



EWT/ Eco Web Town

Magazine of Sustainable Design

Edizione SCUT, Università Chieti-Pescara

Registrazione al tribunale di Pescara n° 9/2011 del 07/04/2011

ISSN: 2039-2656

Rivelare il territorio.

Cristiane Muniz (Una Arquitetos)

La veloce crescita della città di San Paolo, che in un secolo è passata da 240.000 a 20 milioni di abitanti, ha causato problemi non solo sociali ma anche ambientali. Tipiche caratteristiche geografiche quali le colline e i fiumi sono state ridotte, a volte perfino cancellate. L'installazione dei servizi infrastrutturali richiede una dimensione architettonica di queste opere di urbanistica. Compito degli architetti è quello di rivelare questo territorio attraverso la ristrutturazione di infrastrutture e spazi pubblici.

Piano Urbanistico a Mooca, Ipiranga

La dismissione di industrie lungo la ferrovia consente la realizzazione di un parco metropolitano lineare a Mooca che, iniziato nel 2006 attraverso uno studio sull'impatto urbanistico, sfrutta i depositi, i capannoni e le aree libere per diversi tipi di servizi. Il progetto di una laguna, sempre accanto alla linea ferroviaria, migliorando il drenaggio del terreno e quindi impedendo i frequenti allagamenti, ne consente un migliore utilizzo. La ristrutturazione del sistema del trasporto pubblico regola la distanza tra le stazioni e permette di accedere alla ferrovia nella parte superiore e alla metropolitana in quella inferiore (fig.1).

Per creare uno spazio di connessione tra le nuove infrastrutture principali e integrare le aree pubbliche si demoliscono alcuni capannoni mentre se ne conservano altri per preservare l'identità del luogo. All'interno del parco, nella zona di Ipiranga in cui sono presenti tre favelas, dove vivono circa 10.000 persone, è prevista la costruzione di altrettante abitazioni sociali e di edifici multifunzionali che relazionano la ferrovia alla laguna. Si tratta di un progetto molto importante di trasformazione del suolo urbano libero nel centro della città.

Nuove stazioni ferroviarie di Piqueri e della Lapa

Soffrendo San Paolo di un grave problema di viabilità (5 milioni di automobili circolano tutti i giorni con una sola persona a bordo) ed essendo la ferrovia diventata una modalità di trasporto suburbano, mentre prima era solo per quello merci, si approfitta di questo sistema per superare alcune difficoltà trasportistiche. La sfida degli ingegneri e del governo è di portare la linea della metropolitana da 80 a 400 chilometri con un investimento tale che ne permetta un futuro potenziamento. Sfruttando la vicinanza di strade extraurbane si propone di trasferire la stazione di Piqueri, dove si sta costruendo un grande centro imprenditoriale, sopra il fiume, così da servire sia la zona Nord sia parte di quella Sud insieme alla stazione della Lapa che attualmente, con un flusso di 400.000 persone, è al terzo posto per quantità di movimento. Per fare ciò si mantiene il ponte ferroviario già esistente e si realizzano una piattaforma per i binari e una passerella pedonale, indispensabile dal momento che la carenza di attraversamento rende attualmente l'area la più pericolosa. La struttura del ponte non è utilizzata anche come sostegno di una copertura che, dovendo raggiungere una luce di 80 metri, è metallica. Il progetto della Lapa, uno dei quartieri più antichi e vitali della città, sviluppato lungo la ferrovia ma da questa separato a causa di due linee che distano 800 metri, propone delle cuciture urbane la cui strategia consiste in diverse fasi: inizialmente sono trasferite da una parte tutte le linee e costruite le pareti sotterranee; poi sono gettati pilastri e solaio per poter rispostare i treni; quindi viene fatto un secondo livello, il mezzanino, che consente di avere una stazione temporanea; alla fine si riabbassa il tutto per ricreare il collegamento; viene integrato, all'interno della stazione, un canale presente nel quartiere e si realizza una piazza coperta per utilizzare lo spazio soprastante (figg.2,3).

Non è quindi importante solo il progetto ma la strategia di azioni e di dialogo con questi manufatti al fine di approfittare dello spazio al livello del suolo che, liberato, potrebbe essere occupato da altre forme di imprenditoria con differenti modalità di supporto economico al lavoro.

Housing a Caranguejo Tabaiaras, Recife

Essendo a Recife, capitale dello stato del Pernambuco nel Nord-Est del Brasile, un governo progressista che sta investendo molto nella trasformazione urbana, si sperimenta la prima legge di occupazione del

territorio che prevede che le persone vengano allocate in città, e non in periferia come solitamente accadeva, perché, sebbene sia più economico costruire all'esterno, questo aumenterebbe il livello di traffico veicolare. Nella città, nata dall'incontro di due fiumi e nella quale già all'inizio del ventesimo secolo l'Ingegnere Saturnino de Brito aveva realizzato un lavoro di drenaggio utilizzando l'acqua pluviale, la Municipalità prevede la costruzione di aree residenziali e servizi pubblici lungo il fiume e di un sistema di parchi e spazi aperti connessi dal fiume stesso. A Caranguejo Tabaiães, piccolo quartiere di mille case potenzialmente bellissimo ma molto povero e con i fiumi tutti inquinati, è affrontato il tema della relazione con questi canali e il problema del contatto tra acqua e spazzatura. Verranno rimosse circa quattrocento case localizzate nelle aree a rischio accanto al canale dove non si potrebbe circolare, liberando la zona del waterfront dove sarà realizzato un sistema di infrastrutture basato su quello esistente e verranno implementate le attrezzature sociali: scuola, centro comunitario, biblioteca, asilo nido e mercato.

