

PARCO MINHOCÃO

Proposta Per La Riqualificazione Del Via Cavalcavia Presidente Arthur da Costa e Silva a San Paolo.



Tesi Finale Laurea Magistrale

Politecnico di Milano
Facoltà di Design
Corso di Design Degli Interni
Studente | Aline Danielle de Souza Froes
Matricola | 797582
Relatore | Giovanna Piccinno
A.A 2012-2014

PER BIBA E MIMA.



ABSTRACT

Il cavalcavia *Presidente Arthur da Costa e Silva*, più conosciuto come “Minhocão”, è un importante punto di riferimento della città di San Paolo. Imponente, rappresentativo e controverso, ha la capacità di esprimere e illustrare lo spirito del tempo in cui è stato pensato e progettato.

L'alto flusso dei veicoli che lo attraversa causa un danno ambientale soprattutto a spese dei residenti circostanti. Però, dal momento che è entrata in vigore la legge che ne vieta il transito durante le ore notturne e i giorni festivi, la città è testimone della nascita spontanea di nuovi scopi di questo simbolo di San Paolo: il “Minhocão” diventa zona di svago per i residenti, come luogo di espressione culturale ed artistica.

Sotto la minaccia di demolizione, i residenti e gli utenti della regione hanno creato una associazione non governativa e senza scopo di lucro per difendere gli interessi della popolazione che è a favore della trasformazione del cavalcavia in Parco Minhocão. Nel 2014, la prefettura di San Paolo ha iniziato il procedimento per la chiusura totale del “Minhocão” e la successiva trasformazione in parco, ma sono ancora da decidere i termini entro cui avverranno. Il progetto consiste in una tattica operativa a fine di trasformare una struttura che ha perso la sua funzione in scala urbana in un grande spazio pubblico che ora avrà una funzione in scala umana, uno spazio frequentato e movimentato.

Lo spazio è stato organizzato secondo alcune regole generali che garantiscono il suo efficace funzionamento come infrastruttura urbana; ma, all'interno di questo impianto, ci saranno spazi per accogliere un alto livello di trasformabilità alla scala minore, senza comunque snaturarne l'immagine complessiva.

Quest'immagine formale ben corrisponde alla strategia di sviluppo proposta, la quale, basandosi sul coinvolgimento dei diversi utenti nelle differenti fasi del processo, deve essere sufficientemente aperta per accogliere funzioni e spazialità non prevedibili, in cui ognuno può trovare una sua possibilità di espressione perché ancora tutto è possibile.

Parole-Chiave: Parco; Cavalcavia; San Paolo; Riqualificazione; Minhocão.

ABSTRACT

The highway *Presidente Arthur da Costa e Silva*, mostly known as “Minhocão”, is an important landmark of the town of São Paulo. This imposing, impressive and controversial structure can express and illustrate the spirit of the time in which it was conceived and designed.

The high flow of passing vehicles causes an environmental damage especially at the expenses of residents of the surrounding area. Since the entering into force of the law that bans transit during nighttime and public holidays, the town has been witnessing a spontaneous rebirth of new purposes for this symbol of São Paulo: the “Minhocão” has become a leisure space for locals, as a venue for cultural and artistic expression.

Under the threat of demolition, residents and users of the region created a non-profit and non-governmental association in order to defend the interests of the population that supports the transformation of the highway of “Parco Minhocão”. In 2014, the São Paulo prefecture started the proceedings for the total closure of the Minhocão” and its further transformation into a park, but the deadlines for the change are still to be decided.

This project consists of an operational strategy with the aim of altering a structure that has lost its function on urban scale in a wide public space giving it a new function on a human scale as a crowded and eventful space.

The space is organized following general rules that allow the efficient functioning as an urban infrastructure; however inside this structure, there will be spaces to accommodate a higher level of transformability on a lower scale, without disrupting the overall appearance.

This formal image corresponds well with the proposed development strategy, which is based on the involvement of the different users in the different phases of the process, however it must be open enough to accommodate non-predictable functions and spatiality in which everyone can find his own chance of expression because everything is still possible.

Key-Words: Park; Highway; Sao paulo; Redevelopment; Minhocão.



MANIFESTO

“Verde Che Non Ti Voglio Grigio”

La città è il luogo d’incontro delle diversità, dove le varie opinioni, i modi di essere e le scelte creano un ambiente fertile e creativo. In queste occasioni di contatto, è possibile coltivare, rispettare e sperimentare processi che ci portano ad essere i protagonisti degli eventi.

Nelle grandi città come San Paolo generalmente si conduce una vita stressante e frenetica, dove ognuno ha bisogno di ottimizzare il proprio tempo. Non sempre è possibile trovare luoghi per trascorrere il tempo libero e rilassarsi.

Il paesaggio che ci circonda è parte di ciò che siamo.

Abbiamo bisogno di aria pulita da respirare.

Abbiamo bisogno di silenzio e spazi sereni, dove si può godere del semplice fatto di esistere.

Abbiamo bisogno di fiere, giardini ed orti comunitari, picnic, manifestazioni, incontri ed eventi artistici.

Abbiamo bisogno di un stretto legame tra le persone e la città sfruttando lo spazio pubblico per queste finalità.



INDICE

INTRODUZIONE Lo Scopo Il Tema.	11
LO SPAZIO PUBBLICO Definizione Evoluzione.	15
LOCALIZZAZIONE Brasile San Paolo Minhocão.	19
MINHOCÃO Storia Analisi Teorica Attività Temporanee Spazi Urbani In-Between.	25
CASI STUDIO Macro-Analisi.	39
LE RAGIONI DELLE SCELTE Concept Riferimento Il Progetto La Strategia. Gestione e Manutenzione Sostenibilità Sicurezza.	59
DESIGN - PRINCIPI Stato Di Fatto Proposta Progettuale	87
DESIGN SEZIONE I	93
DESIGN SEZIONE II	99
DESIGN SEZIONE III	107
DESIGN DETTAGLI	112
INDIRIZZI PER IL PROGETTO DEFINITIVO	132
CONCLUSIONE	134
RINGRAZIO	135
BIBLIOGRAFIA	136



INTRODUZIONE

Lo Scopo | Il Tema

Lo scopo principale è la riqualificazione del cavalcavia Presidente Arthur da Costa e Silva, attraverso la creazione di un parco che offra servizi diversi e valorizzi lo spazio attraverso la progettazione urbana ed architettonica.

Per questo argomento, ho scelto l'area di Spatial Design che si concentra sul flusso di spazio tra interno ed esterno in ambito pubblico e privato. L'obiettivo è di lavorare con le persone e lo spazio, soprattutto guardando la nozione di luogo, identità e *genius loci*.

Il cavalcavia Presidente Arthur da Costa e Silva, più conosciuto come "Minhocão", è un importante punto di riferimento della città di San Paolo. Imponente, rappresentativo e controverso, ha la capacità di esprimere e illustrare lo spirito del tempo in cui è stato pensato e progettato.

L'alto flusso dei veicoli che lo attraversa causa un danno ambientale soprattutto a spese dei residenti circostanti. Però, dal momento che è entrata in vigore la legge che ne vieta il transito durante le ore notturne e i giorni festivi, la città è testimone della nascita spontanea di nuovi scopi di questo simbolo di San Paolo: il "Minhocão" diventa zona di svago per i residenti, come luogo di espressione culturale ed artistica.

Sotto la minaccia di demolizione, residenti e patroni della regione hanno creato una associazione non governativa e senza scopo di lucro per difendere gli interessi della popolazione che è a favore della trasformazione del cavalcavia Presidente Arthur da Costa e Silva in Parco Minhocão. Questa, chiamata Associação Parque Minhocão, come componente della società civile ed organizzata, stimola dibattiti pubblici sull'argomento e si concentra sulla radicalizzazione dell'esperienza democratica come un modo per costruire una città migliore. L'associazione è composta da circa 50 persone, tra cui i rinomati architetti Guto Requena e Marcio Kogan.

Nel 2014, la prefettura di San Paolo ha iniziato il procedimento per la chiusura totale del "Minhocão" e la successiva trasformazione in parco, ma sono ancora da decidere i termini entro cui avverranno. Non sono ancora previsti progetti per la riqualificazione del cavalcavia.





SPAZIO PUBBLICO

Definizione | Evoluzione

Lo spazio pubblico è un luogo caratterizzato da un uso sociale collettivo dove chiunque ha il diritto di circolare o dialogare. La qualità di uno spazio pubblico dipende da diversi fattori quali l'accessibilità, l'affluenza, la mescolanza di comportamenti e gruppi sociali differenti, e l'adattabilità a usi diversi nel corso del tempo.

Come per qualunque fenomeno o luogo che rappresenta la vita collettiva i comportamenti che si svolgono nello spazio pubblico sono regolati da statuti, norme o leggi che tutelano l'interesse generale della cittadinanza.

Dal XIX secolo la rivoluzione industriale induce a modificare gli assetti urbani per favorire la mobilità di persone e merci grazie all'evoluzione tecnica dei sistemi di trasporto che hanno costretto le città ad adattare i loro spazi pubblici alla ferrovia, al tram, all'automobile. Ciò ha comportato la riduzione di alcuni spazi pubblici a spazi monofunzionali e tecnici privi dei valori sociali, culturali e simbolici generalmente attribuiti allo spazio pubblico della città storica.¹

La crescita urbana contemporanea è segnata da processi ancor più accentuati di specializzazione funzionale, di privatizzazione degli spazi a uso collettivo (i grandi centri commerciali) e se-

NOTE

1. Aldo Rossi, L'architettura della città. CLUP, 1978.

gregazione residenziale (enclave chiuse e protette con accesso riservato ai soli residenti). Tale processo di frammentazione funzionale e dispersione territoriale impoverisce ulteriormente lo spazio pubblico inteso come spazio polifunzionale e di libero accesso e struttura portante della città.

La crescita urbana contemporanea è segnata da processi ancor più accentuati di specializzazione funzionale, di privatizzazione degli spazi a uso collettivo (i grandi centri commerciali) e segregazione residenziale (enclave chiuse e protette con accesso riservato ai soli residenti). Tale processo di frammentazione funzionale e dispersione territoriale impoverisce ulteriormente lo spazio pubblico inteso come spazio polifunzionale e di libero accesso e struttura portante della città.

Le riflessioni contemporanee dell'urbanistica sono tese a restituire valore allo spazio pubblico inteso come luogo di socialità, di riconoscimento dei valori comunitari, ove si esercita il diritto all'uso democratico della città e del territorio.

La rinascita dello spazio pubblico è promossa da amministrazioni locali e da numerose associazioni di cittadini.

Nel corso degli ultimi decenni la politica delle amministrazioni di importanti città europee ha favorito il recupero di alcuni spazi pubblici dei centri storici e di quartieri periferici, sia riservando ai pedoni aree nevralgiche sia limitando gli accessi al traffico veicolare. Queste azioni di riqualificazione sono dettate non solo dalla volontà di restituire alla vita sociale spazi occupati dalle automobili ma anche dall'esigenza di ridurre i fattori inquinanti e dal proposito di ac-

crescere i fattori di competitività della città e favorire il turismo.

È decisivo nella rinascita dello spazio pubblico l'impegno di numerosi movimenti di base di cittadini che rivendicano il diritto a un uso libero degli spazi pubblici, a tutelare parchi ed aree verdi secondo i principi dell'ecologia, a realizzare aree pedonali e piste ciclabili, a contestare la realizzazione di nuove costruzioni che possano compromettere la qualità dello spazio pubblico e della vita quotidiana. La maggiore influenza della società civile nella gestione dello spazio urbano ha fatto emergere nuove modalità di progettazione urbanistica che prevedono la partecipazione dei cittadini (urbanistica partecipata) alla redazione e verifica dei progetti urbani.

La globalizzazione ha portato con sé i fenomeni migratori che contribuiscono a configurare le realtà urbane come un intenso mix di razze e culture per le quali occorre ridefinire i diritti/doveri di cittadinanza, favorire i processi di integrazione, redigere nuovi e inediti statuti dello spazio pubblico.





LOCALIZZAZIONE

Brasile | San Paolo | Minhocão

Delimitato dall'oceano Atlantico ad est, il Brasile è il più grande paese dell'America Latina, ed il quinto con la superficie più grande del mondo. Con soli 500 anni di storia ha una popolazione stimata di 202 milioni di abitanti. È l'unico paese in America dove si parla lingua portoghese.

Il Brasile è formato dall'unione tra il Distretto Federale e 26 stati. Una delle principali caratteristiche del Brasile è la diversità della popolazione dovuta al processo di immigrazione che è stato determinante nella formazione della cultura brasiliana.

San Paolo è la capitale dell'omonimo stato. La città è conosciuta in tutto il mondo e ha notevole influenza nazionale ed internazionale dal punto di vista culturale, economico o politico. Principale centro finanziario, societario e commerciale del Sud America, ha il decimo PIL più alto al mondo. È la città più popolosa del Brasile e la settima al mondo, con circa 20 milioni di abitanti, nonché la più cosmopolita e influente sulla scena mondiale.

Il cavalcavia "Minhocão" collega est e ovest della città, partendo dalla Piazza Roosevelt-Consolação, fino al Largo Padre Pericles in Perdizes. Situato nella zona centrale della città,

si estende per 2,8 km attraversando quattro importanti quartieri: Barra Funda, Santa Cecilia, Consolação e Republica. Si tratta di una regione molto ben servita e ricercata, vicino ai quartieri più ricchi della città.

Mappa del Brasile

LOCALIZZAZIONE
Brasile | San Paolo | Minhocão



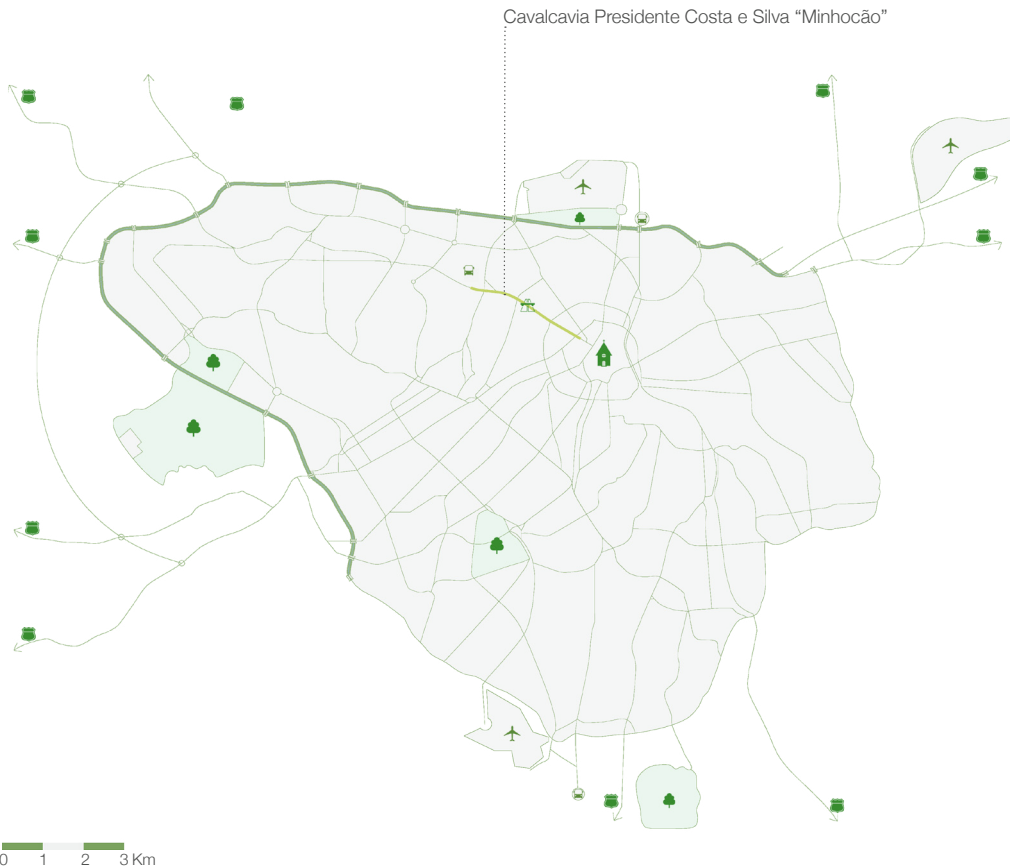
LEGENDA

- Capitale
01|Brasilia
- Regione Nord
02|Acre
03|Amapá
04|Amazonas
05|Pará
06|Rondonia
07|Roraima
08|Tocantins
- Regione Nord-Est
09|Alagoas
10|Bahia
11|Ceará
12|Maranhão
13|Paraíba
14|Pernambuco
15|Piauí
16|Rio Grande do Norte
17|Sergipe
- Regione Centro-Ovest
18|Mato Grosso
19|Mato Grosso do Sul
20|Goiás
- Regione Sud-Est
21|Espírito Santo
22|Minas Gerais
23|Rio de Janeiro
24|São Paulo
- Regione Sud
25|Paraná
26|Santa Catarina
27|Rio Grande do Sul

Città di San Paolo



1.1 Fiume Rio Amazonas 1.2 Bahia-Centro Storico 1.3 Brasilia-Congresso Nazionale 1.4 Parco Nazionale dei Lençóis Maranhenses
 1.5 Il Cristo Redentore 1.6 Città di Ouro Preto rappresentando il Barocco Mineiro 1.7 Le Cascate dell'Iguazú 1.8 Carnevale di Olinda



Cavalcavia Presidente Costa e Silva "Minhocão"

0 1 2 3Km



1.9 Edifício Copan - Oscar Niemeyer 1.10 Museo OCA - Oscar Niemeyer 1.11 Il Parco Ibirapuera 1.12 Teatro Municipale di San Paolo
1.13 Stazione Ferroviaria Estação da Luz 1.14 Museo MASP - Lina Bo Bardi 1.15 Il Ponte Octavio Frias de Oliveira 1.16 Avenida Paulista

Mappa del Minhocão

LOCALIZZAZIONE
 Brasile | San Paolo | **Minhocão**



Cavalcavia Presidente Costa e Silva "Minhocão"
 232.000 persone: popolazione direttamente colpita (IBGE 2010).



1.17 Sotto il cavalcavia "Minhocão" 1.18 Vista superiore 1.19 Festa Junina nel "Minhocão" 1.20 Vista Laterale
 1.21 Arte pubblica nel ""Minhocão" 1.22 Passeggiata 1.23 Vista Frontale 1.24 Struttura Esistente



MINHOCÃO

Storia | Analisi Teorica | Attività Temporanee | Spazi Urbani In-Between

Storia

Per una migliore comprensione della storia della cavalcavia “Minhocão”, torno a 40 anni prima della sua nascita.

Negli anni 1930 e 1940, nel centro della città di San Paolo, si trova l’Avenida São João, al momento il viale principale di San Paolo. Conosciuto anche come “Cinelândia” a causa del gran numero di cinema situati lì, il luogo offriva anche grandi case residenziali e bei negozi.

Alcuni dei quartieri vicino all’Avenida São João, come Santa Cecilia e Higienópolis, sono stati scelti dai baroni del caffè per costruire ville e palazzi nei primi anni del 20° secolo.

Alla fine degli anni 1950, con l’Avenida Paulista come nuovo centro della città, con i primi edifici e complessi commerciali, l’Avenida São João ha cominciato a mostrare i primi segni di deterioramento.

Nel 1958, uno dei principali giornali locali, “O Estado de São Paulo”, ha portato l’annuncio di rilascio del Palazzo Lucerna: “appartamenti ultra-moderni in piena Cinelândia” è stato l’appello della pubblicità per il vecchio centro valorizzato, pieno di vita frenetica culturale che avrebbe perso il fascino con la presenza del ca-

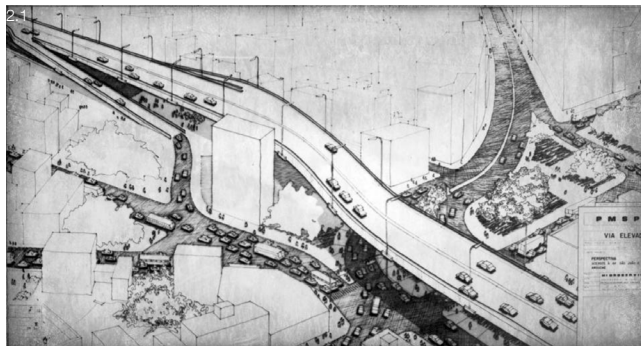
valcavia. La sua costruzione accentuò il degrado della regione e causò una drastica svalutazione immobiliare. Ancora prima dell'inaugurazione, le facciate degli edifici dell'Avenida São João, erano già piene di cartelli di "vendesi".

Il progetto è nato nell'amministrazione del sindaco Faria Lima (1965/1969), presentato dall'architetto Luiz Carlos Sangirardi, ma fu rifiutato. Il progetto è stato ripreso dal sindaco Paulo Maluf negli anni 1970.

Il cavalcavia fu costruito in soli 14 mesi, Paulo Maluf aveva fretta, poi il suo mandato è stato solido di due anni, come quelli di tutti i sindaci incaricati durante la dittatura militare. In meno di un anno la popolazione ha visto la nascita di una monumentale opera, che passava tra gli edifici e ha ricevuto il nome di "Elevado Presidente Costa e Silva", in onore del secondo presidente della dittatura militare.

Il cavalcavia, che ha promesso un collegamento veloce tra le zone est e ovest, è stato inaugurato a San Paolo il 25 gennaio del 1971, come un dono del sindaco. La città ha guadagnato una sopraelevata, che funziona 24 ore al giorno, completamente costruita in cemento armato, con una lunghezza totale di 3.400 metri. La sua larghezza varia tra i 15,5 e i 23 metri, con un'altezza di 5,5 metri sopra la strada a cui si sovrappone. Passa ad una distanza addirittura di soli 5 metri dalle finestre degli appartamenti situati lungo la strada.

Dal 1976, il traffico dei veicoli è vietato dalle 21:30 alle 6:30. Oggi, in questi orari, nella domenica e nei giorni festivi, funziona come spazio per il tempo libero di migliaia di persone che vivono a San Paolo, che si sono appropriate indebitamente e spontaneamente del luogo.



2.1 Immagine del progetto del cavalcavia in 1969

Foto: Collezione Folha de São Paulo



2.2 Foto della via Amal Gurgel in 1966 senza il cavalcavia.

Foto: Collezione Folha de São Paulo



2.3 Foto del cavalcavia in 1970

Foto: Collezione Folha de São Paulo



2.4 Foto del cavalcavia in 1971

Foto: Collezione Folha de São Paulo

Analisi Teorica

Nel ventennio 1960-70, San Paolo ha avuto un importante “boom” economico, geografico e demografico. Con la crescita della popolazione del 50% ¹, è stata necessaria una ripianificazione urbana al fine di organizzare l’espansione demografica.

Inoltre, con la crescita dell’industria automobilistica, si è verificato un progressivo aumento del traffico, portando alla pianificazione di una serie di interventi urbani. Uno di questi, ovvero la costruzione del cavalcavia Presidente Costa e Silva, è l’oggetto di questa analisi.

