

La Biennale di Venezia

10. Mostra Internazionale di Architettura

“Learning from cities”

Laboratorio internazionale di progettazione architettonica / *International design workshop*

coordinatore / *coordinator*: Francesco Garofalo

Scuole partecipanti/*Invited schools*: Architectural Association, London; Berlage Institute, Rotterdam; Bilgi Universitesi, Istanbul; Harvard University, Cambridge; Universidad Iberoamericana, Ciudad de México; MIT, Cambridge; Cairo University, Cairo; SCI-Arc Southern California Institute of Architecture, Los Angeles; University of Patras; University of Thessaloniki; Royal College of Art, London; Tsinghua University, Beijing; Università di Camerino; Università di Ferrara; Università di Genova; Politecnico di Milano; Università di Napoli; Università di Chieti-Pescara; Università di Reggio Calabria; Università di Roma Tre; Università di Catania; Politecnico di Torino; Università IUAV di Venezia.

Premio speciale per le scuole di architettura (Città. Architettura e società)/ *Special Award for schools of architecture (Cities. Architecture and society)*

Attribuito dalla giuria della 10. Mostra Internazionale di Architettura (Richard Sennett - presidente, Ayn Alwan, Antony Gormley, Zaha Hadid) a:

The Jurors, Richard Sennett (President), Ayn Alwan, Antony Gormley, Zaha Hadid, awarded:

I Facoltà di architettura – Politecnico di Torino

coordinatore / *coordinator*: Pierre-Alain Croset

tutors: Michele Bonino, Subhash Mukerjee

consulente / *consultant*: Rahul Mehrotra, Bombay

studenti (II e III livello) / *students*: Tomà Berlanda, Marco Boella, Rita D'Attorre,

Valeriano Foti, Manuela Martorelli, Rachele Michinelli, Marianna Nigra, Caterina

Pagliara, Federica Patti, Paolo Remogna, Francesco Stassi

in ricordo di / *memento*: Teresio Fantini



fishermen's village and parkway

Motivazioni della Giuria (estratto):

“Il Premio speciale per le Scuole di architettura viene conferito alla I Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino per un progetto su Bombay. Il nostro plauso va alla preparazione scientifica e all’immaginazione di questo gruppo di studenti, nonché all’impegno collettivo della progettazione di nuove case per famiglie indigenti”.

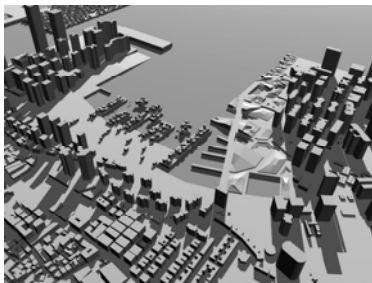
Jury’s response (excerpt)

“The Special Award for schools of architecture is given to the I Facoltà di Architettura Politecnico di Torino, for a project on Mumbai. We applaud the scholarly erudition and visual imagination of this collaborative effort of a student group in designing new housing for poor families”.



Bombay ha sempre avuto una relazione problematica con l’acqua. Dal XVIII secolo la città è cresciuta attraverso successivi riempimenti di terra che hanno progressivamente saldato tra di loro le sette isole originarie.

In seguito a queste addizioni di terra, la forma urbana di Bombay è diventata un corpo compatto e omogeneo, che ha perso la caratteristica frammentazione della sua linea di costa. Backbay è l’unica area dove il processo di riempimento è rimasto incompiuto.



All’estremità sud di Backbay, tra Nariman Point e Cuffe Parade, è rimasto un grande vuoto d’acqua, attorno al quale si affacciano tutte le contraddizioni della città contemporanea: le aberranti densità delle torri di Nariman Point e Cuffe Parade richiedono nuovi spazi pubblici, il villaggio dei pescatori Koli – originari abitanti dell’isola – proclama il suo diritto ad occupare il fronte d’acqua, mentre la “baraccopoli” cresce priva dei servizi minimi, invadendo ogni interstizio all’interno della città.

Attorno al grande vuoto d’acqua, diversi gruppi sociali sono prossimi e divisi, lottando ogni giorno per conquistare ulteriore spazio vitale. Ogni abitante tenta di sottrarre terra al mare per guadagnare suolo: il ricco butta in acqua le macerie dei cantieri di ristrutturazione del suo

lussuoso appartamento, mentre il pescatore accumula pietre davanti ai moli per proteggere la sua casa e la sua area di pesca.