Le abitazioni saranno invece costruite in blocchi di quattro piani modulari per questioni economiche e di velocità. Per ovviare al problema della temperatura molto alta e quindi proteggersi dal sole verranno realizzate terrazze e lasciate zone verdi di filtro tra gli edifici, per migliorare la circolazione dell'aria. Viste inoltre le frequenti piogge, saranno utilizzati dispositivi per riutilizzare l'acqua piovana. Dato che oggi neanche i camion con materiale edile possono entrare nella zona, dovranno essere realizzate delle vie di accesso alternative. Il progetto è stato presentato alla Triennale di Architettura del 2010 a Lisbona (fig.4).



Estação-lapa_existente_entrada-da-estação-interno_fotografia_bebete-viegas



Estação-lapa_corte-longitudinal-01



Estação-lapa_maquete



Estação-piqueri_localização



Estação-piqueri



Estação-piqueri



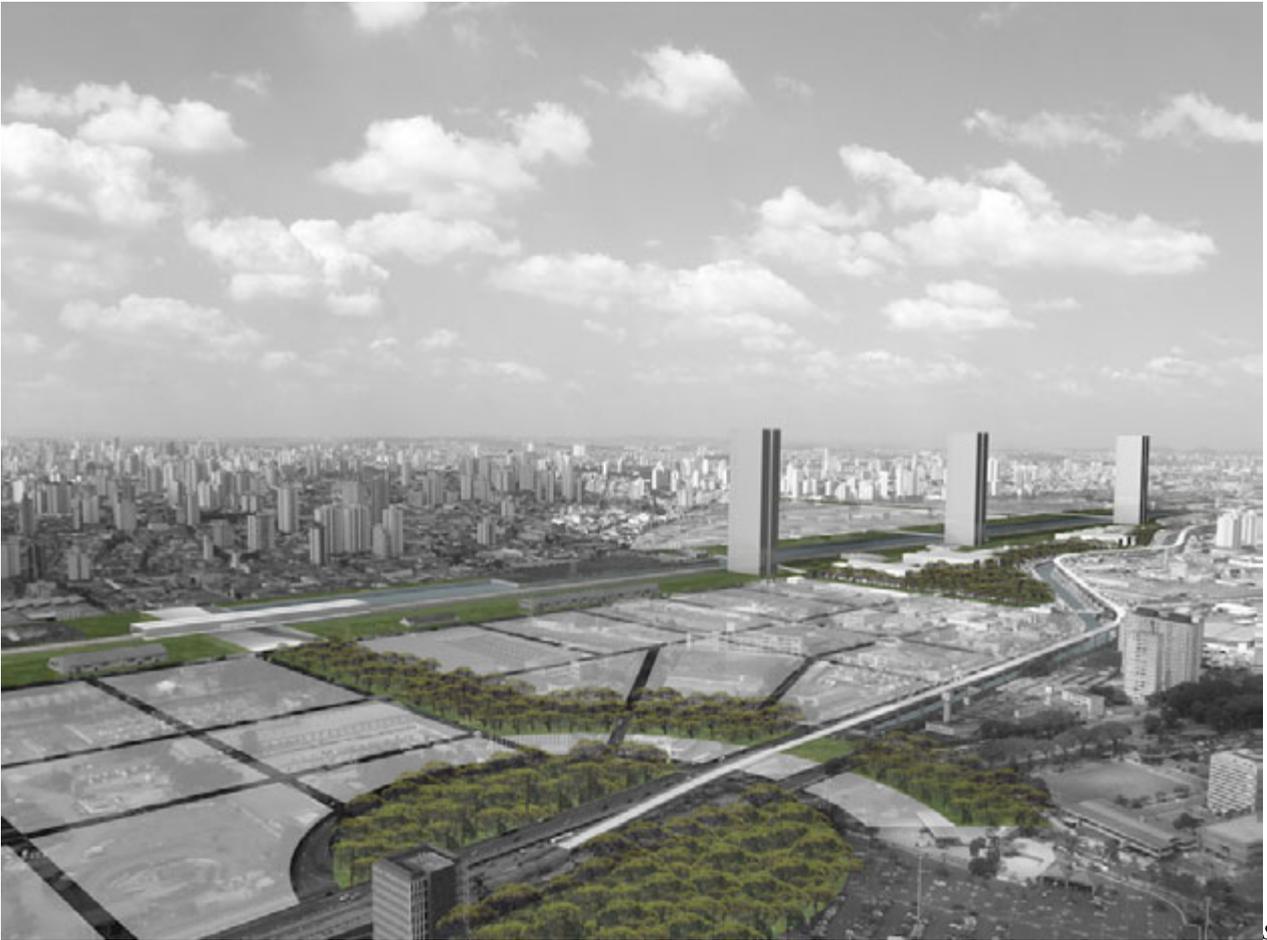
Reurb_mooca_ipiranga_sistema-de-ônibus-na-zona-leste-sp_11-polos-de-transformação



Reurb_mooca_ipiranga_rodovia-urbana-e-ônibus_fotografia-bebete-viegas



Reurb_mooca_ipiranga_implantação



Reurb_mooca_ipiranga



Reurb_mooca_ipiranga



Carangueiro-tabaíres_implantação_fotografia_fred-jordao



Carangueiro-tabaíres_implantação



Carangueiro-tabaires_habitação



Carangueiro-tabaires

Eco Web Town, N° 6, April 2013