A causa della sua dimensione e del profondo impatto sul paesaggio urbano, richiama l’attenzione del pubblico fin dalla sua costruzione nel 1970. Durante i suoi oltre 40 anni, sono stati proposti diversi interventi per ridurre al minimo l’impatto negativo sull’ambiente, e dal 1980, dopo che Peter Hall lo ha nominato uno dei “Grandi Disastri di Pianificazione Urbana” ², è stata discussa la sua demolizione.

Nel 2006, il responsabile per lo sviluppo urbano della città, ha annunciato un piano di demolizione sollevando una serie di discussioni: “Oltre ad essere un collegamento stradale, ha un’altra importante funzione. Dal 1976 ha una superficie aperta dalle dieci di sera alle sei del mattino, al fine di minimizzare il rumore in edifici vicini. Questa risoluzione, tuttavia, fornisce un inaspettato utilizzo di questa infrastruttura urbana. Una volta che le strade sono chiuse ai veicoli, sono aperte alla popolazione vicina che le occupa e conduce una serie di attività ricreative, culturali ed artistiche.” A causa del suo impatto ambientale e per i fattori degradanti come l’in-

quinamento, il rumore e la barriera visiva, ha causato una fuga immediata della classe medio-alta che abitava in zona, mettendo il proprio patrimonio in vendita o in affitto. Questo processo ha portato alla caduta degli affitti, con conseguente svalutazione degli immobili. Molti edifici sono rimasti inabitati per anni, fino a quando il valore di mercato è diventato accessibile, permettendo alla classe media bassa di occupare la zona.

Eliana Barbosa afferma che: “Il “Minhocão” viene interpretato da una prospettiva “top down” come responsabile di un terribile deprezzamento immobiliare per i proprietari del suo intorno e come infrastruttura urbana dannosa e sostituibile per alcuni urbanisti e architetti. “Dall’altra parte, sotto un angolo “bottom up”, può essere considerato come l’elemento per il quale lo strato sociale più basso della città abita in una zona molto ben servita, oltre ad essere una infrastruttura urbana di carattere sociale per gli abitanti dei dintorni che, attraverso la loro partecipazione informale, chiamano questo spazio come loro “lugar” ³ o “pedaço” ⁴.

La posizione è strategica, prossima alle zone più importanti e centrali ma ormai sature per il commercio e sovrappopolate, come l’Avenida Paulista, ed altri quartieri più esclusivi. Grazie a questi fattori la regione attraversata dal “Minhocão” ha tutto il potenziale per diventare il più importante punto di interesse per nuovi investitori.

Nel maggio 2010 è stato lanciato il piano di sviluppo urbano Lapa-Brás, situato in una zona adiacente al “Minhocão”. “Come premessa, la proposta deve creare un nuovo percorso e un parco lineare sulla linea ferroviaria metropolitana esistente al fine di aumentare la densità di popolazione della zona e intensificarne l’uso, ol-

NOTE

1. Censo 1960 e 1970. **IBGE**.

2. Peter **Hall**, *Great Planning Disasters*. Berkeley: University of California Press, 1982.

3. Michael **Pacione**, “lugar” è una posizione su uno posto unico e speciale, notevole dal fatto che le attività umane regolare verificano.

4. José Guilherme **Magnini**; Lillian de Lucca **Torres**, “Pedaço” è il luogo, fuori di casa, dove la proprietà multiple dello spazio urbano sono dati principalmente dagli abitanti dei suoi dintorni nelle sue varie dimensioni sociali.

tre a stimolare lo sviluppo immobiliare. Così, una volta che la nuova strada è finita, il cavalcavia non sarà più il collegamento stradale principale tra le parti est - ovest della città.”⁵

Gli architetti João Sodr e e Paulo Pastorelo insieme allo studioso politico Maira Buhler, hanno scritto e diretto un documentario su “Minhoc o” chiamato: ELEVADO 3.5.

Il documentario presenta un’alternanza tra foto e scene del quotidiano del “Minhoc o” e del suo intorno, con testimonianze personali di venti persone che vivono in posizioni diverse attraverso il lungo cavalcavia, aventi differente et , origine sociale e geografica, ma con qualcosa in comune: una finestra o una terrazza di fronte al “Minhoc o”.

“Quando abbiamo chiesto che cosa l’apertura rivolta verso la struttura significasse per loro, molti hanno risposto con pareri positivi. Parole come: orgoglio, vita, bisogno, tempo libero, luogo, casa, memoria, felicit , sogno, tra le altre, hanno permeato il loro immaginario. Sul piano di demolizione, nessuno dei personaggi che abbiamo intervistato era a favore.”

Nel 9 ottobre 2014,   stata organizzata un’audizione pubblica promossa dalla Commissione della Costituzione, Giustizia e Legislazione Partecipativa della Camera per discutere la legge 10/2014.

Il progetto di legge n  10/2014 dichiara:

Articolo 1 - La creazione del Parco Comunale “Minhoc o” nella zona del Cavalcavia Presidente Costa e Silva.

Articolo 2 - La realizzazione del Parco Minhoc o sar  graduale, con l’aumento progressivo della restrizione del traffico fino a completa chiusura del Cavalcavia Presidente Costa e Silva come via di transito, secondo il seguente calendario:

I - Fino a 90 giorni dalla sanzione prevista dalla legge: estendere la chiusura al traffico il sabato;

II - Fino a 270 giorni dalla sanzione prevista dalla legge: estendere la chiusura al traffico durante il periodo delle vacanze scolastiche;

III - Fino a 720 giorni dalla sanzione prevista dalla legge: restringere le ore di funzionamento al traffico

di autoveicoli nei giorni settimanale, tranne festivi e vacanze scolastiche, dalle 7:00 alle 20:00;

IV - fino a 1080 giorni dalla sanzione prevista dalla legge: restringere il senso dell’operazione del Cavalcavia Presidente Costa e Silva per il traffico veicolare, consentendo solo il traffico nel senso quartiere-centro al mattino e centro-quartiere di sera, negli orari e nei giorni di cui ai commi precedenti;

V - fino a 1440 giorni dalla sanzione prevista dalla legge: completa disattivazione del Cavalcavia Presidente Costa e Silva e l’istituzione definitiva del Parco.

Articolo 3 - Il governo municipale, in base alla normativa vigente, incentiva attivit  culturali, sportive e ricreative nel Cavalcavia Presidente

Costa e Silva, dalle organizzazioni della comunità e della società civile, benché garantisca adeguate condizioni di sicurezza sul posto durante le ore di chiusura al traffico veicolare.

Articolo 4 - Il Parco Minhocão avrà la gestione democratica e partecipativa del consiglio gestionale orizzontale, così come il controllo sociale popolare.

Articolo 5 - Il mancato rispetto degli obblighi e dei termini stabiliti in questa legge si tradurrà in un'ammenda mensile di R\$ 100.000.

Articolo 6 - I costi che riguardano l'applicazione di questa legge sono a carico dei nostri stanziamenti di bilancio, integrato, se necessario.

Articolo 7 - Il ramo esecutivo disciplina la presente legge entro trenta giorni.

Motivazione - PL 10/2014

Da oltre 40 anni la popolazione che vive nell'intorno del Cavalcavia Presidente Costa e Silva soffre gravi disturbi legati al rumore e all'inquinamento atmosferico derivante dai veicoli che passano quotidianamente per la strada.

Mentre una soluzione definitiva è stata rinviata, i residenti hanno mostrato un modo naturale e sano per organizzare varie attività nei periodi in cui la sopraelevata rimane chiusa al traffico motorizzato, trasformando il "problematico" cavalcavia in uno spazio pubblico, rioccupato per la comunità come un spazio d'interazione sociale, ricreazione e attività fisica. Con l'intensificarsi degli investimenti in mezzi di trasporto pubblico, in particolare con l'apertura di nuove corsie

preferenziali dell'autobus, e la grande disponibilità di stazioni della metropolitana nella regione, permettendo l'integrazione dei lavoratori con il sistema di trasporto metropolitano, diventa completamente praticabile la progressiva disattivazione del Cavalcavia Presidente Costa e Silva e la conseguente creazione di un parco permanente *in loco*.

Spetta al Potere Pubblico, parallelamente alla graduale attuazione del parco, sostenere efficacemente le azioni intraprese dalla comunità e, in particolare, garantire la sicurezza in loco durante il fine settimana e nei momenti in cui il cavalcavia si trasforma in un spazio per le persone.

Il consolidamento del Cavalcavia Presidente Costa e Silva come Parco Minhocão viene riconosciuto, in particolare, per l'occupazione creativa e sana che si verifica nella sua estensione durante le ore del divieto di transito.

Sulla base di questo riconoscimento, e tenendo conto della domanda degli enti organizzati nella regione, l'apertura nel sabato del "Minhocão" è urgente e necessaria per l'interazione sociale e l'attività fisica.

Le commissioni competenti.

(Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del Comune di 2014/02/05, p. 141).



Attività Temporanee

Le attività temporanee sono eventi formali o informali di origine spontanea o programmata, che hanno una durata limitata nel tempo: possono durare mezza giornata o un weekend, alcune sono stagionali, altre possono durare anni. Si esprimono attraverso interventi urbani che possono essere sotto forma d'installazione o come eventi artistici e culturali ma anche come attività ricreative e sportive.

Fino a poco tempo fa, le attività temporanee hanno attirato poco interesse professionale di architetti e progettisti. Tuttavia, sono sempre stati una parte vitale della cultura urbana, ma hanno il beneficio di riempire i vuoti urbani. Però, la ricerca di permanenza, sia fisica che emozionale, in generale, porta un senso di sicurezza.

Si può dire che senza permanenza nel mondo, tutto è effimero. L'unica certezza che possiamo considerare permanente è che tutto cambia: Tutto nella vita ha un ciclo di nascita, crescita, decadimento e morte.

Analizzando una città come San Paolo, dove avvengono sempre meno incontri "casuali", a causa di molti fattori del quotidiano, come le ore passate nel traffico, le strade congestionate, a lunghe distanze tra casa e lavoro, la mancanza di sicurezza e la carenza di spazi pubblici, la gente ha perso l'abitudine di frequentare spazi aperti e aree verdi.

Il centro della città, è oggi un settore quasi esclusivamente dedicato al commercio e ai servizi, con movimento intenso durante la settimana, e nei fine settimana in assenza di eventi.

Tutto ciò sta cambiando, oggi in quasi ogni fine settimana ci sono eventi in centro, come concerti, fiere di antiquariato, artigianali, gastronomiche, ecc. Naturalmente tutto questo è puntuale, e nel suo insieme, il centro può ancora essere considerato una zona vuota e con poche opzioni di svago e spazi verdi.

A San Paolo, il contrasto tra cemento e area verde è molto grande. Il livello di inquinamento atmosferico è elevato e con lo stress della giornata e le ore trascorse nel traffico, nei periodi liberi, la gente avverte la necessità di avere aree verdi e attività all'aria aperta.

L'Ibirapuera è il più grande e famoso parco della città e si trova nel sud, ma non è facilmente raggiungibile con i mezzi pubblici; infatti non è collegato con la metropolitana e può essere raggiunto solo in autobus e autoveicoli.

Gli altri parchi e le poche piazze della città sono situati nelle zone periferiche, poco arborizzati e poco curati, per cui vi è scarsa affluenza. La gente, a causa della mancanza di sicurezza, preferisce recarsi in luoghi chiusi.

Parte della popolazione residente nelle aree strategiche di San Paolo, usa delle alternative per rioccupare alcune piazze centrali, ma senza infrastrutture adeguate le attività sono temporanee. Per esempio, ogni residente prende la sua "sedia a sdraio" e va in luoghi in cui si organizzano attività artistiche, culturali e sociali.

In generale, l'uomo ha sempre cercato di superare alle proprie mancanze inventando sempre qualcosa di nuovo. Questo è esattamente quello che è successo a San Paolo con il cavalcavia Presidente Arthur da Costa e Silva. Avere uno spazio ampio, libero e sicuro, attrae la gen-

te che lo usa come uno spazio pubblico.

Essendo un luogo bisognoso di infrastrutture adeguate, tutte le attività svolte in loco sono di carattere temporaneo e spontaneo. Con la sua dismissione, il sogno per trasformarlo in uno spazio pubblico permanente potrebbe diventare possibile. Tuttavia, non possiamo dimenticare che è nato come un cavalcavia stradale e spontaneamente è stato usato come uno spazio per attività temporanee.

Spazi Urbani In-Between

Le città non possono funzionare correttamente senza spazio pubblico. Esso consiste in un luogo per le operazioni di scambio ed è qui che i cittadini si incontrano, chiacchierano, camminano e manifestano. È, in sostanza, dove la vita civica fiorisce. Il modo in cui lo spazio pubblico è visto sta cambiando da un focus tradizionale come piazze, parchi e marciapiedi ad una concezione più ampia, che riconosce il valore di spazi meno formali.

Alcuni teorici urbani sono critici verso la moderna ossessione urbana di utilizzare lo spazio pubblico e le interazioni che si verificano. Invece, portano l'attenzione alle aree urbane marginali e agli usi più quotidiani di questi spazi.

Tali spazi sono quelli sviluppati tra infrastrutture ridondanti o di grandi dimensioni e terreni abbandonati. Gli spazi urbani in between possono essere riassunti come spazi intermedi e incerti, con forti caratteristiche fisiche, relazionali, temporali, di connessione o disconnessione con l'intorno, attraverso i quali è possibile prefigurare nuove dinamiche in grado di generare un rinnovato valore spaziale e di interazione.⁶

Gli Spazi Urbani In-Between, sono spazi che forniscono le basi per una spontanea e immediata costruzione di senso di comunità, in contrasto con la governata e istituzionalizzata natura astratta della struttura sociale⁷, in cui le norme sociali convenzionali sono come sospese, in una situazione fertile in cui gli abitanti/utenti si sono allontanati da una struttura senza averne ancora adottata un'altra⁸.

Questi spazi sono in sostanza luoghi in cui siti incongrui, momenti temporali diversi e gruppi sociali differenti co-esistono, si sovrappongono e stratificano insieme. Si tratta di situazioni urbane tra il costruito, momenti di passaggio, frammenti, altri spazi rispetto a quelli cui siamo abituati e che ospitano sensi mutevoli di tempo e di luogo come espresso nella definizione di eterotopia⁹ data dal filosofo francese Michel Foucault nel suo testo *Espaces Des Autres* (1967): “un luogo reale, un luogo effettivo che costruisce una specie di contro-spazio in cui gli spazi reali, tutti gli altri spazi reali che possiamo trovare all'interno della cultura, sono al contempo, rappresentati, contestati e rovesciati, in una specie di luogo che sta al di fuori di tutti i luoghi”.

NOTE

6. Giovanna Piccinno Elisa Lega, *Spatial Design for In-Between Urban Spaces*, 2012.

7. Victor Turner, *The ritual process: structure and Anti-structure*, Routledge & Kegan Paul, London, 1969.

8. Sharon Zukin, *Landscape of Power: from Detroit to Disney World*, University of California Press, London, 1991.

9. Michel Foucault, *Of other spaces: Utopias and Heterotopias*. - *Rethinking Architecture: A Reader in Cultural theory*, Ed. Neil Leach. Routledge, London, New York, (1967/1) 1999.











CASI STUDIO

Macro Analisi

La crisi dello spazio urbano di qualità affligge di più i paesi come il Brasile, che nel secolo scorso ha combattuto contro i problemi sociali ed economici. In una grande città come San Paolo, la più grande preoccupazione non era la creazione di nuovi spazi pubblici ma la creazione di un'infrastruttura urbana basica per la sua popolazione che non ha smesso di crescere da quando c'è stata l'esplosione demografica degli anni cinquanta del secolo XX.

Nel frattempo, in Europa la maggiore attenzione è stata data alla creazione di nuovi spazi urbani per una popolazione con uno sviluppo demografico lento e che desiderava nuovi luoghi ricreativi e mirati alla cultura e all'intrattenimento.

In Brasile invece, nel secolo passato abbiamo assistito alla costruzione di molteplici spazi commerciali chiusi chiamati "shopping center", mirati al tempo libero e al commercio. Le tradizionali piazze, corsi, passeggiate e anche le strade sono lasciati fuori da questi nuovi ambienti, dove tutto è controllato.

Oggi, con le città consolidate, le persone stanno ricercando un miglioramento nella qualità di vita, avendo un maggiore interesse e necessità di spazi aperti per praticare sport e trascorrere il tempo libero.

Tuttavia, trovare questi spazi non è facile, rimangono pochi spazi liberi spingendo alla gente ad occupare ad infrastrutture urbane predefinite addattando l'uso.

Così, lo studio scelto sono esempi di infrastrutture urbane che hanno perso le funzioni predefinite e sono stati rivitalizzati e trasformati in spazi pubblici di successo che sono esempi in tutto il mondo.



High Line Park

Programma Iniziale: Ferrovia Sopraelevata
“West Side Line”

Programma Attuale: Passeggiata Pedonale e
Parco Pubblico

Localizzazione: New York - Stati Uniti

Progetto: James Corner Field Operations+ Diller
Scofidio+Renfro James Corner Field Operations

Ano: 2004 - 2009

Area: 2.3 km lineare

Si tratta di un parco pubblico costruito su una linea elevata del trasporto merci ferroviario sopra le strade del West Side di Manhattan, New York. La West Side Line fu costruita nei primi anni trenta ed abbandonata nel 1980.

È proprietà della città di New York e mantenuta e gestita da Friends of the High Line, un'organizzazione non governativa responsabile di prendersi cura del parco.

Il parco fu fondato nel 1999 dai membri di tale organizzazione, che hanno combattuto per la conservazione e la trasformazione della High Line quando la struttura storica è stata minacciata di essere demolita. Attualmente il lavoro dell'organizzazione non lucrativa con il dipartimento Parchi di New York e il Reparto Ricreazione, è di conservare e garantire il mantenimento della High Line come uno straordinario spazio pubblico per tutti i visitatori.

La High Line si trova al lato Est di Manhattan. È di circa 2,3 km lineari, che cominciano a Gansevoort Street nel Meatpacking e terminano a West 34th Street, tra viali 10 e 11. L'ideale è camminare con leggerezza, godendo della splendida vista sul fiume Hudson e gli edifici adiacenti.

Uno dei pezzi più famosi è la scala in legno con

una grande finestra per guardare il traffico sotto. Tutto è molto ben pensato in modo che la linea storica ferroviaria sia notata da tutto il mondo.

Le panche, ad esempio, sono state realizzate con traverse che hanno sostenuto le rotaie, la vegetazione era tutta progettata per ricordare i cespugli che crescevano nelle rotaie abbandonate. Ci sono anche fontane d'acqua e alcuni chioschi alimentari sotto il The Standard Hotel.





Promenade Plantée

Programma Iniziale: Ferrovia Sopraelevata
“La Ligne de Vincennes”

Programma Attuale: Passeggiata Pedonale e
Parco Pubblico

Localizzazione: Parigi - Francia

Progetto: Paesaggista Jacques Vergely +
Architetto Philippe Mathieux

Ano: 1988-1993

Area: 4.7 km lineare

La Promenade plantée è un lungo parco sospeso di 4.7 km di estensione, adibito a passeggiata pedonale e parco pubblico situato nel XII Arrondissement di Parigi, in Francia.

Come la maggior parte dei parchi della città, è stato progettato come un giardino. La disposizione dei suoi alberi, piante, sculture, elementi architettonici, arredi urbani, consente una piacevole passeggiata, e una splendida vista della capitale francese.

La sua particolarità è quella di scorrere in mezzo alle abitazioni offrendo suggestivi scorci su alcune vie e piazze del centro città.

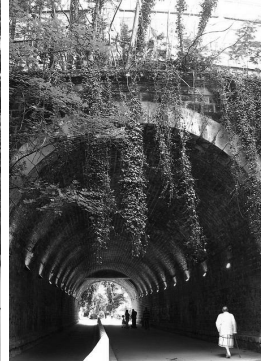
Sfrutta l'antica linea che dal 1859 collegava la Gare de la Bastille a Verneuil-l'Étang passando per Vincennes. Disattivata il 14 dicembre 1969, la linea è stata in parte integrata nella Linea A Île-de-France della RER (Réseau express régional), lasciando in abbandono il troncone Parigi-Vincennes.

La zona è stata ristrutturata a partire dal 1980. Nel 1984 la stazione Bastille è stata demolita per far posto alla costruzione dell'Opéra Bastille. Il progetto ZAC (Zone d'aménagement concerté) Reuilly ha preso l'avvio due anni dopo, nel 1986. Tale progetto ha previsto il recupero in chiave di spazio verde del tracciato ferroviario compreso fra l'avenue Daumesnil e le vie

Montgallet e Reuilly, incluso il tratto di Promenade plantée fra place de la Bastille e la porte de Montempoivre.

La Promenade è stata costruita a partire dal 1988 su progetto del paesaggista Jacques Vergely e dell'architetto Philippe Mathieux ed è stata inaugurata nel 1993.

Sotto, nel vecchio viadotto dal quale passava la linea ferroviaria, ha un tratto noto come “Viaduc des Arts”. Con più di 1 km, ora riabilitato sotto le sue arcate possono trovare vari negozi, atelier, gallerie d'arte, designer, scultori, gallerie d'arte, caffè, ristoranti e fiorai. L'accesso alla Promenade Plantée è tramite scale e ascensori.





Cheonggyecheon

Programma Iniziale: Cavalcavia

Programma Attuale: Passeggiata Pedonale e Parco Pubblico

Localizzazione: Seoul - Corea del Sud

Progetto: Seoul Metropolitan Government Team

Ano: 2000 - 2005

Area: 5.4 km lineare

Cheonggyecheon è un torrente urbanizzato, un moderno spazio ricreativo pubblico situato a Seoul, Corea del Sud. È il più grande parco urbano orizzontale al mondo, con una lunghezza di 5,8 km. La sua storia si fonde con la storia della Corea. Il suo nome originale era Gaecheon, fino al 1406 era nel suo stato naturale. Quando pioveva pesante, la regione era colpita e il torrente allagato. Nel 20 °secolo, nel 1940 il torrente ha cominciato a intasarsi con tanta spazzatura e fogna, c'era un forte odore nell'aria, trasformando il torrente in un posto abbandonato. Per questa ragione, nel 1960 è stato completamente coperto dal cemento e il livello di inquinamento dell'aria e di inquinamento acustico crebbe.

Nel 1968 una doppia superstrada è stata costruita per risolvere i problemi di traffico. Problemi di traffico sono stati risolti a Seoul a con la costruzione di nuove strade: gli ingegneri hanno pensato di risolvere così il problema, ma quando una nuova strada veniva aperta, immediatamente era già congestionata. La costruzione di nuove strade è stata la risposta ai problemi di traffico, ma le cose sono cambiate dopo la rinascita di Cheonggyecheon.