L'acqua diventa spazio pubblico, spazio di negoziazione per le necessità e gli interessi contrastanti di ogni gruppo sociale, luogo di comunicazione, di socializzazione, di scambio tra diversi mezzi di trasporto.



Backbay è l'imbuto di Bombay: qui convergono tutte le infrastrutture, unico spazio dove si incontrano e scontrano il povero e il pescatore, il manager e il *dabba wallah*.

Il progetto afferma la necessità di mantenere questo vuoto d'acqua, di dargli forma: tagliando i suoi bordi per rivelarne la vocazione come spazio pubblico, rispettando le diversità locali, in alternativa al processo banalizzante dei riempimenti di terra.

A scala urbana, gli spazi verdi lungo l'asse principale nord-sud sono potenziati. Questa "asta verde", ritagliata lungo l'antica linea di costa, è attrezzata con un sistema di cisterne che raccolgono l'acqua piovana, contribuendo al riequilibrio ambientale di questa area urbana con altissima densità di abitanti.

L'asta verde ospita anche la mescolanza di attività tipica della strada indiana: camminare, giocare a cricket, dormire, mercanteggiare.

Il progetto intensifica inoltre le connessioni trasversali (est-ovest), introducendo canali d'acqua e spazi verdi che penetrano in profondità all'interno del tessuto urbano.

Altre esplorazioni progettuali, elaborate ad una scala architettonica, definiscono un bordo preciso tra terra ed acqua. Ogni frammento urbano può quindi essere pensato come singolo progetto architettonico, che potrebbe svilupparsi indipendentemente, rispondendo alla necessità di dare riconoscibilità allo spazio pubblico, lasciando aperti i futuri scenari di trasformazione urbana.

Bombay has always had a problematic relationship with water.

Since the XVIII century the city's growth went on through several land reclamations, that finally joined the original seven islands together.

As land is added, Bombay's form is defined as a single compact body, thus losing the characteristic fragmentation of its coastline. Islands dissolve, the coastline moves West, homogeneous and compact.

Backbay is the only area where the filling in has not completely happened.

It's still unfinished and undetermined.

At Backbay's southern edge, the unfinished reclamations of Nariman Point and Cuffe Parade are still leaving a big water void, around which all the contradictions of the city reveal themselves: the aberrant densities of Nariman Point's and Cuffe Parade's high-rises need well equipped public spaces, the Koli fishing village proclaims its right of occupying the waterfront, the "informal" city grows without any facilities and fills every interstice within the city.

Around the big water void diverse social groups are near and divided, struggling every day to conquer square metres of space. Every inhabitant tries to subtract water from the sea to gain soil: the rich throw their debris after remodelling their luxurious apartments, the fishermen deposit stones in front of their piers to save dwelling and fishing zones.

Water becomes the public space, the space for the negotiation of the needs and the interests of every part of society.

Backbay is Bombay's funnel. Infrastructures are the only spaces where the rich and the poor, fishermen, managers and dabba wallahs meet and collide. Colaba Causeway and Cuffe Parade Road become the place for a forced promiscuity. The big water void can itself become a place for communications, meeting, socialization, and for exchange among different kind of transportation.

Our project states the need of maintaining this water void, redefining it in its geometry to give it a form: cutting its edges to reveal its potential as a public space.

Respecting local differences, as an alternative to the banalizing process of the land reclamations.

At an urban scale, the green spaces along the main North-South axis are reinforced. This "green spine", laid along the coastline, is equipped with a system of water tanks for collecting the rain, helping the environmental rebalance of this extremely dense area. The spine is also hosting the extreme functional mix that is typical of the Indian roads: walking, playing cricket, sleeping, running, trading, driving.

The project also tries to intensify transversal (East-West) connections, affecting the transportation systems and also introducing water channels and green space that penetrate in depth into the existing urban fabric. Other design explorations, carried at an architectural scale such as the sections 1:200, define a precise edge between land and water. Every urban fragment can thus be thought as a single architectural project, with a specific development, stressing the importance of the need of identity of the public space, and keeping the potential for different urban development scenarios.