Gli ingegneri del traffico tendevano a vedere il traffico come un liquido che riempie gli spazi e fluisce. Sono create tutte le proposte per fare

fluire il traffico, e hanno notato che il traffico si è comportato più come un gas. Si sa che nella legge della fisica i gas tendono a riempire gli spazi e comprimere, se lo spazio è ridotto. Anche le strade, quando erano vietate per il traffico lavorativo, sono rimaste le stesse ma sono state trovate altre vie di fuga per fluire.

Nel luglio 2003, il sindaco di Seoul, Lee Myung-bak ha iniziato la rimozione dei veicoli dalla sopraelevata; un cambiamento radicale nello sviluppo del restauro del torrente urbano era cominciato. Ci fu un grande movimento sindacale della società per reintrodurre la natura nell'ambiente urbano.

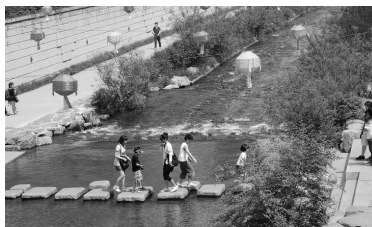
Il progetto di restauro del Cheonggyecheon mirava a preservare l'identità dell'ambiente naturale e rafforzare il commercio che circonda il luogo. Il piano ha incoraggiato il ritorno dei pedoni.

I detriti della superstrada sono stati riciclati e riutilizzati nel restauro di Cheonggyecheon.

Più di 3 milioni di persone sono stati trasferiti ad altre aree.

Migliaia di riunioni sono stati svolti per gestire i conflitti tra governo, commerciante e popolazione.

Cinquemila piastrelle sono state dipinte dalle persone che hanno espresso i loro desideri nell'attesa del futuro di Cheonggyecheon. Queste piastrelle sono state collocate sulle rive del torrente e può ora essere visto da tutti.





Parque Madrid Río

Programma Iniziale: Autostrada
Programma Attuale: Passeggiata Pedonale e Parco Pubblico
Localizzazione: Madrid - Spagna
Progetto: West 8, Burgos & Garrido, Porras La Casta, Rubio Alvarez Sala
Ano: 2006-2011
Area: 80000 m²

Il Parco Madrid Río è un'area pedonale e ricreativa costruita tra il 2006 e il 2011 su entrambe le rive del fiume Manzanares, sull'autostrada metropolitana M30 dallo svincolo sud fino all'incrocio con la strada A-5.

Analizzando globalmente il bacino, si può comprendere che il canale non è specifico della città, ma Madrid è una delle città che appartengono al fiume. L'interazione tra i due si è evoluta nel corso della storia, però finora il Manzanares non si è distinto come un punto di attrazione in città, ma come un luogo ignorato.

Le diverse condizioni topografiche e sociali delle due rive hanno modificato il tessuto urbano vicino ai suoi confini in modi diversi. Sulla riva destra, a partire dal 1950, gli edifici erano affollati a pochi passi dalla banchina, che si estende da nord a sud. Sulla riva sinistra, al contrario, la città storica è stata separata dal fiume stabilendo una catena di spazi sul pendio che si avvicinavano leggermente fino alla base della costruzione.

Il periodo 1970-1979 costituisce una pietra miliare per Madrid nella zona del fiume perché la prima tangenziale è stata costruita in città. Con la costruzione della autostrada il fiume era vincolava i margini di entrambe le corsie. Così, scomparso qualsiasi rapporto tra i cittadini e il fiume, questo diventò completamente isolato,

inaccessibile e invisibile.

Tra il 2003 e il 2007 si sono svolti i lavori per la costruzione di una serie di gallerie sotterranee per la circolazione stradale proprio nella zona del fiume, che hanno eliminato parte del traffico di superficie e la conseguente liberazione di oltre cinquanta ettari di terreno.

Dopo la costruzione delle gallerie si sono liberati numerosi spazi, tanto che il Comune di Madrid ha deciso di convocare un concorso internazionale per l'ideazione e la progettazione degli stessi in prossimità del fiume.

Nel 2005, un concorso internazionale è stato annunciato per la progettazione dell'area sopra una galleria con una sezione di 30 metri attraverso il quale passa una autostrada adiacente al centro storico. La squadra del progetto vincitore ha proposto di risolvere la situazione urbana utilizzando esclusivamente l'architettura del paesaggio circostante. Il progetto si basa sull'idea di "3 + 30" - un concetto che si propone di dividere gli 80 ettari di sviluppo urbano in una trilogia di progetti strategici iniziali che stabiliscono una solida base che servirà come fondamenta per una serie di progetti successivi, il tutto finanziato in parte dalla prefettura e in parte da investitori privati e dai residenti.

Con un budget totale di 280 milioni di € sono stati sviluppati 47 sottoprogetti, tra i più importanti troviamo: Salón de Pinos, Avenida de Portugal, Huerta de la Partida, Jardines del Puente de Segovia, Jardines del Puente de Toledo, Jardines de la Virgen del Puerto e Parque Arganzuel.

Il Salón de Pinos, concepito come uno spazio verde lineare, che collega gli spazi urbani esistenti lungo il fiume Manzanares; si trova quasi esclusivamente sulla parte superiore del tunnel autostradale e dispone di una "coreografia" di 8.000 pini.

L'Avenida di Portugal, un'autostrada da otto corsie, una delle principale arterie di Madrid, ha subito una "chirurgia estetica": parti della strada sono scomparse in gallerie, e parchi e giardini sono sorte a loro posto. Questi sono stati im- preziositi con alberi e motivo di ciliegio, il risulta- to è la creazione di uno spazio pubblico estre- mamente popolare.

Huerta de la Partida, il vecchio orto del Palaz- zo Reale è ora una moderna interpretazione del frutteto reale originale, presenta una grande varietà di alberi da frutto piantati in gruppi per creare un giardino recintato.

I Jardines del Puente di Segovia, il ponte più an- tico di Madrid, hanno una superficie di 39.000 m2 e facilitano l'ingresso a questo monumen- to, la cui origine risale al secolo XVI. Negli stessi sono situate due fontane monumentali e due giardini fluviali, conformati al riparo degli antichi "patines"? della canalizzazione del fiume Man- zanares, che sono stati arricchiti per generare due stagni su ogni riva. Nei giardini bassi sono stati piantati 13.345 m2 di prato con bassa ne- cessità idrica e 332 alberi di specie diverse. Tra gli esemplari piantati spiccano 160 pioppi, 37 platani, 30 ippocastani, 30 tigli e 25 bagolari, affiancati da ginkgos, cedri, cipressi, magnolie, querce e sofora.

I Jardines del Puente de Toledo, con una su- perficie di 40.000 metri quadrati, sfruttano il ponte di Toledo in un doppio senso: da una parte formano uno spazio concepito per esse- re visto dall'alto del ponte convertendosi in un belvedere privilegiato. In questo senso, i giardini offrono un nuovo e inedito panorama di Madrid dato che i suoi tracciati disegnano un enorme tatuaggio che si estende come un tappeto sulla superficie, riproducendo un motivo figurativo

vegetale. Dall'altra parte i giardini inglobano il Ponte di Toledo, che è una struttura barocca di- segnata dall'architetto Pedro de Ribera, come un oggetto da ammirare, da toccare e sotto il quale passare. Per questo motivo la disposizio- ne delle siepi di ligustri, viburnum ed allori, è or- ganizzata in modo da formare una serie di linee che prendono come modello i giardini barocchi dell'epoca borbónica, anche se sono tracciate con un senso ed un linguaggio contemporanei. Tra le siepi sono stati piantati due tipi di alberi caducifoglie, Albizie e Liriodendri che apriranno le loro fronde come parasole nella calda estate in città. In questo posto è stato inoltre costru- ito una gradinata che permette la massima si- militudine alla lamina dell'acqua del fiume e la migliore contemplazione degli archi dell'antico ponte.

Giardini della Virgen del Puerto

Con una superficie di 67.000 metri cuadrados, i nuovi giardini della Virgen del Puerto risaltano la bellezza dell'eremo la cui costruzione fu com- missionata dal Marchese di Vadillo all'inizio del secolo XVIII all' architetto Pedro de Ribera e che dovette essere ricostruita quasi completamen- te dopo la Guerra Civile, rimanendo per decen- ni accantonata e difficilmente accessibile dai madrileni a causa della strada che la circonda- va. Il progetto Madrid Río ha realizzato in que- sta zona un importante sforzo per recuperare l'immagine storica di questo bel monumento, ricreando i giardini che la circondavano in origi- ne e le allineazioni storiche della zona alberata. I nuovi giardini di Virgen del Puerto, nei quali sono stati piantati 1.520 alberi, 14.450 arbusti e 32.000 metri quadrati di prato di bassa ne- cessità idrica, sono stati concepiti per la pas- seggiata tra il ponte del Rey e quello di Segovia mediante i suoi due chilometri e mezzo di

passaggi pedonali o per andare in bicicletta sui suoi quasi 300 metri di pista ciclabile e inoltre per rimanere fermi a contemplare il fiume Manzanares e le fontane monumentali dalle sue 198 panchine.

Allo stesso tempo, nel suo ambiente sono stati evocati gli antichi lavatoi che esistevano in questo posto, tramite la costruzione di vari stagni ricoperti da pietre di granito.

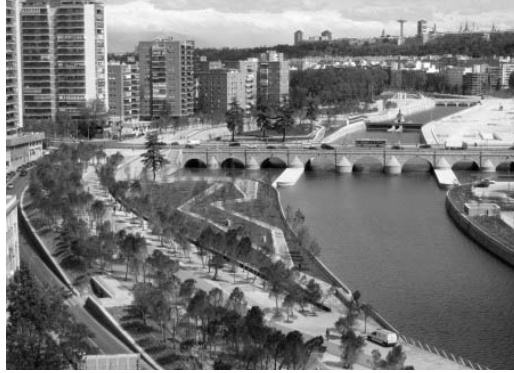
Il nuovo parco Arganzuela, che presenta grandi superfici occupate da giardini, acquista in questo modo non solo una dimensione locale ma anche cittadina grazie al progetto Madrid Río. Bisogna ricordare che il parco ha triplicato la sua superficie passando da 84.000 a 232.700 metri quadrati, avendo piantato 10.000 nuovi alberi e 122.300 arbusti. Presenta dieci passi riabilitati o di nuova costruzione per facilitare la accessibilità e accoglie la spiaggia urbana richiesta dai bambini madrileni per prendere il sole, guardare l'acqua ed evocare il mare, oltre a 10 nuove fontane.

Inoltre, dispone di cinque aree di gioco per i bambini, con varie attività, come il teleferico, la giungla di tronchi e scivoli, presentando un'offerta che si apre a varie età e capacità. Per di più, l'offerta sportiva include un'installazione per il pattinaggio in linea e per lo skateboard e un campo per il calcio 7 e 11. Nell'ambito culturale, il parco offre ai visitatori la possibilità di fruire del Centro di Interpretazione della natura e storia del fiume Manzanares, che permette adentrarsi nel significato che ha avuto il fiume per la città nel corso degli anni e ciò che rappresenterà nel futuro. Inoltre dispone di una piattaforma per la celebrazione di eventi culturali di 4.300 metri quadrati di superficie nelle vicinanze del Matadero Madrid, e di un commissariato di Policía Municipal, situato nella zona del parco.

I Puentes Cascara, come ponti e monumenti iconici, creano un luogo dove il fiume è veramente vissuto.

Progettato come una enorme cupola di cemento con una texture ruvida, i ponti presentano più di un centinaio di cavi simili ai denti di balena, che sono fissati sul ponte in acciaio sottile. Il dettaglio diventa visibile quando si entra nel ponte. I soffitti sono rivestiti con un mosaico fatto dall'artista spagnolo Daniel Canogar.

La prima parte del progetto è stata completata nella primavera del 2007 e nella primavera del 2011 si è concluso l'intero progetto.



CASI STUDIO
Parque Madrid Río









LE RAGIONI DELLE SCELTE

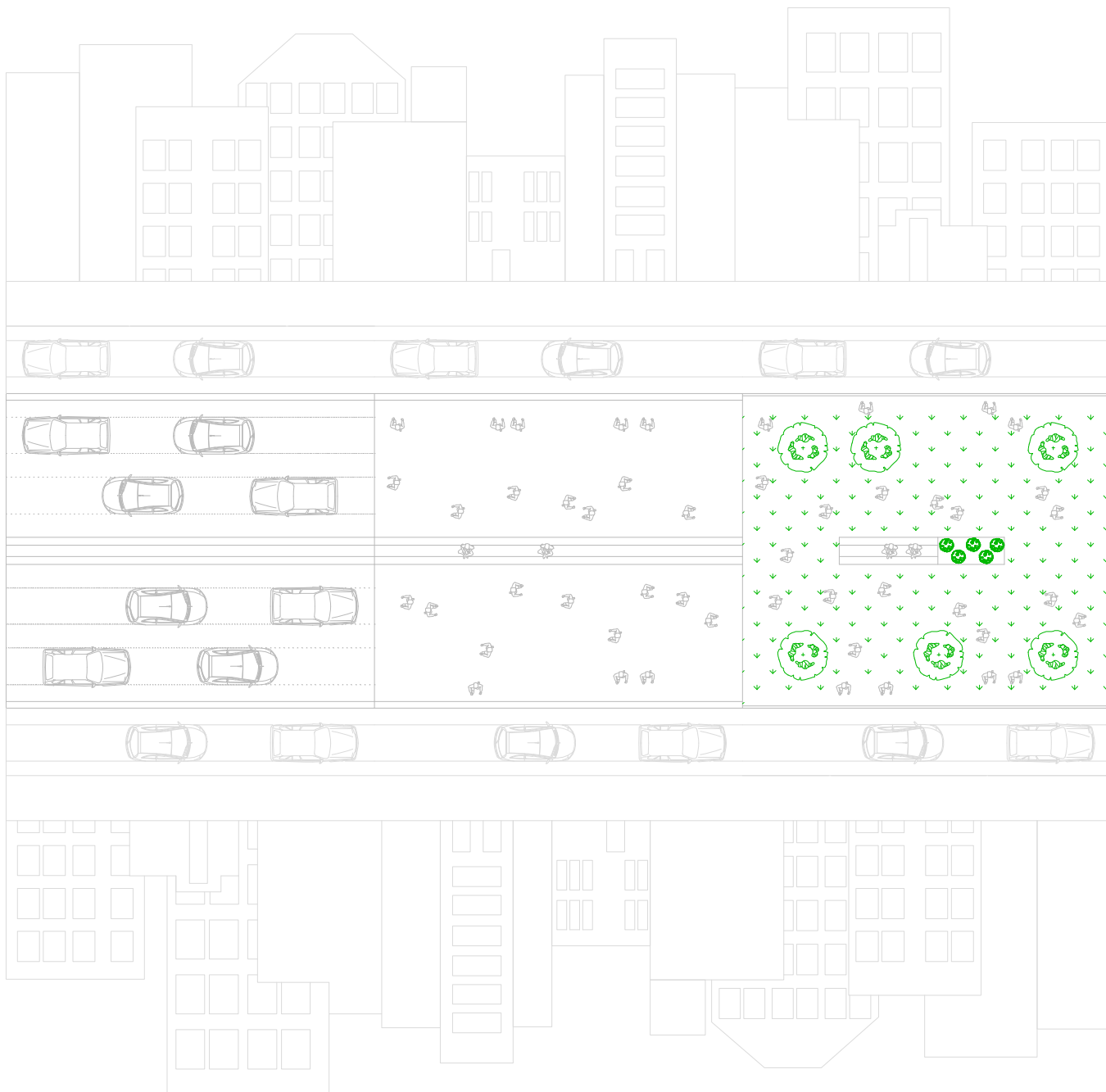
Concept | Riferimento | Il Progetto | La Strategia

“...Saper riconoscere lo spazio significa anche avere, nei confronti dell’architettura esistente sulla quale si deve intervenire, un atteggiamento disponibile a valutarne le qualità a volte nascoste, soprattutto nei casi in cui l’edificio non abbia valore storico, come una fabbrica dismessa, un’architettura recente, un manufatto nato per svolgere funzioni tecniche, come un ex deposito di tram, una cabina elettrica, e così via...” Luciano Crespi¹

NOTE

1. Luciano **Crespi**. Da spazio nasce spazio. L’interior design nella trasformazione degli ambienti contemporanei. Postmedia Books, 2012.

Concept



Cavalcavia: Concepito
Lunedì - Domenica solo Macchine

Movimento

Cavalcavia: Percepito
Lunedì - Sabato solo Macchine
Domenica area libera

Movimento

Parco: Desiderato
Lunedì - Domenica area libera

Movimento

MOVIMENTO

“-L’azione, il fatto di muovere o di muoversi, sia come mossa, gesto di una singola persona che come spostamento di cose o persone da un luogo a un altro;
-Traffico, animazione di persone o veicoli;
-Riferito a persona, esercizio fisico, ginnastica;
-Corrente artistica o letteraria, che si caratterizza per una sua propria linea, tendenza culturale o ideologica.”

Come già detto, con la città consolidata, gli abitanti stanno ricercando un miglioramento nella qualità di vita, avendo un maggiore interesse e necessità di spazi aperti per praticare sport e trascorrere il tempo libero.

A causa del sopraffollamento del centro di San Paolo, che conta più di 232.000 persone, si è pensato di utilizzare il calvacavia Presidente Arthur da Costa e Silva come area disponibile e sicura per trascorrere la giornata libera di domenica, quando l’area interessata rimane chiusa al traffico intenso delle macchine.

Ogni domenica la via sopraelevata di 2.8 km di estensione, si trasforma in un grande spazio pubblico di intenso movimento affollato da persone che desiderano godere di qualche momento di libertà.

Questo progetto propone di trasformare il calvacavia “Minhocão” da un’organismo statico caratterizzato dal solo movimento delle macchine a una struttura caratterizzata dal passaggio delle persone, in quanto spazio pubblico.

Quando si parla di movimento, è necessario considerare l’attività ludica e ricreativa.





L'attività ludica si riferisce ad una dimensione umana che evoca sensazioni di libertà e spontaneità dell'azione.

“MUOVITI”

Questo concept comprende quattro categorie diverse di movimento: Energetica, Ricreativa, Aggregativa e Relax.

Nell'ambito di queste categorie ho individuato le diverse attività che gli utenti svolgono già sul cavalcavia ogni domenica. In una città come San Paolo, è sempre difficile avere un posto sicuro, accessibile e libero in cui poter trascorrere momenti di svago e piacere. Inoltre, al giorno d'oggi, lo stress e la tendenza alla sedentarietà sono in costante aumento.

“Muoviti” è lo slogan giusto per iniziare a muoversi.

ENERGIA

SPORT
FITNESS

RICREATIVA

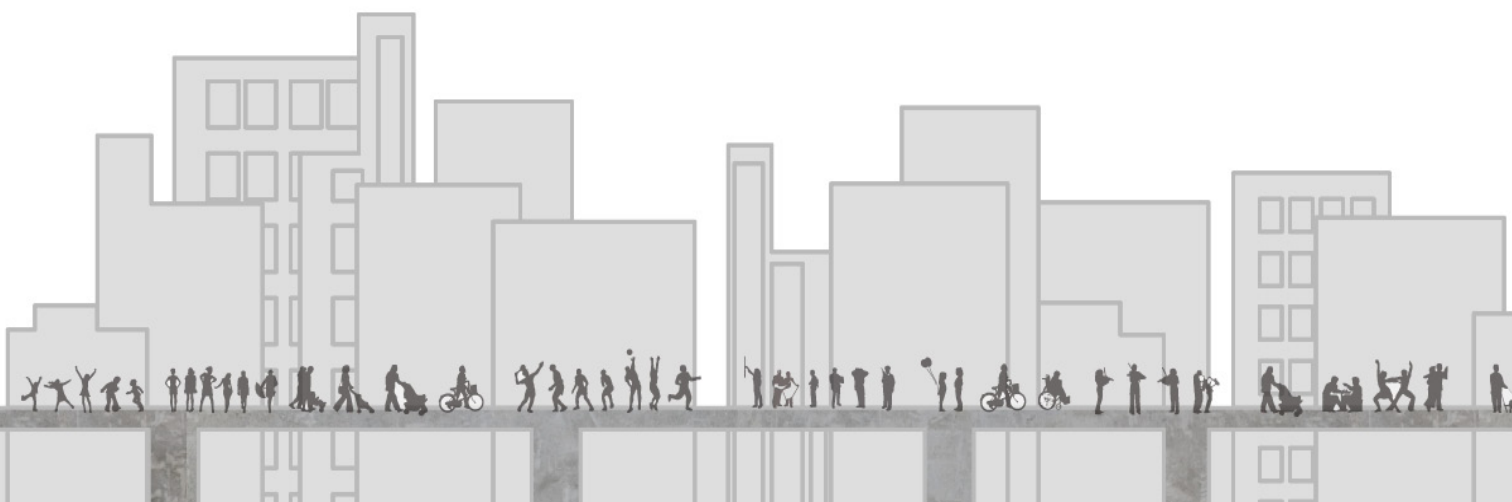
ARTE
BALLO
ESPOSIZIONE
FIERA
PARTY
TEATRO
FOTOGRAFIA
MUSICA

AGGREGATIVA

PASSEGGIARE
CHIACHERARE
RISTORARE
SHOPPING

RELAX

RIPOSARE
LEGGERE
STUDIARE
YOGA



Riferimento

Come già detto in precedenza, nell'epoca in cui il cavalcavia "Minhocão" è stato concepito e successivamente realizzato, San Paolo stava attraversando un periodo di forte crescita economica, demografica e geografica, e grande era la voglia di trasformare la città in una delle più famose ed importanti capitali economiche mondiali.

Negli anni '50 il Brasile scopriva e importava un nuovo stile architettonico, l'Architettura Moderna Internazionale, che si diffuse in Europa dal dopoguerra fino agli anni '70.

Nasce quindi "Il brutalismo", le cui opere sono caratterizzate, principalmente, dall'uso del cemento lasciato a vista.

Il progetto "Unité d'Habitation" di Marsiglia (1945-1949) dell'architetto franco-svizzero Le Corbusier (1887-1965) costituisce il primo modello di riferimento che ha influenzato gli architetti di tutto il mondo andando a formulare un particolare linguaggio architettonico. Proprio a San Paolo una nuova generazione di



3.1 Unité d' Habitation di Marsiglia



architetti di talento, ispirati dall'architettura moderna internazionale, fonda il "Brutalismo Paulista". Alla fine del secolo XX, il Brutalismo Paulista è stato ancora una volta apprezzato per la qualità e l'avanguardia artistica che lo contraddistinguono; il suo posto all'interno dell'architettura moderna brasiliana ed internazionale, è stato rivalutato, così come le sue opere, considerate come parte fondamentale del patrimonio moderno, meritevoli di numerosi studi e ricerche.

Il Brutalismo Paulista è caratterizzato da valori architettonici universali ed atemporali, mantieni una ragionevole grado di autonomia formale, costruttiva e discorsiva nell'ambito dell'architettura moderna brasiliana.

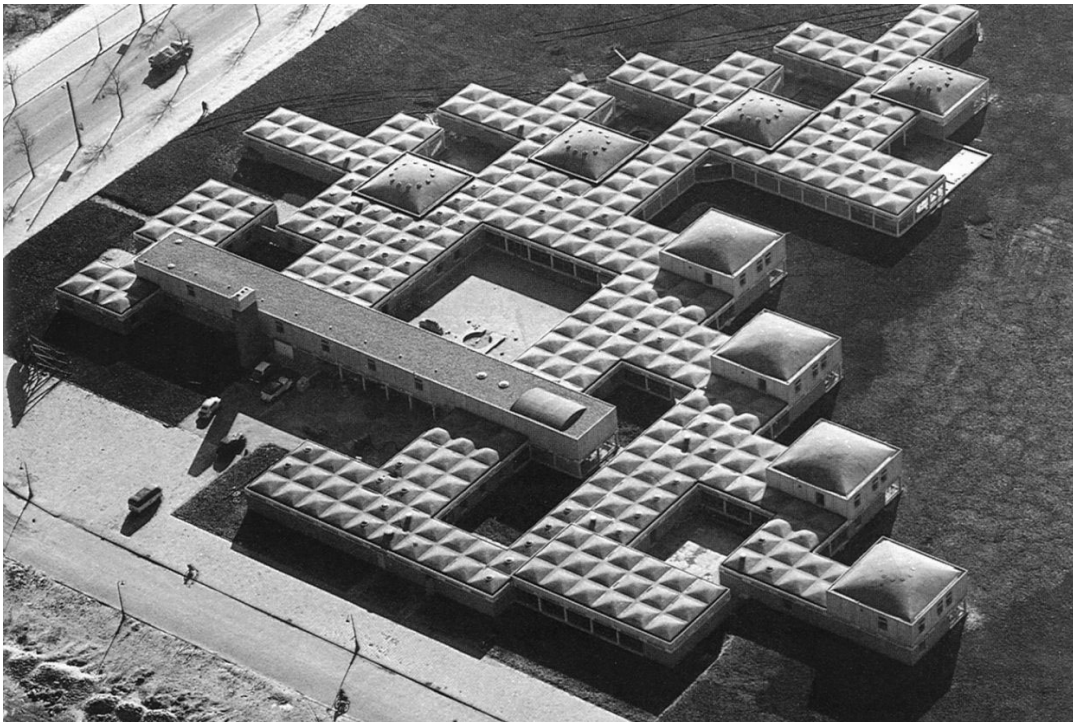
Di seguito riporterò alcuni tra i principale esponenti dello stile brutalista, appartenente alla sfera internazionale ed nazionale.

Aldo Van Eyck, Alison e Peter Smithson, Lina Bo Bardi, Isamu Noguchi, João Batista Vilanova Artigas, Paulo Mendes da Rocha e Peter Eisenman. In particolare, l'architetto del paesaggio Roberto Burle Marx e l'artista Athos Bulcão, rappresentano le figure più importanti dell'arte avanguardista brasiliana e hanno spesso collaborato con numerosi architetti brasiliani.

Per ultimo e non meno importante l'artista Walter de Maria, ha costituito una forte fonte di ispirazione per il mio progetto.

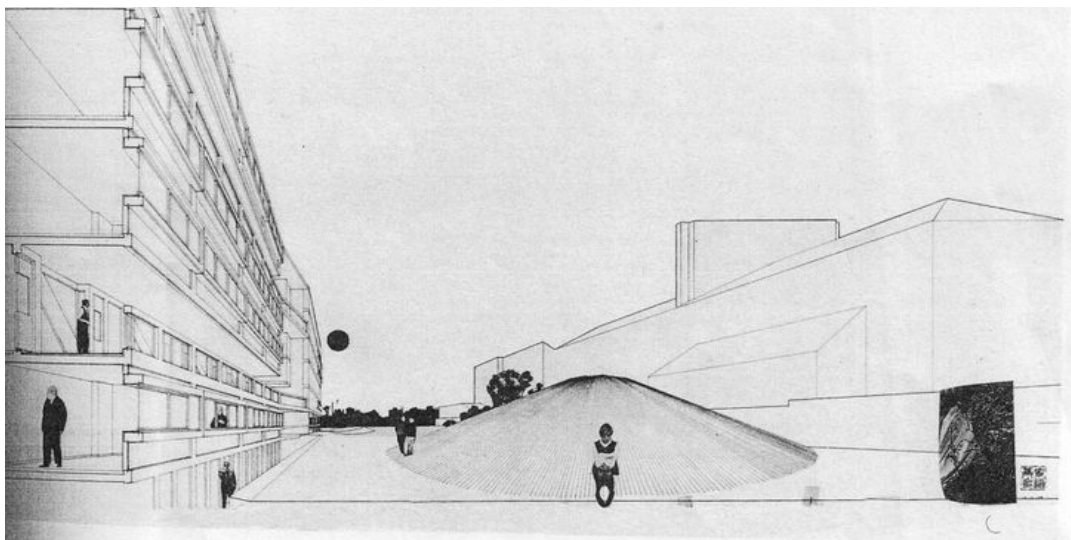
Aldo Van Eyck, Amstelveenseweg's Orphanage, 1955

Localizzazione: Amsterdam - Olanda



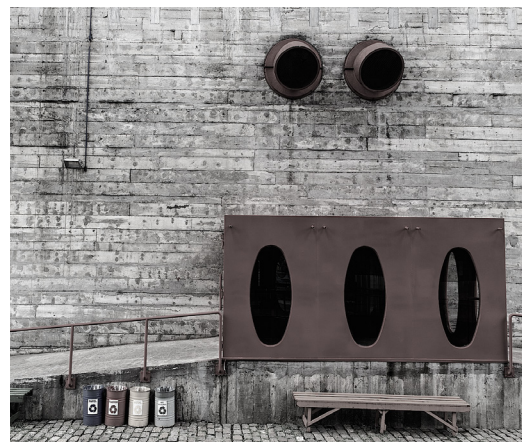
Alison e Peter Smithson, Robin Hood Gardens 1972

Localizzazione: Londra - Inghilterra



Lina Bo Bardi, Sesc Pompéia, 1986

Localizzazione: San Paolo - Brasile

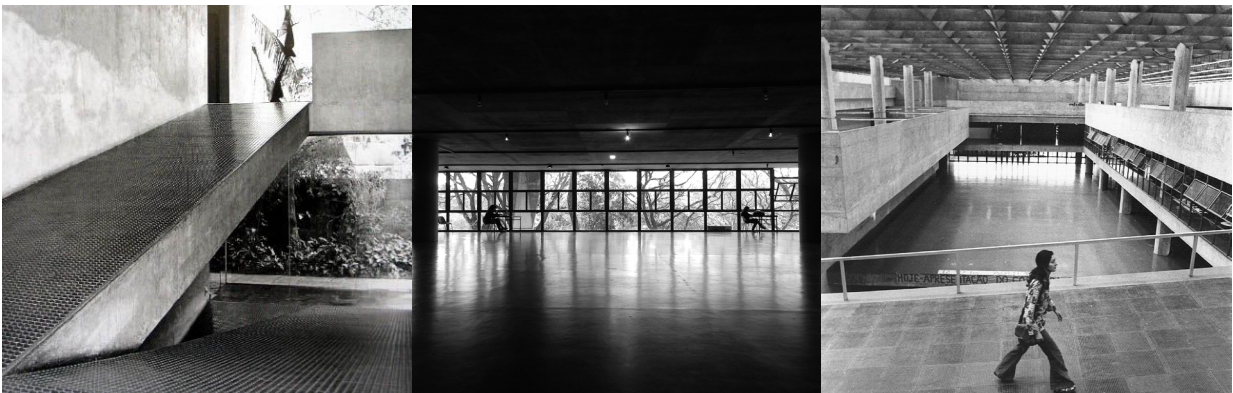


Isamu Noguchi's Playgrounds



João Batista Vilanova Artigas, FAU - USP, 1969

Localizzazione: San Paolo - Brasile



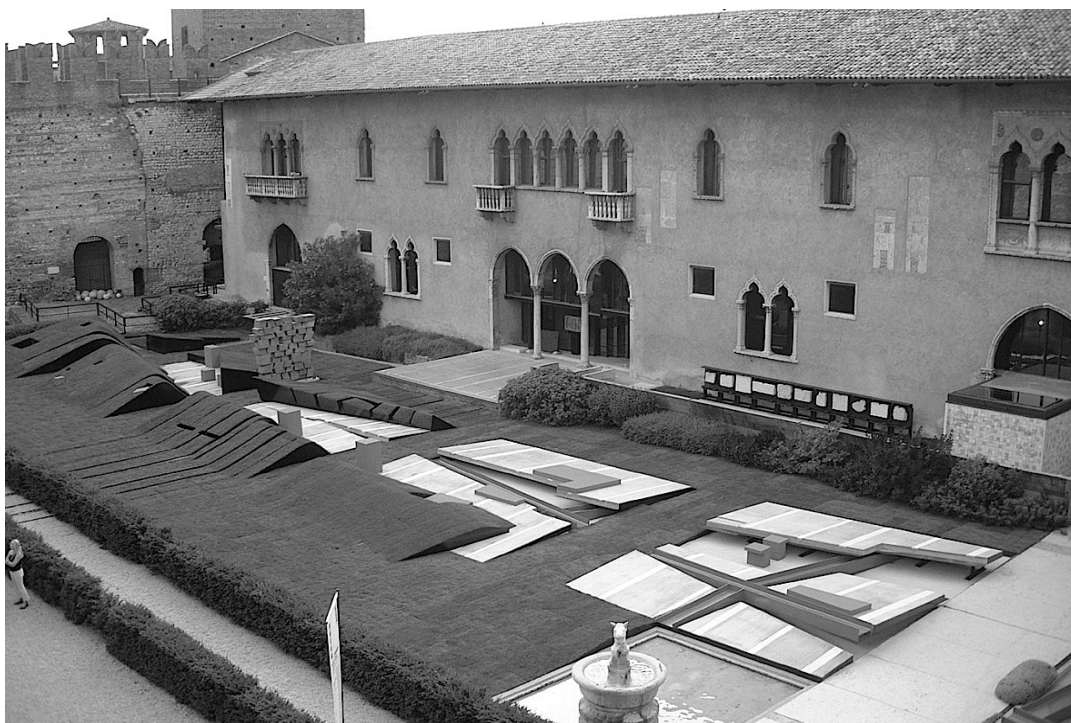
Paulo Mendes da Rocha, Casa Gerassi, 1991

Localizzazione: San Paolo - Brasile



Peter Eisenman, “Il Giardino Dei Passi Perduti”, 2004

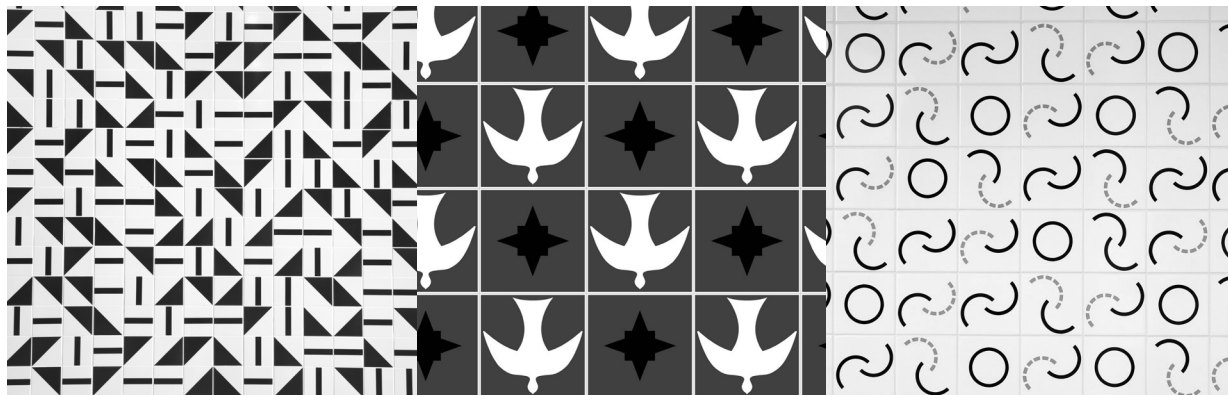
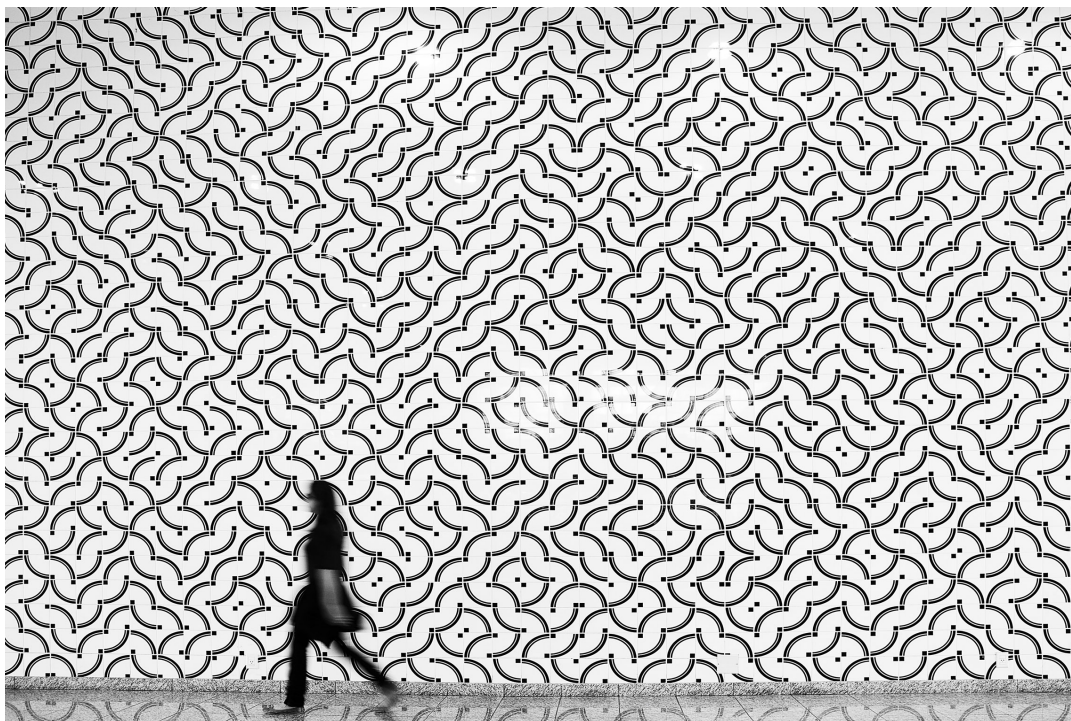
Localizzazione: Museo Castelvecchio - Verona - Italia



Roberto Burle Marx, Ministero della Educazione Pubblica e Salute 1938 Localizzazione: Rio de Janeiro - Brasile

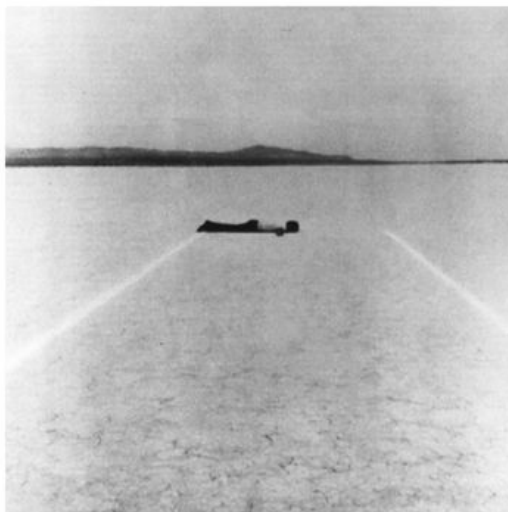


Athos Bulcão



Walter Di Maria, Mile Long Drawing, 1968

Localizzazione: California's Mojave Desert - Stati Uniti



Il Progetto

La riqualificazione del Cavalcavia Presidente Arthur da Costa e Silva rappresenta, per la città di San Paolo, l'opportunità di intervenire in uno spazio centrale, conosciuto e simbolico trasformandolo in un grande spazio pubblico adibito a diverse attività di carattere sociale, culturale, artistico e sportivo in vista del miglioramento della qualità di vita degli abitanti.

Il progetto prevede in una tattica operativa a fine di trasformare una struttura che ha perso la sua funzione in scala urbana in un grande spazio pubblico che ora avrà una funzione in scala umana, uno spazio frequentato e movimentato.

Esso potrà essere reinserito nell'immaginario collettivo del panorama urbano come un luogo in cui, assumendosi una certa dose di responsabilità, sarà possibile gettare le fondamenta per modelli alternativi di sviluppo, basati su atti positivi di appropriazione spaziale e ricostruzioni simboliche della quotidianità.

La mia intenzione, in vista della riqualificazione del "Minhocão", è quella di rispettare il carattere innato del proprio cavalcavia: la sua unicità e linearità, il suo pragmatismo semplice e diretto, le sue attività emergenti e i suoi nuovi utenti, esaltando la sua caratteristica originaria di essere una struttura elevata in cemento armato, al fine di onorare uno dei migliori periodi dell'architettura brasiliana, il movimento moderno "Brutalismo Paulista".

Il progetto si basa su quattro punti fondamentali.

Il primo è la creazione di una nuova pavimentazione, realizzato in calcestruzzo permeabile, che consente il drenaggio dell'acqua, e permette lo sviluppo della vegetazione. La superficie sarà suddivisa in due: un percorso veloce e un percorso pedonale.

Il secondo è quello di rallentare il ritmo frenetico della vita moderna, promuovendo un senso di permanenza e di vivere altrove, un luogo in cui il tempo sembra fermarsi.

Il terzo prevede un attento senso di dimensione e scala al fine di minimizzare l'attuale tendenza nel creare opere più grandi ed evidenti, e cercare un'equilibrio.

Il quarto punto prevede l'utilizzo di una strategia agro-tecture che unisce materiali organici e strutture, una miscela di vegetale/minerale.

I nuovi impianti conferiscono un nuovo carattere al paesaggio esistente, tenendo conto delle condizioni urbane e ambientali specifiche, quali il sole, l'ombra, il bagnato, l'asciutto, il vento, il rumore, l'aperto e le aree protette.

Il parco ospita il persistente, il verde, il sociale e l'intimo.

La Strategia

Sono stati evidenziati cinque differenti strategie.

Definire Lo Spazio

La prima strategia prevede la rivalutazione dello spazio, non solo punto di connessione tra due parti della città, ma un luogo ben definito ed aperto a nuove possibilità.

Lo spazio è stato organizzato secondo delle regole generali che garantiscono il suo efficace funzionamento come un'infrastruttura urbana; ma all'interno di questo impianto le maglie sono sufficientemente larghe per accogliere un alto livello di trasformabilità alla scala più piccola senza comunque snaturare l'immagine complessiva.

Questa immagine formale ben corrisponde alla strategia di sviluppo proposta, che, basandosi sul coinvolgimento degli utenti diversi nelle diverse fasi del processo, deve essere sufficientemente aperta per accogliere funzioni e spazialità non prevedibili, in cui ognuno può trovare una sua opportunità di espressione perché ancora tutto è possibile.

Lavorare Con Il Tempo

Uno scenario urbano critico e volubile, in cui il cambiamento delle condizioni al margine (andamento del mercato, volontà politica, bisogni del contesto, ecc.) non può essere previsto in fase progettuale, spinge ad adottare strategie di sviluppo flessibili ed adattabili nel tempo.

Attraverso un approccio progettuale basato sul tempo degli usi è possibile far sì che questo

spazio possa risultare dinamico in qualsiasi momento della sua storia urbana futura e adatto ai bisogni e necessità di un determinato momento con pochi adattamenti e senza stravolgimenti drastici.

Ho scelto di lavorare sull'inserimento di alcune attività provvisorie e permanenti ai fine di rendere il luogo attrattivo ed interessante. Ciò permette un ricambio delle attività che vi si svolgono, e la possibilità, da parte dei cittadini, di proporre nuovi modi d'uso dello spazio.

Alcuni degli spazi previsti per gli usi temporanei sono già attrezzati, prevedendo degli affidamenti in gestione, (per una stagione di semina e raccolto nel caso degli spazi coltivati, o atelier/temporary shop), così da consentire ad un giovane artista o start-upper di sperimentare l'avvio di una nuova attività. Altri spazi, invece, sono lasciati totalmente liberi, aperti ad accogliere proposte d'uso inedite ed imprevedibili, anche se solo per poche ore (eventi, performance, piccole attività commerciali, ecc).

Ricostruire Un'identità

Il cavalcavia "Minhocão" è un simbolo importante per la città di San Paolo. Non solo perché è il più grande cavalcavia d'America Latina, in cemento armato e costruito in mezzo alla città, ma ancora di più per ciò che sta diventando: uno spazio pubblico.

È importante creare una nuova identità del Parco Minhocão, lasciando alle spalle l'infrastruttura grigia, fredda e trascurata del cavalcavia.

Trattandosi di una struttura di 2,8 km di estensione, ho diviso il progetto in cinque sezioni, ognuna di esse adibita ad attività predefinite

e area libera. Vengono esaltate le principali funzioni di ciascuna sezione con le seguenti espressioni: “No Pain No Gain”, “Keep Calm And Carry On”, “PitStop “ e “Be Playful “. Il solo atto di nominarle serve a renderle riconoscibili.

I Protagonisti

Lo spazio si riattiva tramite le risorse rese disponibili dagli utenti coinvolti nel processo di trasformazione urbana.

Un ruolo determinante deve essere assunto dai membri dell’associazione (Associação Parque Minhocão), coinvolti in diverse attività, nell’uso e nella trasformazione del territorio. Ciò viene definito la strategia “top to bottom”, la pubblica amministrazione ed altri soggetti economici predispongono di uno spazio fertile per rendere possibile forme alternative di produzione e gestione degli spazi collettivi; al contrario, la strategia “bottom up”, è data dal coinvolgimento, dalla motivazione e dall’iniziativa dei soggetti che hanno un diretto interesse per migliorare lo spazio in cui vivono.

L’apporto dei diversi protagonisti non deve essere necessariamente di tipo finanziario, ma può far riferimento ad altri modelli, basati sullo scambio, sul tempo e sull’impegno profuso nelle azioni. In questo modo, attraverso meccanismo di scambio che rispondono a logiche maggiormente sostenibili dal punto di vista ecologico ed economico, si potrà mettere in atto un processo di riattivazione condiviso e allargato, attraverso cui stabilire un legame solido con il territorio.

Promozione

Il Parco Minhocão rappresenta lo scenario ide-

ale di uno spazio in cui sperimentare nuovi modi per la costruzione, l’uso e la gestione dei beni collettivi. Ciò fa parte del suo DNA.

Il parco offre diverse possibilità di utilizzo, attraverso la sperimentazione di strumenti e metodi alternativi sia per la gestione (processo partecipativo, bandi di assegnazione temporanea, spazi flessibili, coffee shop, book shop, ecc.) che per la promozione (piano di marketing, uso di tecnologie digitali ad es. un’app che gestisce l’assegnazione delle aree e l’organizzazione degli eventi, ecc).

Così sarà possibile mettere in pratica una modalità di lavoro che permette di sperimentare in maniera processuale la trasformazione e che, nel corso del suo sviluppo, può essere modificata ed adattata alle occasioni che si presentano in ogni specifico momento.

Sostenibilità Energetica e Ambientale.

La città di domani deve lavorare in maniera ecologica, economica e sostenibile introducendo nella progettazione, da un lato, l’uso di materiali ed essenze locali, di tecniche costruttive e di lavorazioni che cerchino di limitare l’impatto degli interventi, dall’altro meccanismi di funzionamento capaci di generare una sostenibilità economica, sia dal punto di vista realizzativo che gestionale. Su questi principi sono state basate tutte le scelte operate nel progetto presentato.

Le scelte progettuali sono state basate sulla sostenibilità ambientale, sulla razionalizzazione delle risorse ed il controllo della qualità ambientale e funzionale dell’intervento. Pertanto si è privilegiata la scelta di materiali ecocompatibili e l’integrazione di sistemi basati sull’uso di energie rinnovabili e sul contenimento del consumo

energetico.

Si prevede di inserire un sistema per il recupero dell'acqua piovana che, attraverso una vasca di accumulo e una stazione di pompaggio, potrà essere impiegata per l'irrigazione degli spazi verdi e degli orti.

Al fine di migliorare il benessere abitativo e ridurre l'impatto ambientale, i materiali selezionati per il progetto sono stati scelti anche in base alle loro caratteristiche ecologiche e biologiche, privilegiando l'uso di materiali naturali, non derivanti da sintesi petrolchimica, a basso impatto ambientale sia nella fase di produzione che di posa in opera e di dismissione, riciclabili o riutilizzabili, sani, durevoli e sicuri.

Il valore ambientale è uno degli obiettivi prioritari che il progetto si prefigge di raggiungere, introducendone la vegetazione per completare il disegno ambientale complessivo. Le specie impiantate sono autoctone e idonee allo sviluppo in contesti urbani, e sono state selezionate anche per la loro particolare resistenza nell'ambiente cittadino.

Sostenibilità Economica

Le spese previste per la realizzazione dell'intervento rientrano negli importi messi a disposizione dall'amministrazione pubblica della città di San Paolo. L'associazione del Parco Minhocão sarà responsabile della gestione, (realizzazione di eventi e affitto di laboratori temporanei predisposti, produzione di articoli pubblicitari o gadget). Anche i locali di ristorazione del parco, sono dotati di una produzione autonoma.

I materiali e gli arredi selezionati sono caratterizzati da alti livelli di resistenza e durata nel tempo. Questo permette di non avere eccessivi costi di gestione e di mantenimento.

Lo stesso criterio è stato adottato per la scelta delle essenze. Le specie vegetali sono tutte autoctone e a bassa manutenzione, e i manti erbosi sono formati da miscugli per prato rustico con graminacee e specie persistenti a rapido sviluppo.

La stessa flessibilità dell'intero progetto è in grado di garantirne la sostenibilità nel tempo, lasciando ampio margine all'evoluzione delle necessità legate all'uso dello spazio e alla possibilità di adeguamento alle richieste del mercato.

Gestione

Il momento di crisi economica attuale implica, tra le altre cose, che il settore pubblico non disponga più di bilanci ampi e per questo si ha la necessità di utilizzare nel miglior modo possibile le scarse risorse economiche di cui si dispone. Pertanto, uno degli obiettivi principali che ha indirizzato l'intero progetto è quello dell'auto-sostentamento, così che lo sviluppo dell'intervento, la sua gestione e manutenzione non rappresentino un costo per le casse dell'amministrazione, o che comunque, attraverso una riduzione al minimo delle spese per la gestione e manutenzione dell'opera, si tenda a questo risultato.

Così sono state individuate tre fasi strategiche, distinte nella prospettiva temporale, spaziale e funzionale: la fase dell'attivazione, quella della partecipazione e quella finale della gestione.

La prima fase, di Attivazione, è caratterizzata dalla cooperazione tra il settore privato e quello pubblico al fine di accrescere le risorse a disposizione dell'Amministrazione e la possibilità di acquisire soluzioni innovative.

Sono state individuate specifiche aree a gestione pubblica e privata, considerate come “pioniere”, in grado di svolgere il ruolo di attrattori di capitale in un’ottica di “competitività aziendale”.

La seconda fase, di Partecipazione, prevede il coinvolgimento diretto della popolazione, non solo come interlocutore in fase decisionale, ma al fine di arrivare al reale trasferimento di potere in fase di gestione.

La terza fase, di Gestione, in cui l’intero sistema progettuale prende luogo: alle aree pioniere si affiancano quelle dichiaratamente pubbliche ed, infine, quelle predisposte ad accogliere diverse funzioni tramite bandi di assegnazione temporanea.

L’articolazione, il funzionamento e le relazioni tra le diverse pratiche d’uso presenti sul nuovo spazio pubblico rispondono a principi guida generali che l’intero progetto di sviluppo dell’area si pone e che richiamano ai principali criteri di sostenibilità economica, ambientale, sociale ed imprenditoriale orientata al futuro.

L’intero progetto si pone l’obiettivo della creazione di uno spazio articolato in grado di coniugare sport, cultura e tempo libero dando vita ad azioni che coinvolgano attività imprenditoriali e circuiti distributivi, con la possibilità di entrare in relazione con altri soggetti per un reciproco arricchimento e una maggiore efficacia delle proposte.

Sicurezza

L’amministrazione pubblica dello stato di San Paolo si assume la responsabilità di garantire la completa sicurezza del Parco. È prevista l’installazione delle camere di sorveglianza in tutta l’area.





DESIGN-PRINCIPI

Stato di Fatto | Proposta Progettuale



Mantenerlo semplice.

Mantenerlo grezzo.

Mantenerlo spazioso.

Renderlo tranquillo.

Renderlo lento.

Preservare le linee di vista est-ovest e la coerenza lineare del Minhocão.

Preservare la struttura mantenendo le opportunità di abitare e apprezzare i dettagli.

Garantire l'accessibilità lungo tutte le percorrenze a tutte le categorie di utenti, abili o con limitazioni nella mobilità.

Aggiungere il verde, incentivando il contatto con la natura.

STATO DI FATTO

In questa mappa, troviamo lo stato di progetto del cavalcavia “Minhocão.

È importante notare che abbiamo sei accessi al calvacavia che permettono alle persone di portervi accedere quando la struttura è chiusa al traffico.

Una caratteristica importante di questo viadotto è la forma particolare incluso l’elemento centrale che procede per tutta la sua lunghezza, offrendo agli utenti la possibilità di utilizzarlo come arredo urbano.

Inoltre, la zona è dotata di un’efficiente rete di trasporti pubblici, come autobus e metropolitana, e spazi adibiti a parcheggi liberi e a pagamento.

Sotto il cavalcavia, è presente una pista ciclabile.

PROPOSTA PROGETTUALE

La proposta, come già spiegato nel capitolo (Le ragioni delle Scelte), prevede: la ristrutturazione totale del pavimento del nuovo parco; l'eliminazione di quattro accessi mantenendone due; l'inserimento di scale ed ascensori per consentire l'accesso a tutte le fasce della popolazione; la rimozione dell'antico betume, ora sostituito da lastre di cemento permeabili e da nuove aree di vegetazione; il rifacimento del sistema di raccolta d'acqua piovana, per poter essere meglio riutilizzato; la rimozione dell'illuminazione urbana centrale e l'installazione di una nuova illuminazione meglio adeguata all'esigenze della popolazione.

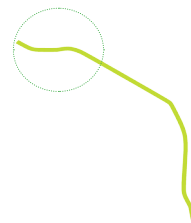
L'elemento centrale, utilizzato come arredo urbano, è stato mantenuto in alcune aree, nelle altre lo spazio è stato lasciato libero.

È previsto l'inserimento di alcune strutture mobili ospitanti di nuove funzioni che andranno a completare le attività proposte agli utenti.

Il progetto è stato diviso in cinque parti. Vengono esaltate le principali funzioni di ciascuna sezione con le seguenti espressioni: "No Pain No Gain", "Keep Calm And Carry On", "PitStop" e "Be Playful". Nello specifico, "No Pain No Gain", si riferisce a una pista veloce che si estende per tutta la superficie del parco. Questa pista, permette gli utenti a fare lo sport quali ciclismo, pattinaggio, skateboard, corsa, ecc.

Il resto dello spazio è dedicato al passaggio pedonale, zona libera da percorrere tranquillamente con alcune attività predisposte.

DESIGN-SEZIONE I



La prima sezione, riconosciuta come “Keep Calm And Carry On”, è divisa in due parti: La prima è dedicata a coloro che vogliono fare una tranquilla passeggiata, rilassarsi e godere del nuovo paesaggio.


















Due scale e un ascensore consentono l’accesso all’area.

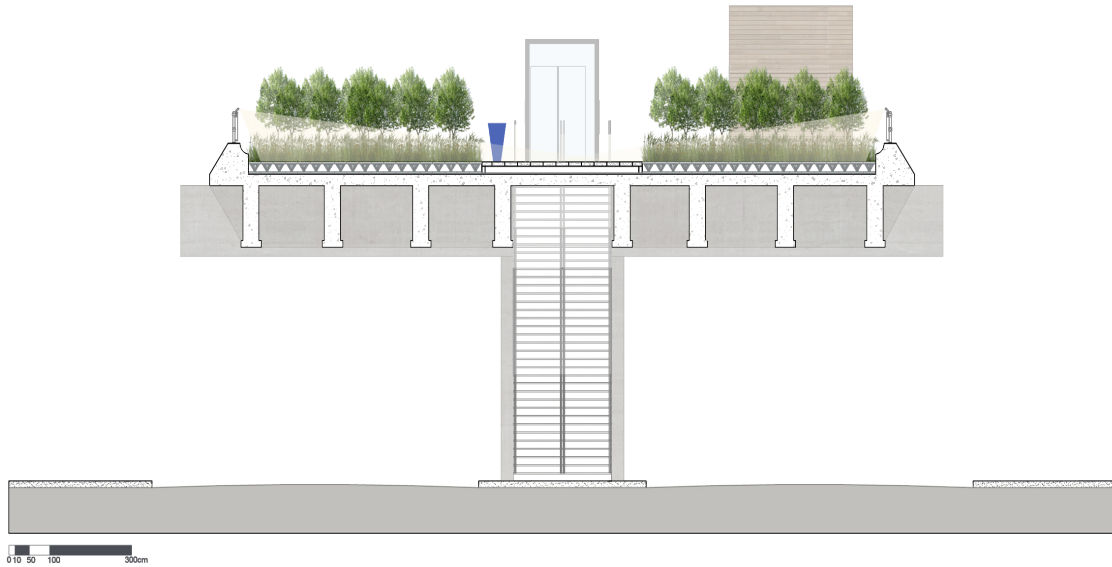
In questa sezione sono previste due Infopoint, due caffè urbani, un negozio di articoli del parco “shop” e un deposito “storehouse”. La seconda sezione è un complemento della prima, creata come area dedicata all’arte e ai movimenti culturali, come supporto per mostre all’aperto e per sei laboratori d’arte “art lodge”, che possono essere affittati temporaneamente.

In questa seconda parte, una scala permette l’accesso diretto alla zona di laboratori ed esposizioni.

Lo spazio è occupato da un ristorante, da una zona libera con infopoint, da un negozio di articoli del parco “shop”, da un deposito “storehouse” e da una struttura temporanea “temporary box”, che può essere affittata per piccoli eventi. L’area si collega con uno dei due accessi esistenti, e si trova nella piazza Marechal Deodoro. Nella piazza, sotto il parco, sono previsti i servizi igienici e parte dell’area amministrativa.

LEGENDA

 MINHOCÃO	 CAFFÈ/BAR URBANO
 FERMATA	 ART LODGE
 METRO	 TEMPORARY BOX
 PIAZZA	 SERVIZI
 PISTA VELOCE	 SHOP
 INFOPOINT	 STOREHOUSE
 ASCENSORE	 ESPOSIZIONE
 SCALA	 ACCESSO
 RISTORANTE	

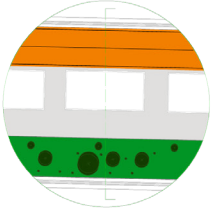
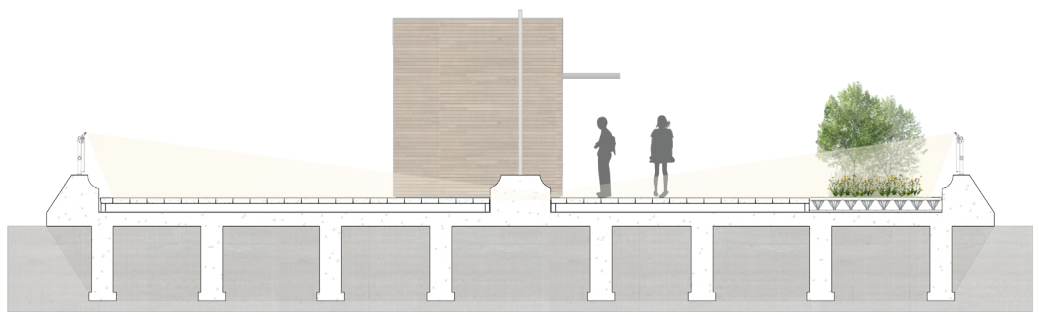
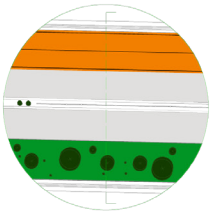
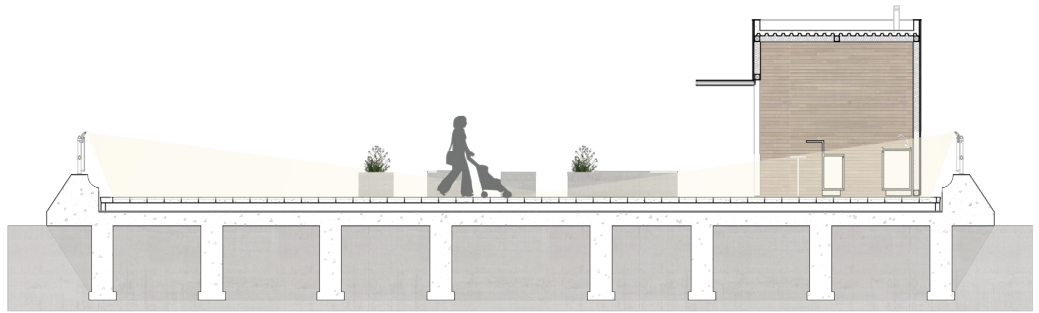
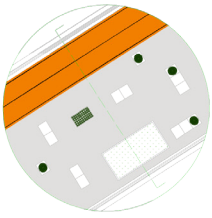


In questo render possiamo capire meglio come il cavalcavia è inserito nella città.

Ho tagliato il primo accesso per lasciare la struttura più libera.

Ho mantenuto la caratteristica strutturale originale del cavalcavia, mantenendolo grezzo e semplice.

Ho inserito una scala metallica gialla per accedere la parte di sopra.



0 10 50 100 300cm



In questo render se vede come sarebbe l'area espositiva inserita nel percorso "KeepCalmAndCarryOn".

DESIGN-SEZIONE II




















Questo è il percorso più lungo e più libero del parco. La prima parte è riconosciuta come area “Pit Stop”. È l’area giusta per fare una pausa.

La sezione, inizialmente, è caratterizzata da alcune strutture in metallo rosso a forma di casa, che comprendono un’amaca a loro interno. È una struttura multiuso: sarà utilizzata dai negozianti quando si svolgeranno i mercatini al cielo aperto. Lo spazio prosegue con aree verdi dotate di alcuni arredi in cemento, e aree libere che gli utenti possono arredare a loro piacimento.

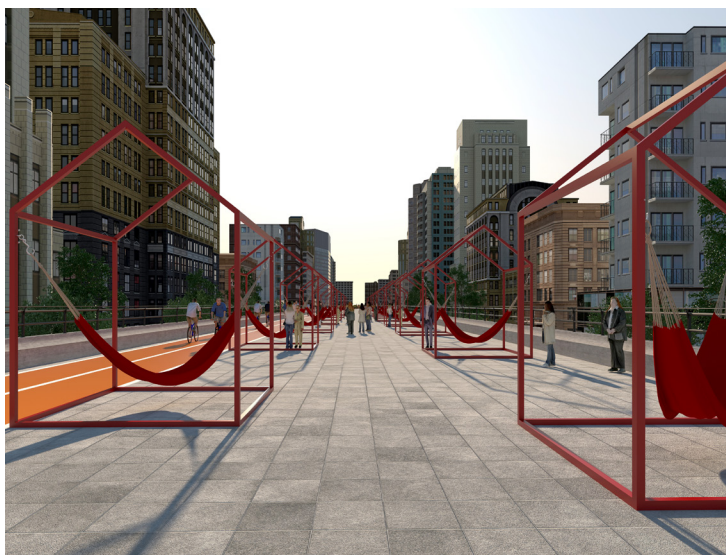
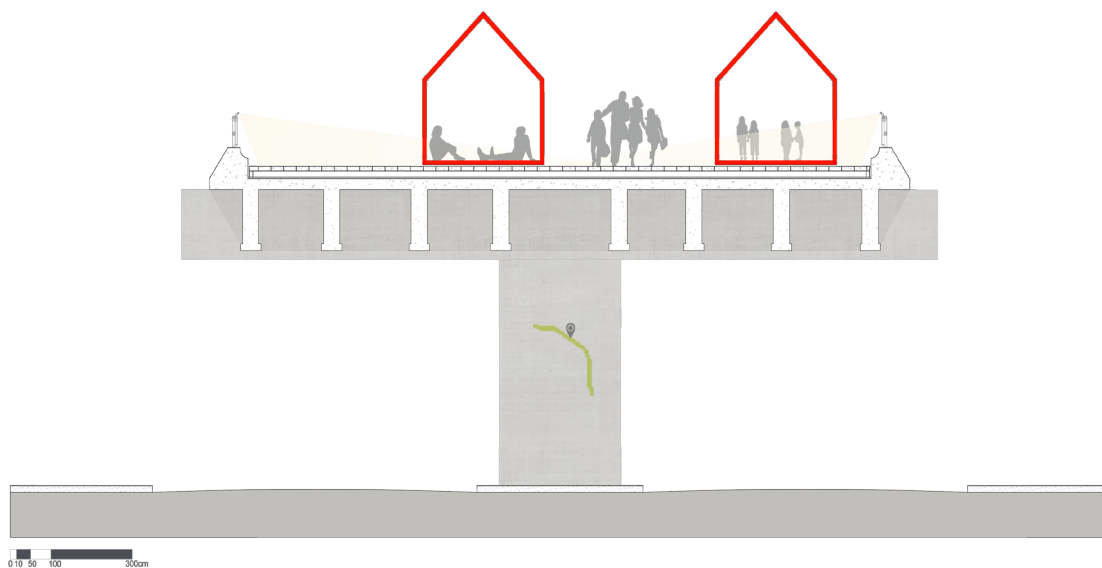
A metà del percorso, sono presente due scale e il secondo ascensore, due caffè urbani, due infopoint, un negozio di articoli del parco “shop”, un palco adibito ad eventi più importante.

La seconda parte riconosciuta come “Be Playful”, se inizia con un’area verde intuitiva seguendo, troviamo alcune strutture ispirate agli anni ‘50, ‘60, dedicati ai bambini, infatti questa è una zona dedicata all’attività ludica, dotata di un parco giochi composto da una struttura colorata, uno spazio con un pavimento elastico, un caffè urbano, un ristorante, un info point, un deposito “storehouse”, un negozio di articoli del parco “shop”, una struttura temporanea “temporary box”, un piccolo campo da calcio e bas-

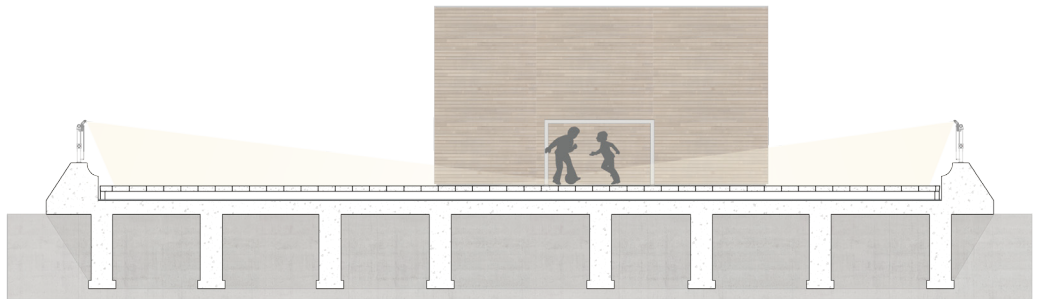
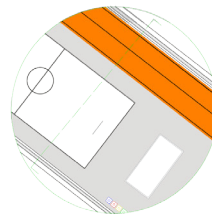
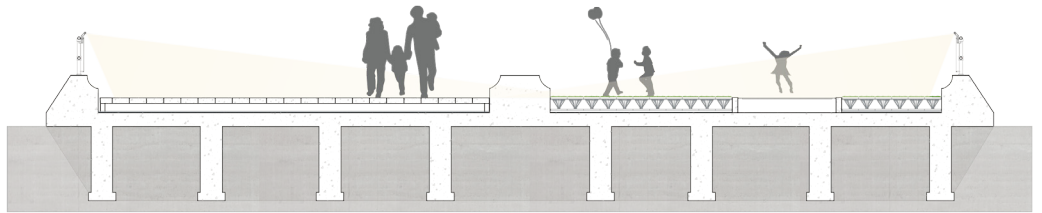
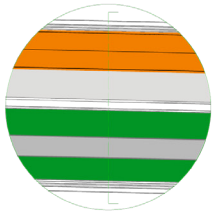
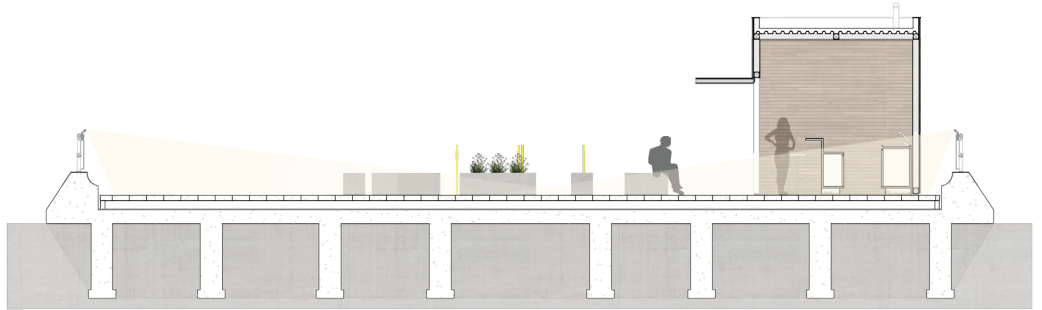
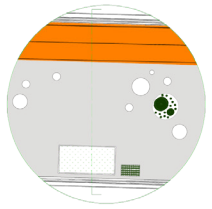
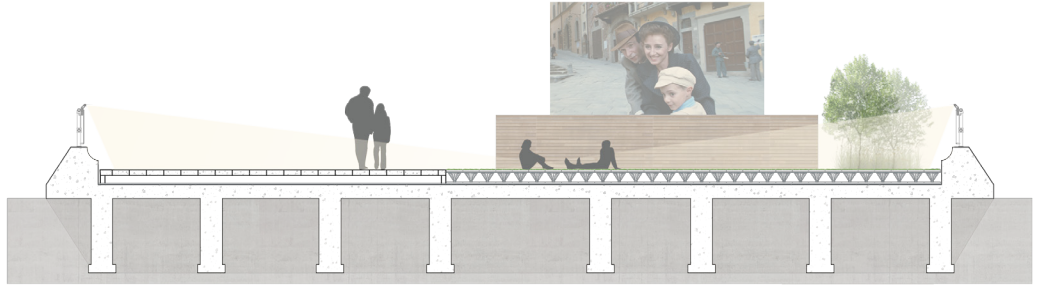
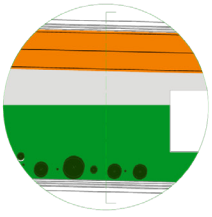
LEGENDA

 MINHOCÃO	 CAFFÈ/BAR URBANO
 FERMATA	 EVENTO
 METRO	 BOXES
 PIAZZA	 SERVIZI
 PISTA VELOCE	 SHOP
 INFOPOINT	 STOREHOUSE
 ASCENSORE	 RISTORANTE
 SCALA	 TEMPORARY BOX
 ACCESSO	

ket e una scala per accedervi. Sucessivamente nel secondo accesso, sono previsti i servizi igienici e parte dell'area amministrativa, situati nella piazza "Sebastião Pereira".



In questo render se vede come inizia la seconda sezione, il percorso "PitStop". Le strutture hanno il colore rosso per ricordare del rosso utilizzato spesso per Lina Bo Bardi. Le strutture sono attrezzate con delle amache impermeabile che sono molto utilizzata in tutto il paese. Sendo rimovibili, queste strutture possono essere utilizzata per i mercatini, oppure i propri utenti possono "arredarle" come vogliono.



0 10 50 100 300cm



In questo render è ancora il percorso "PitStop", e questa sarebbe l'area destinada agli eventi. Ho scelto questo punto, perchè è molto spazioso, piano ed inserito all'accesso alla piazza Marechal Deodoro dove se trova la metro.



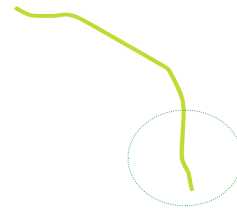


In questo render si vede l'inizio del percorso "Be Playful" ed si può capire come sarebbe l'illuminazione al parco di notte.



Anche in questo render se procede con il percorso "Be Playful" con la pavimentazione elastica e dietro con le strutture ludiche per i bambini.

DESIGN-SEZIONE III

















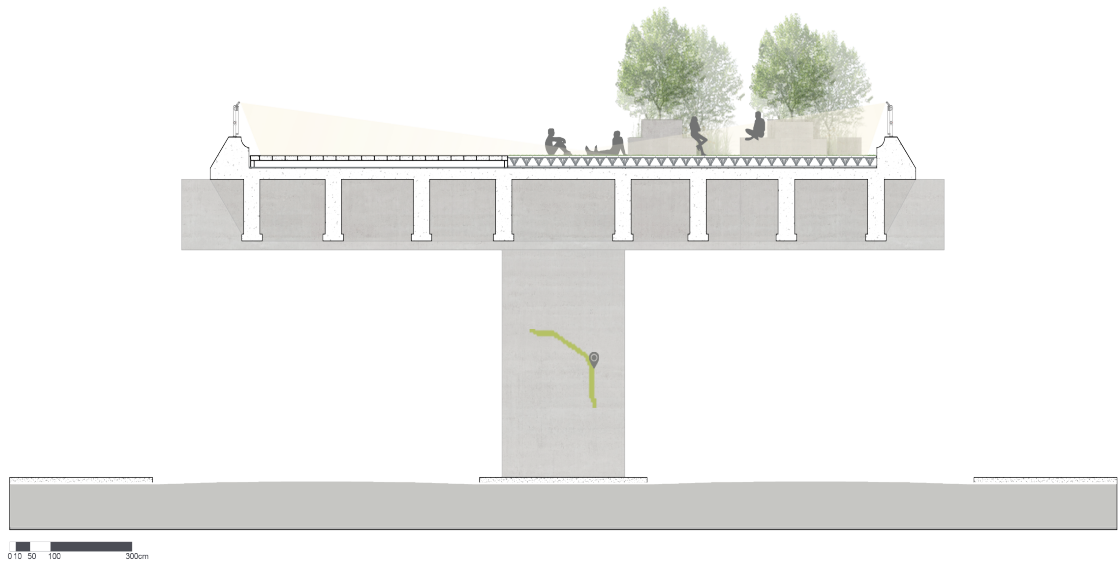
L'ultima sezione torna ad essere un percorso più tranquillo e contemplativo, anche questo, come il primo riconosciuto come "Keep Calm and Carry On".

Non è uno spazio molto estenso, dopo un lungo percorso in cemento, se inizia con una area verde, sono presenti quattro laboratori, strutture per piccoli workshop e corsi svolti nel parco. Si prosegue con una ulteriore scala, un ascensore, un infopoint, l'ultima scala per accedere al parco, un altro ristorante, un'altro infopoint, un caffè urbano, un negozio di articoli del parco "shop", un deposito "storehouse" ed una struttura temporanea "temporary box", che può essere affittata per piccole eventi.

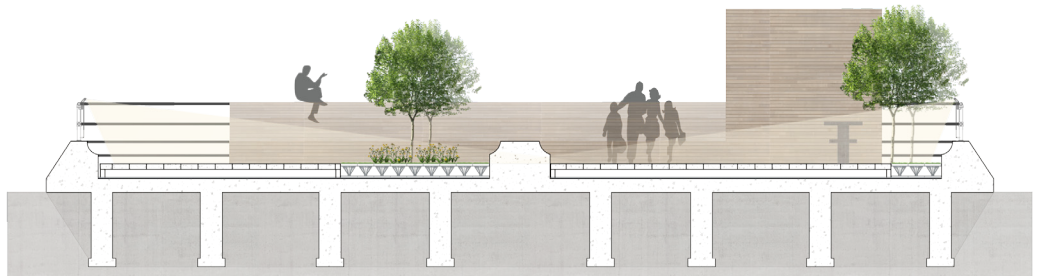
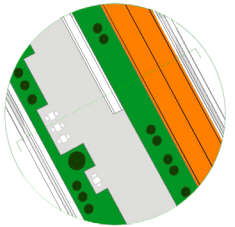
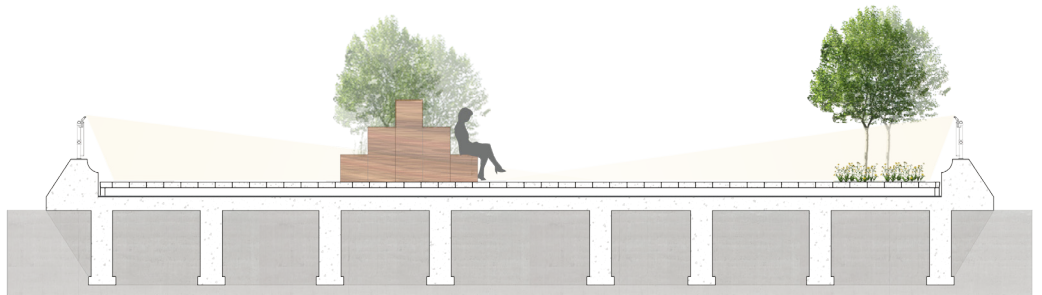
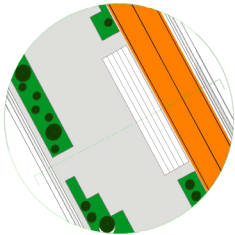
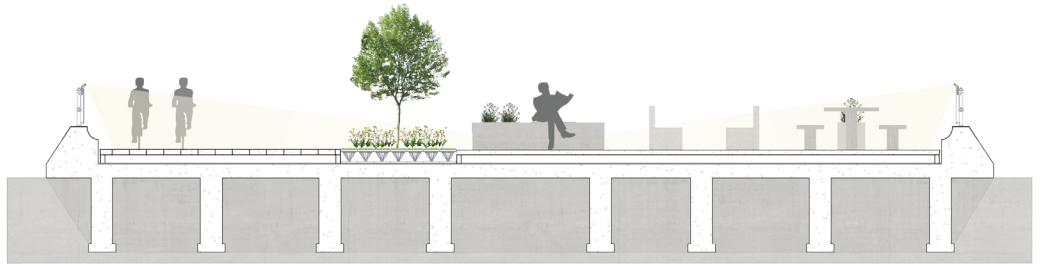
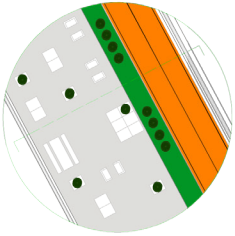
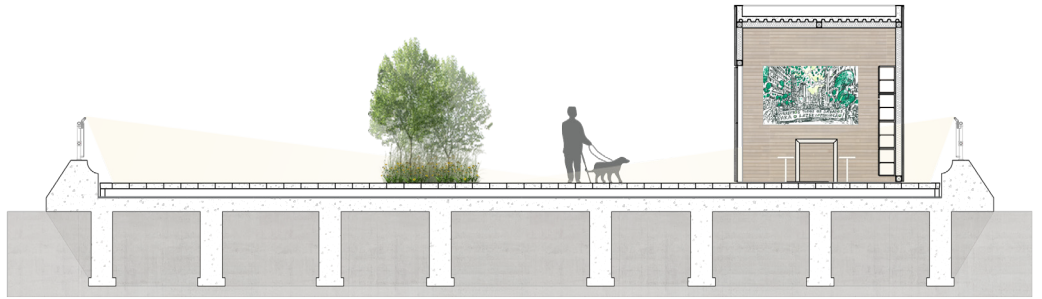
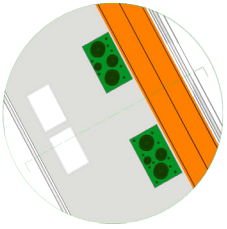
Così finisce il percorso di 2.8 km con una bella passeggiata in mezzo alla natura e una lunga panca per fermarsi e godersi la città. In questa zona ci sono tanti palazzi degli anni '40-'80, con le facciate belle ed interessante per ammirare.

LEGENDA

 MINHOCÃO	 SCALA
 FERMATA	 CAFFÈ/BAR URBANO
 METRO	 LABORATORIO
 PIAZZA	 TEMPORARY BOX
 PISTA VELOCE	 SHOP
 INFOPOINT	 STOREHOUSE
 ASCENSORE	 RISTORANTE



In questo render si vede come la vegetazione cambia totalmente lo spazio, tornandolo più vivace e rallentando il percorso.





Così finisce il percorso di 2,8km di estensione. Come all'inizio, il percorso finale è anche ricostituito come "KeepCalmAndCarryOn", sendopiù tranquillo e più contemplativo.



DESIGN DETTAGLI

Pavimentazione

L'intera pavimentazione del cavalcavia "Minhocão" verrà sostituita.

L'asfalto esistente verrà rimosso e sarà installata una nuova pavimentazione in cemento riciclato. Le piastre di cemento sono state progettate per costruire una varietà di superfici che possono essere fisicamente e spazialmente variabili, lasciando spazi aperti per creare le aree verdi, sia con piante ornamentali che con il prato.



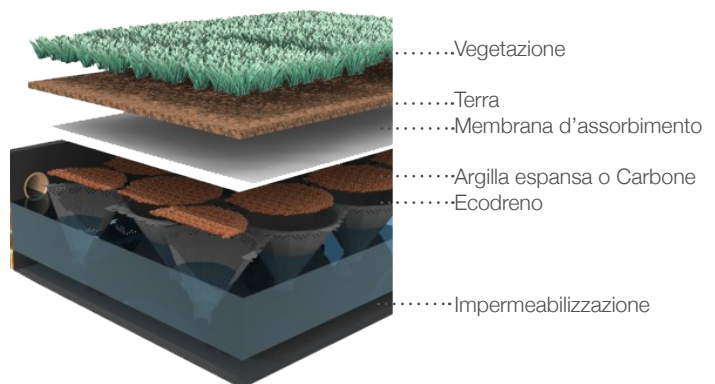
“Sistema Laminar” - Piante

Per le aree verdi, sulla base del cavalcavia è stato creato un sistema, chiamato “sistema Laminar”. Il “sistema Laminar” può essere usato come serbatoio, trattenendo l'acqua piovana che, purificata, sarà riutilizzata per usi destinati all'acqua non potabile.

Dopo aver attraversato la “torre verde”, l'acqua riempirà il “sistema Laminar”.

Esso è costituito da una base elevata (ecodreno), che è riempita d'argilla espansa e su cui sono state piantate le varie specie vegetali.

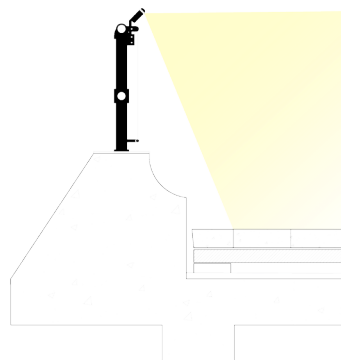
Il livello dell'acqua resta sotto la superficie piantumata così che l'acqua scorre in contatto con le radici e rizomi delle piante. Per questo sistema è indispensabile l'uso dell'impermeabilizzazione in PVC.



Illuminazione

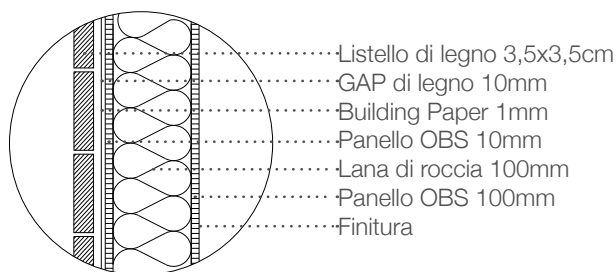
Verranno installate luminarie a LED incorporate nel parapetto, al fine di illuminare il parco a circa un metro di altezza, così che il percorso risulterà illuminato con sicurezza, ma, consentirà ai pedoni di godere della vista della città (senza pali che ingombrirebbero lo spazio).

Le luminarie installate sotto il “Minhocão” verranno aumentate e tutte le lampade esistenti saranno sostituite con lampade a LED, rendendo la zona più illuminata e, di conseguenza, più sicura.



Arredo urbano

Tutti i mobili saranno in calcestruzzo riciclato e legno di riforestazione Teca. Il cemento e il legno di riforestazione sono ampiamente utilizzati nella costruzione civile in Brasile, e si combinano perfettamente, essendo adatti per questo tipo di progetto, per il fatto di rispettare l'ambiente, essere resistenti e di bassa manutenzione.



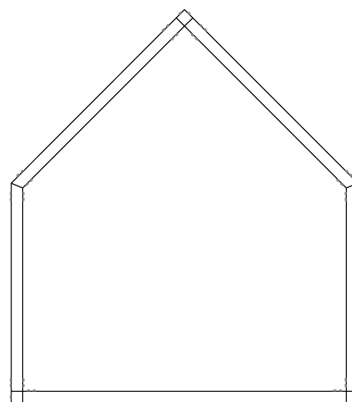
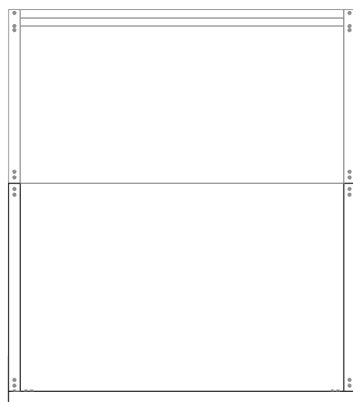
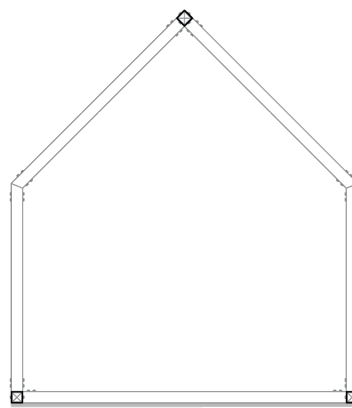
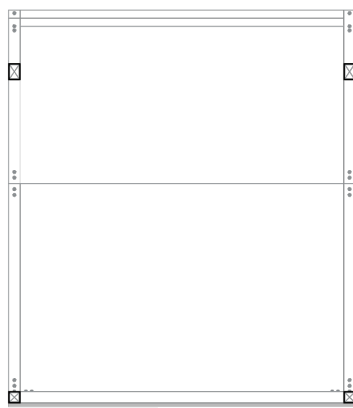
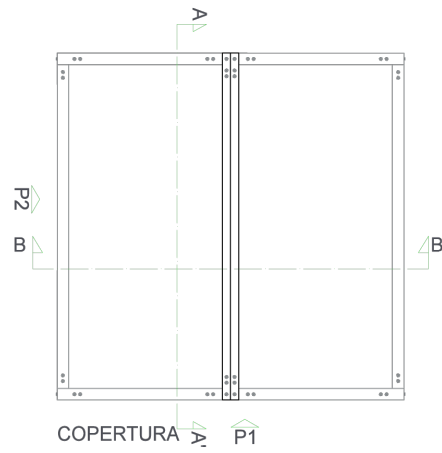
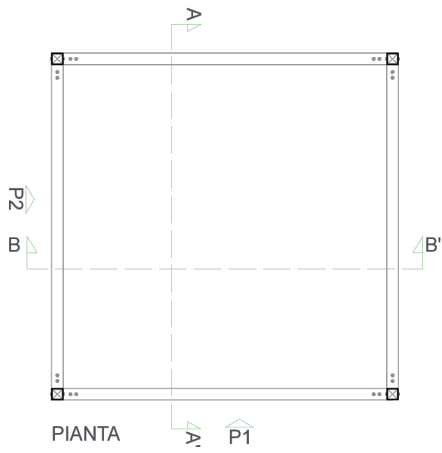
Strutture

Tutte le strutture poste nel parco sono modulari, in struttura metallica. Le strutture chiuse sono riempite di lana di roccia e rivestite con pannelli interni ed esterni di OBS. Esse possiedono un rivestimento di listelli di legno riciclato. Tutte le strutture sono dotate di mobili, in possesso dei requisiti per cui sono state create.

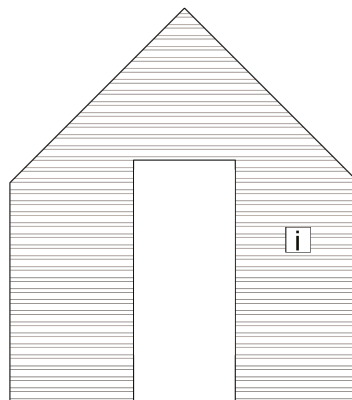
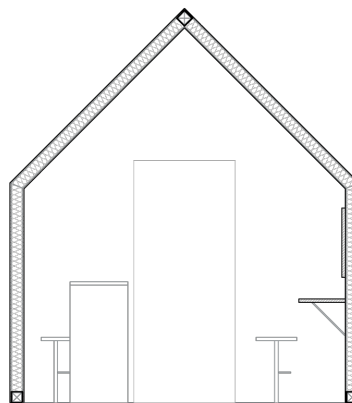
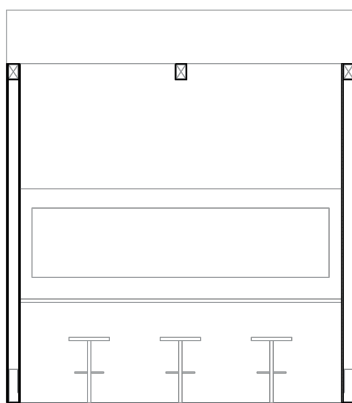
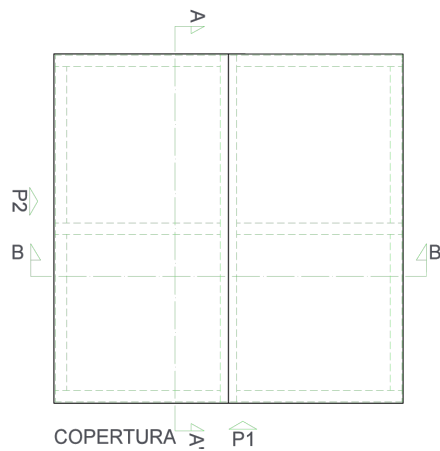
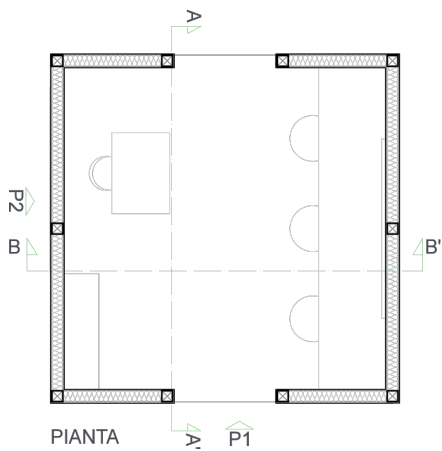
Le strutture sono state create come supplemento degli esigenze degli utenti.

Nelle prossime pagine ci saranno i disegni delle strutture proposte.

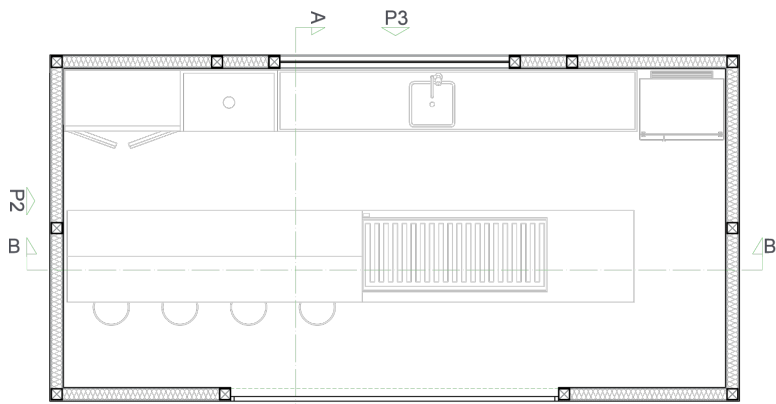
PIT STOP



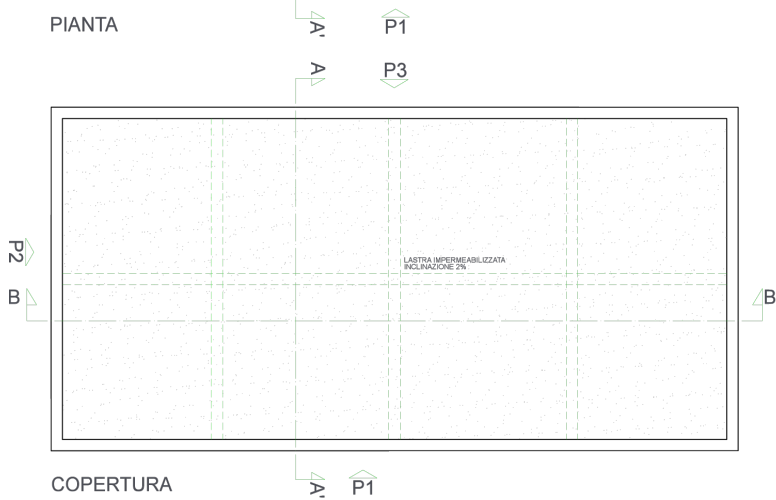
INFO POINT



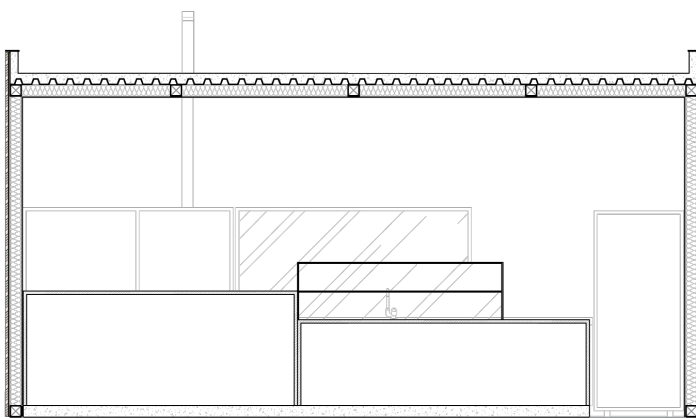
CAFFÈ URBANO



PIANTA



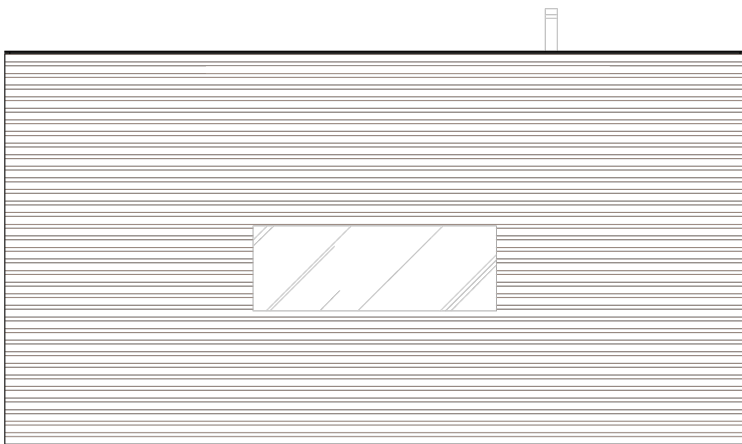
COPERTURA



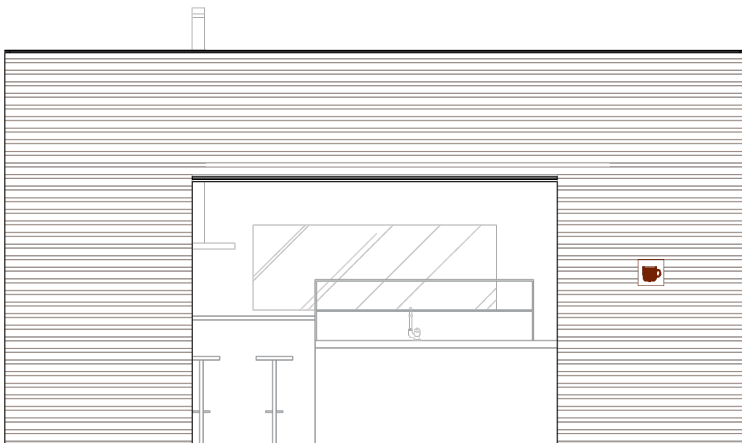
SEZIONE BB'



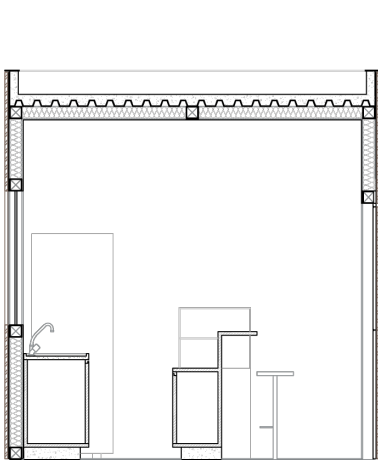
CAFFÈ URBANO



PROSPETTO 3



PROSPETTO 1

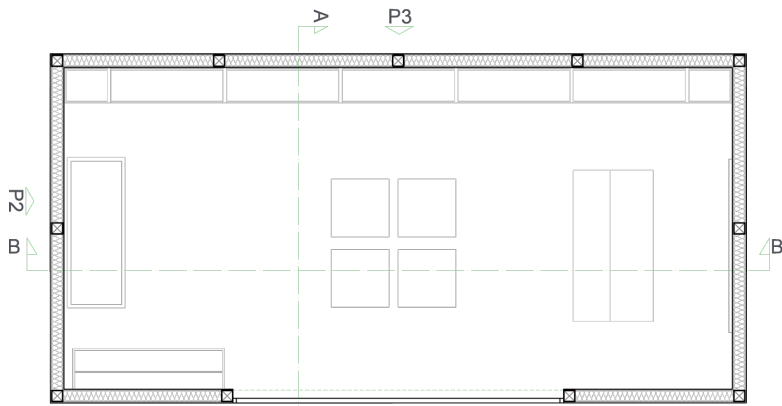


SEZIONE AA

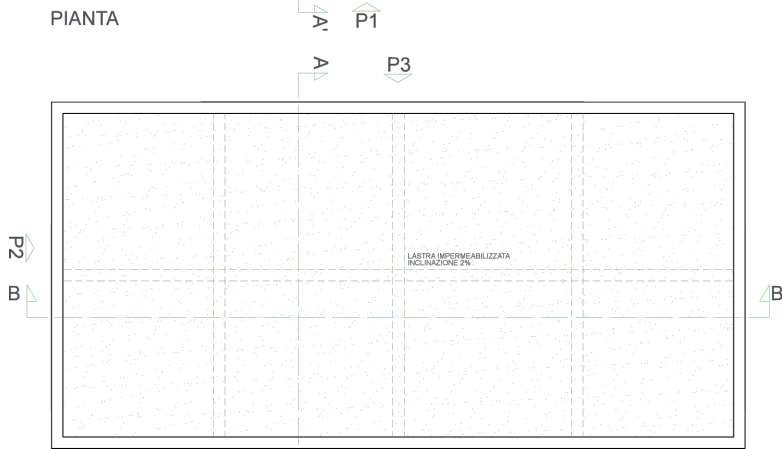


PROSPETTO 2

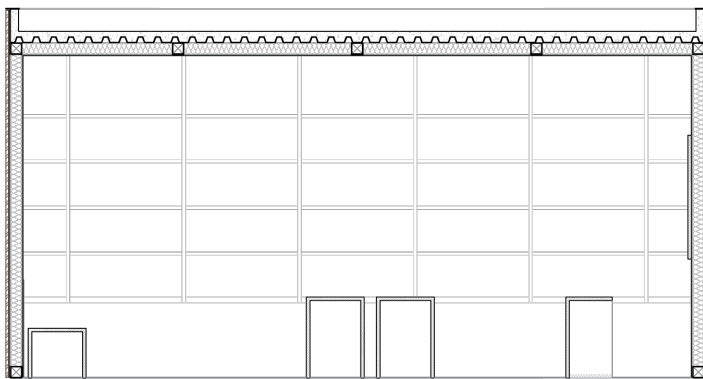
SHOP



PIANTA



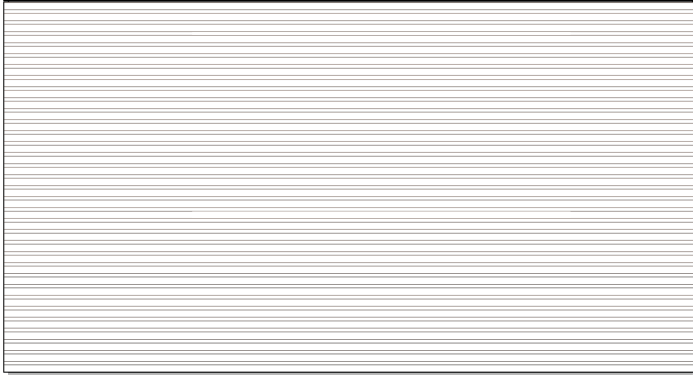
COPERTURA



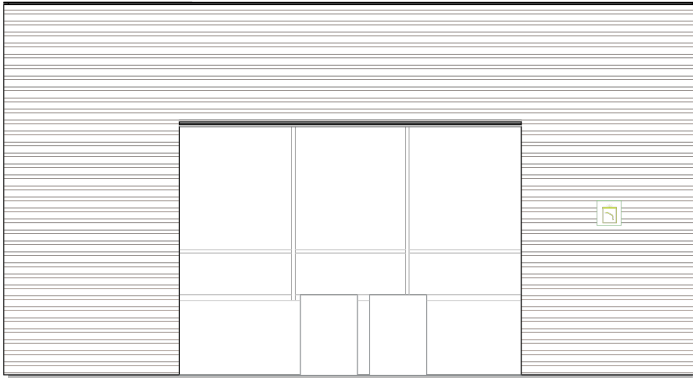
SEZIONE BB'



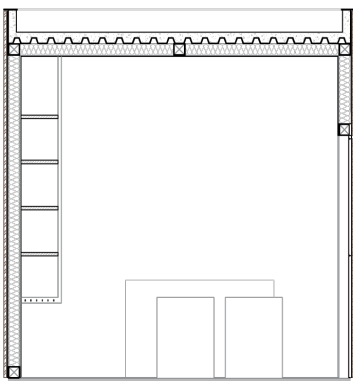
SHOP



PROSPETTO 3



PROSPETTO 1



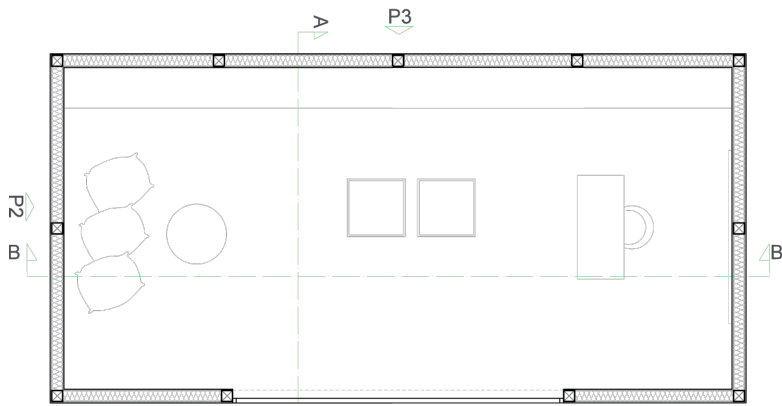
SEZIONE AA



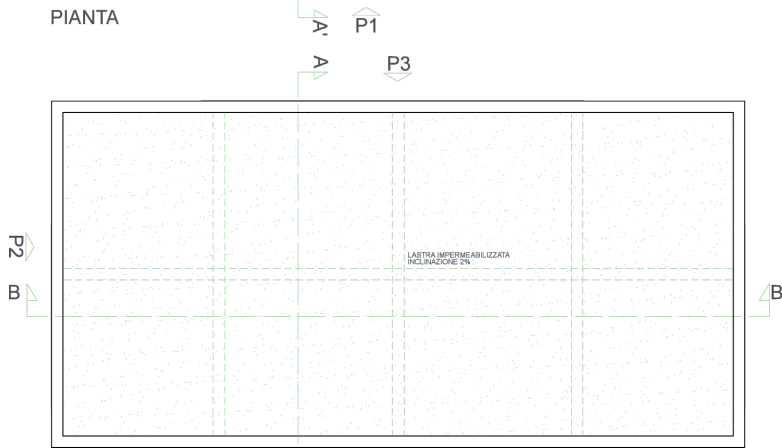
PROSPETTO 2



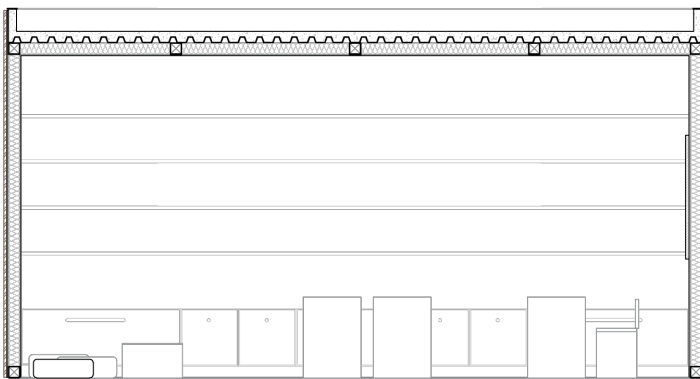
TEMPORARY BOX



PIANTA



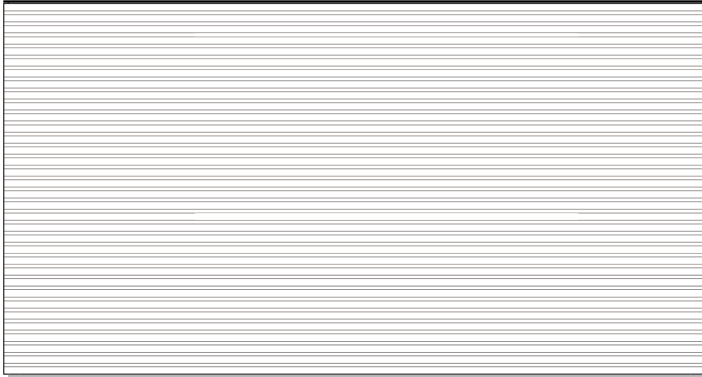
COPERTURA



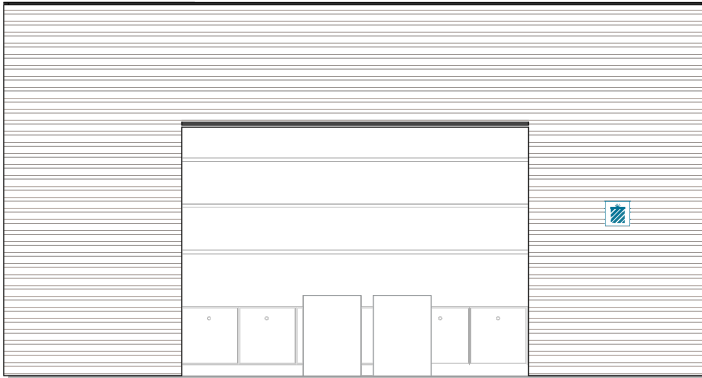
SEZIONE BB'



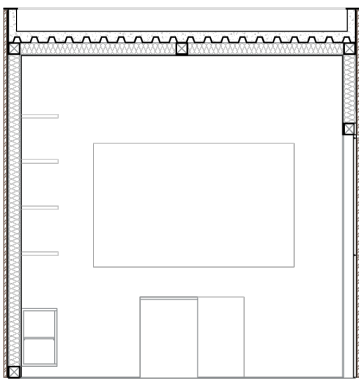
TEMPORARY BOX



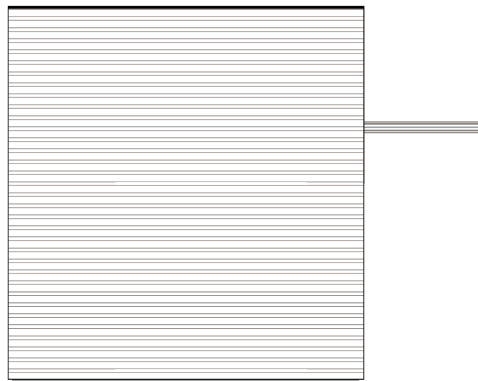
PROSPETTO 3



PROSPETTO 1



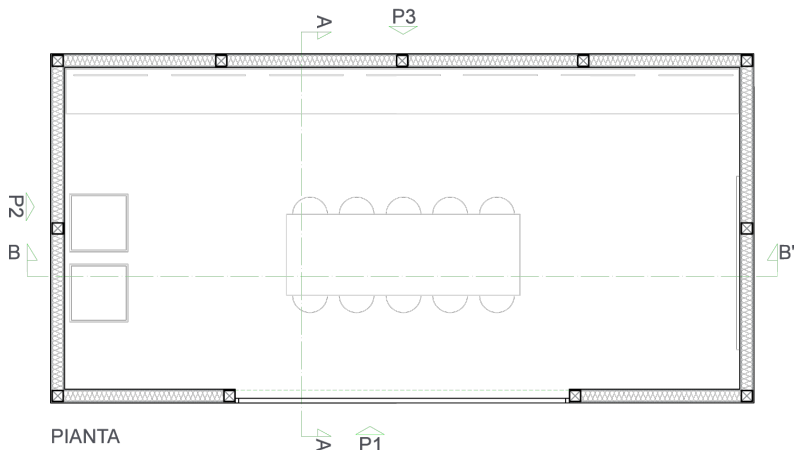
SEZIONE AA



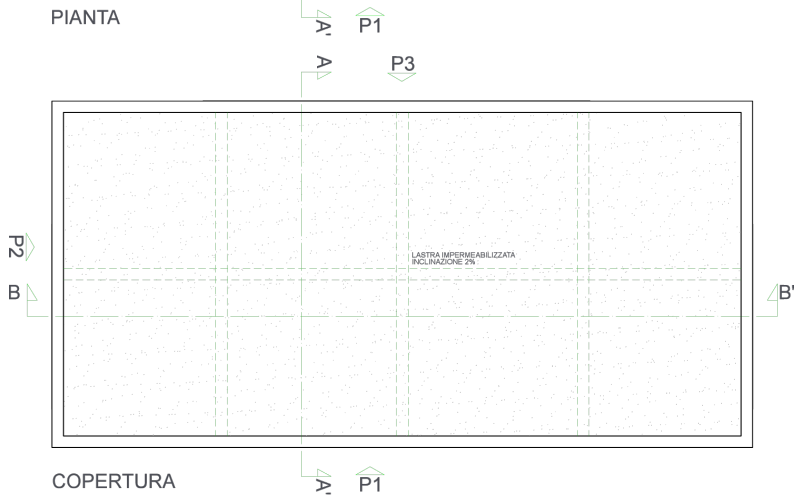
PROSPETTO 2



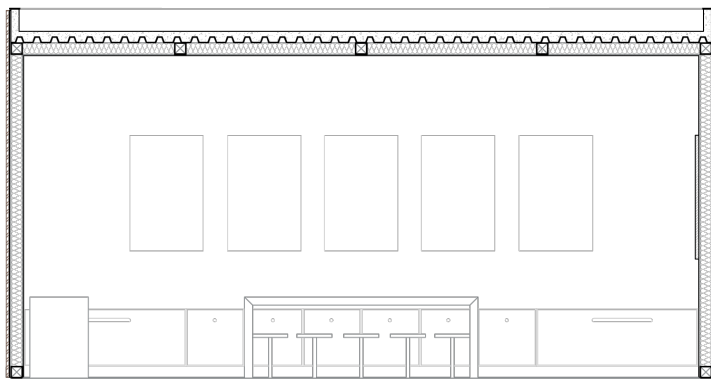
ART LODGE



PIANTA



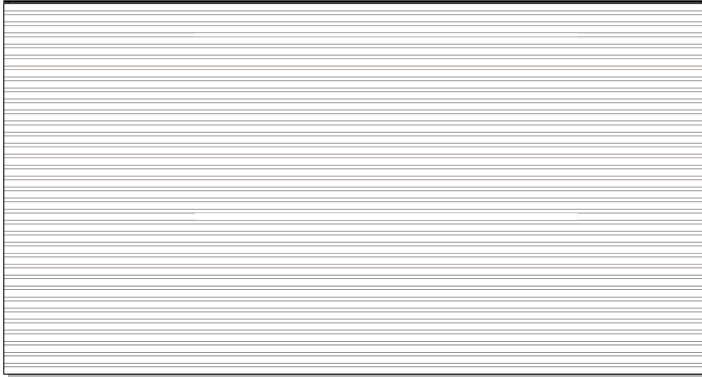
COPERTURA



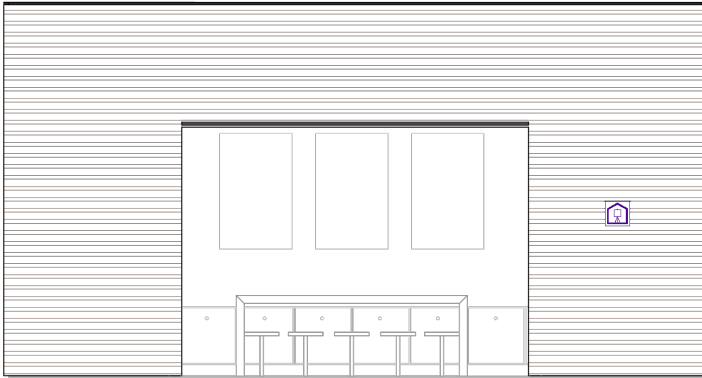
SEZIONE BB'



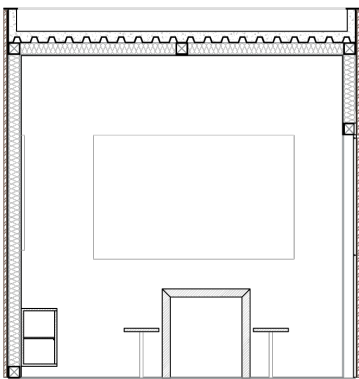
ART LODGE



PROSPETTO 3



PROSPETTO 1



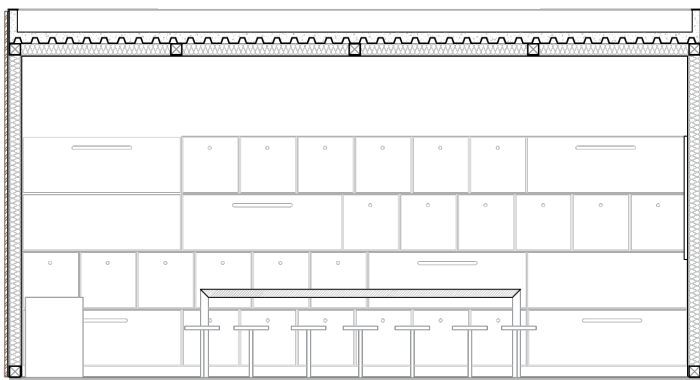
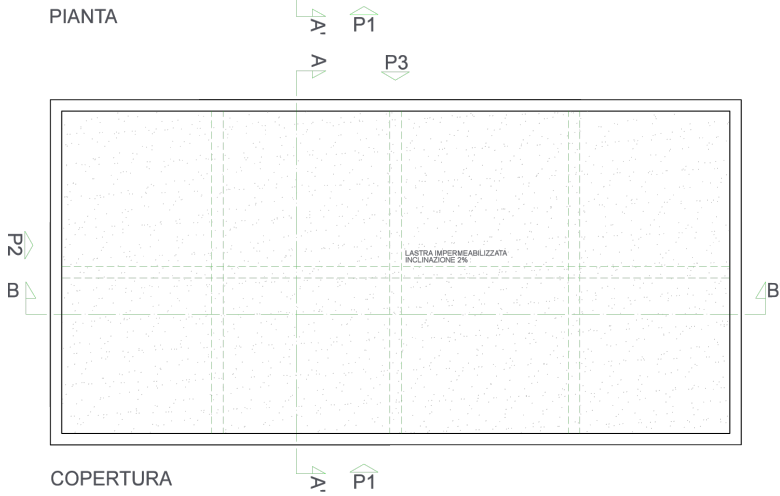
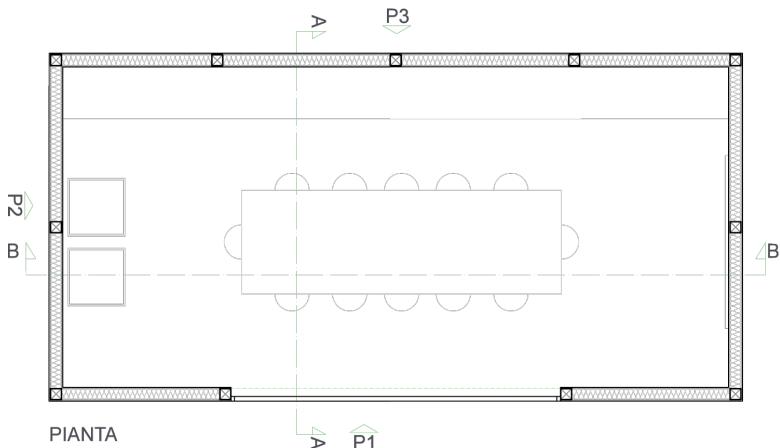
SEZIONE AA



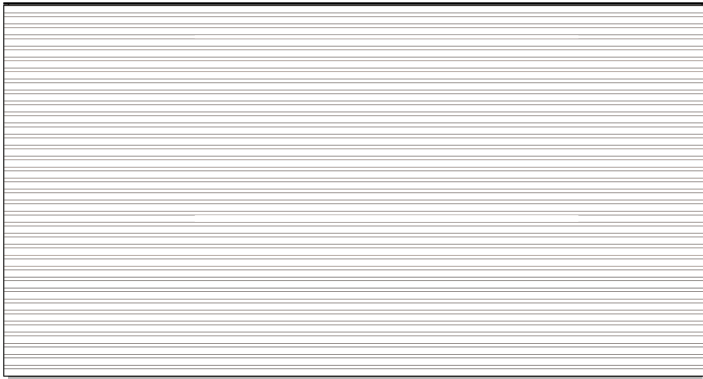
PROSPETTO 2



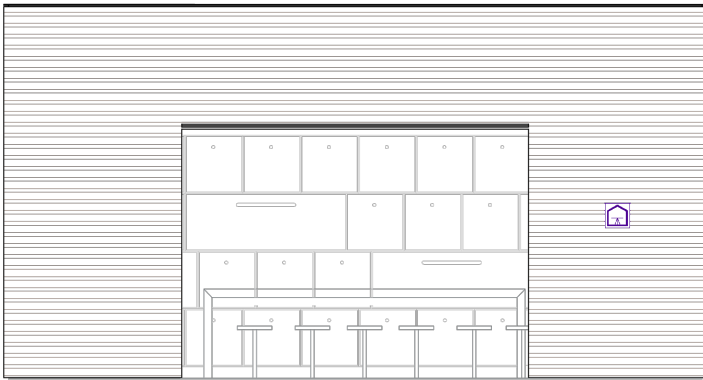
LABORATORIO



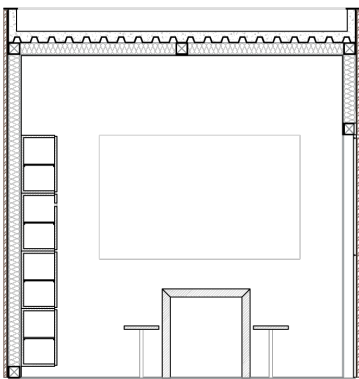
LABORATORIO



PROSPETTO 3



PROSPETTO 1



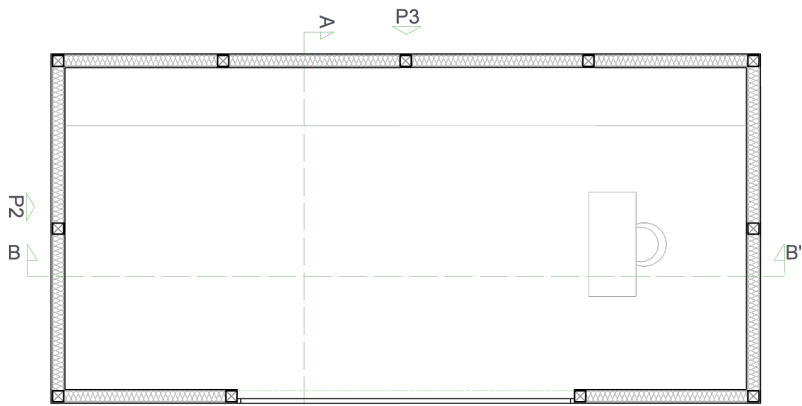
SEZIONE AA



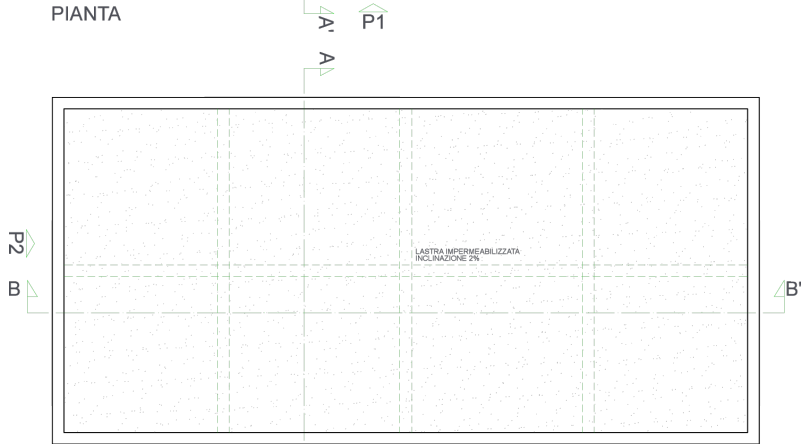
PROSPETTO 2



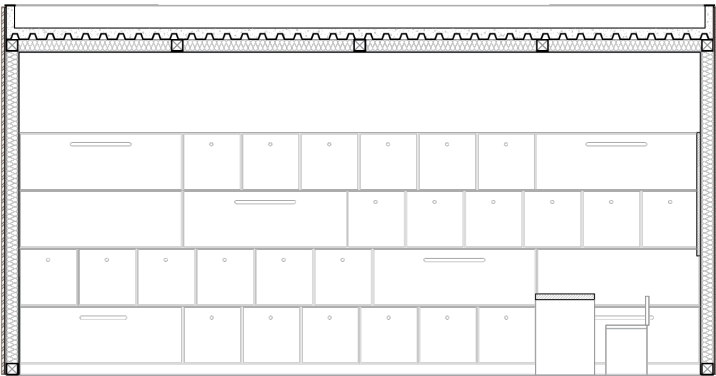
STOREHOUSE



PIANTA



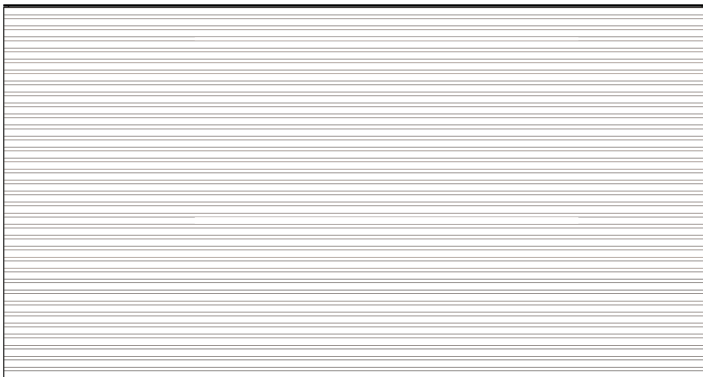
COPERTURA



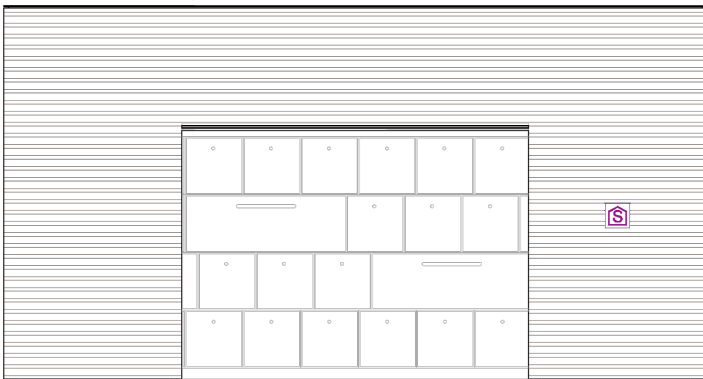
SEZIONE BB'



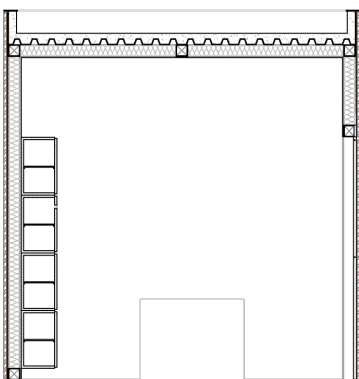
STOREHOUSE



PROSPETTO 3



PROSPETTO 1



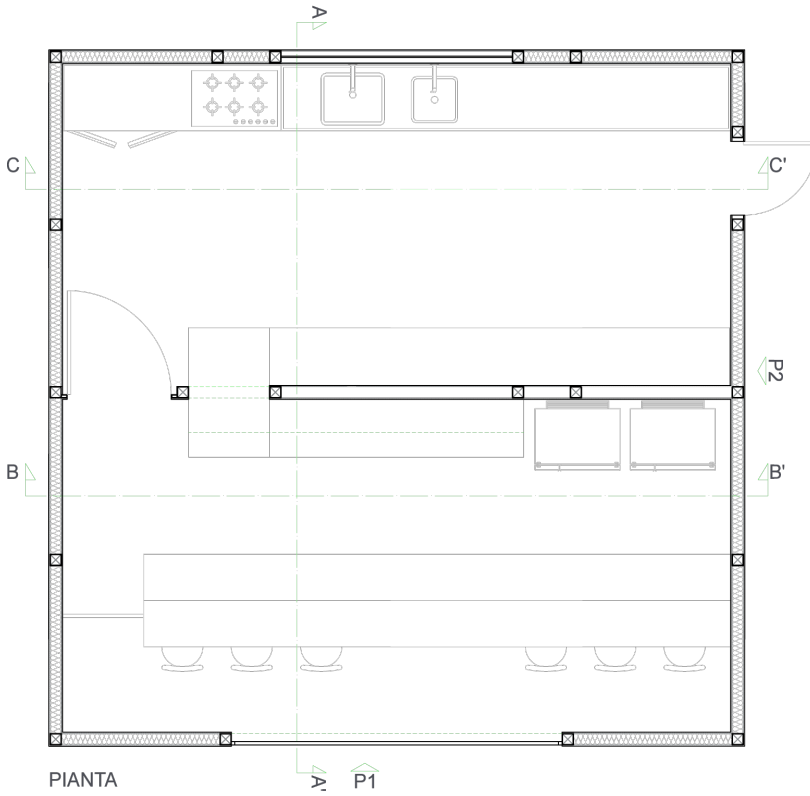
SEZIONE AA



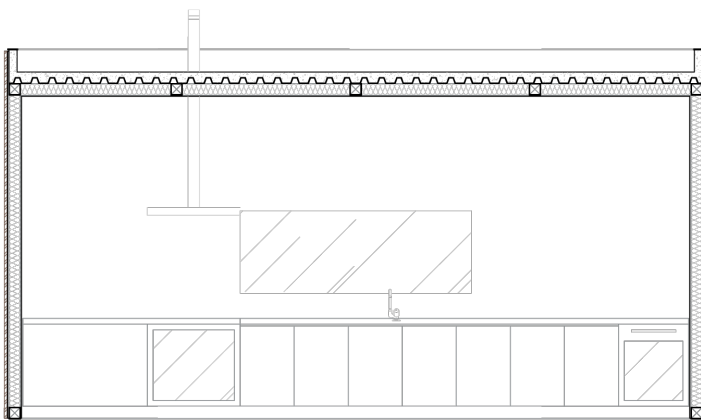
PROSPETTO 2



RISTORANTE



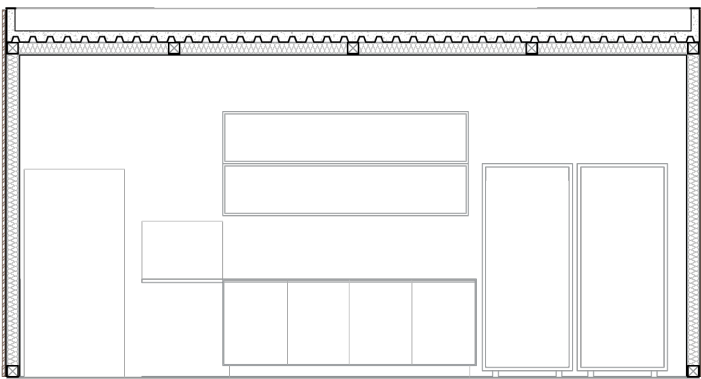
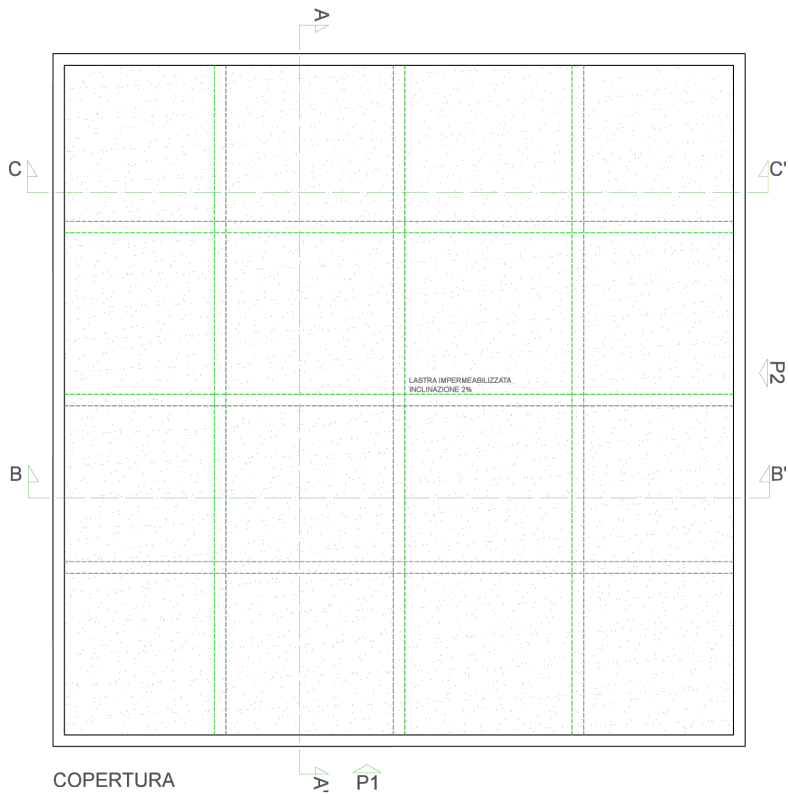
PIANTA



SEZIONE CC'



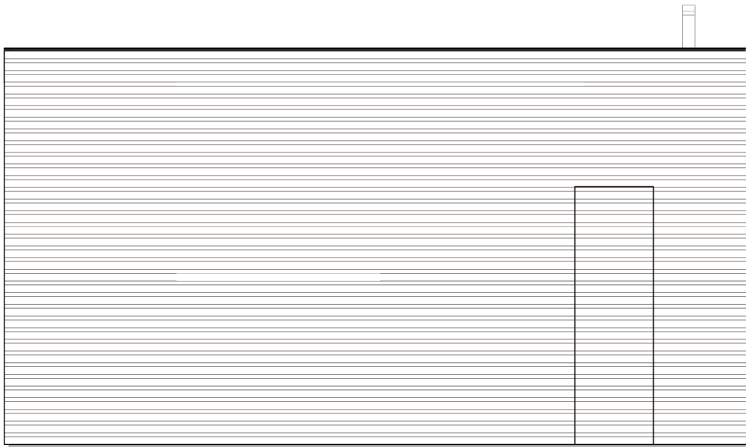
RISTORANTE



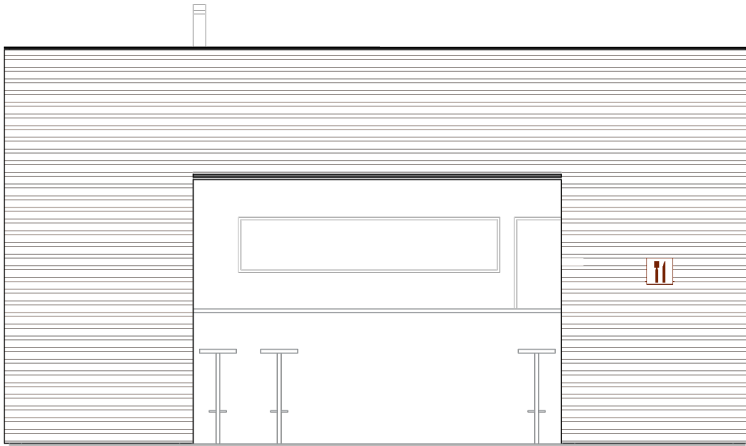
SEZIONE BB'



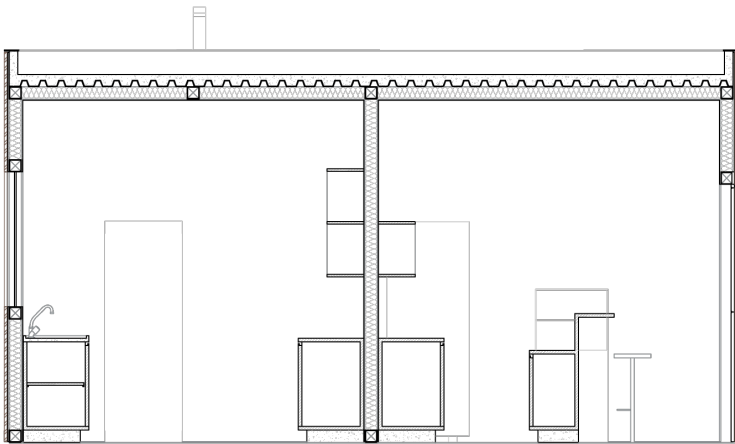
RISTORANTE



PROSPETTO 2



PROSPETTO 1



SEZIONE AA

INDIRIZZI PER IL PROGETTO DEFINITIVO

Il progetto preliminare presentato permette di individuare in maniera adeguatamente approfondita le esigenze, i criteri, i vincoli, gli indirizzi e le indicazioni necessarie alla realizzazione del progetto definitivo. Gli elaborati di progetto sono stati redatti ad un livello adeguato per l'individuazione degli elementi di maggior rilievo (l'impianto formale, l'assetto strutturale, l'accessibilità, le connessioni e gli aspetti relativi alle pratiche di partecipazione ed assegnazione degli spazi), che dovranno essere poi sviluppati nelle successive fasi procedurali.

In sede di realizzazione delle successive fasi definitiva ed esecutiva si dovranno redigere atti di progetto più approfonditi rispetto a quelli presentati in fasi preliminare, in assoluta coerenza e conformità con l'idea originaria. L'approfondimento verterà su gli aspetti compositivi, sulla scelta di materiali, sulle tipologie e categorie funzionali e ogni altra indicazione fornita in questa fase.

Questo riguarderà in particolare:

- il rilievo dettagliato per le aree coinvolte nella progettazione, compresi gli edifici e gli impianti esistenti;
- la definizione dell'esatto tracciato dei sottoservizi (linee elettriche, cavi sotterranei, fognature, acquedotti) nelle zone di intervento, attraverso rilievi strumentali e contatti con gli enti erogatori;
- l'aggiornamento della mappatura delle piantumazioni presenti;
- la determinazione delle caratteristiche delle

strutture (capacità portante, stato di conservazione, ecc.) e di eventuali condizioni di dissesto;

- lo sviluppo della progettazione strutturale e impiantistica.

Eventuali altri indirizzi saranno sviluppati anche in base a richieste o prescrizioni di altri enti ad ogni titolo coinvolti nel procedimento.

Programma

I tempi previsti per la redazione del progetto definitivo ed esecutivo saranno definiti dal soggetto appaltante, che dovrà dar corso alle necessarie procedure.

In fase preliminare, il presente progetto permette di fornire delle indicazioni di massima riguardo la tempistica delle fasi attuative per la realizzazione dell'intervento.

Dopo che la Legge PL102014 sarà approvata, si procederà alla completa disattivazione del cavalcavia, quando saranno passati 1440 giorni.

Previsioni:

Esecuzione dei rilievi, approfondimenti e restituzione grafica - 90 giorni.

Progettazione definitiva - 210 giorni.

Acquisizione pareri ed autorizzazioni dagli enti - 90 giorni.

Progettazione esecutiva - 210 giorni.

Indizione gara, espletamento, contratto - 180 giorni.

Esecuzione lavori - 1440 giorni.

Collaudo - 180.

Parco Minhocão Info

Il parco si trova nel centro della città di San Paolo. Inizia il suo percorso nell'avenida General Olímpio da Silveira con la Via Traipu e si estende fino a Via Amaral Gurgel con la Via Major Sertório.

Orari di Apertura

Il Parco Minhocão è aperto tutti i giorni dalle 6:30 alle 22:30.

Accessi

- Via General Olímpio da Silveira con Via Lavradio. (scala/ascensore)
- Via General Olímpio da Silveira tra la Via Tupi e la Via Conselheiro Broteiro. (scala)
- Via General Olímpio da Silveira con la Via Lopes de Oliveira. (scala)
- Piazza Marechal Deodoro (rampa)
- Via General Olímpio da Silveira con Via Rapa. (scala/ascensore)
- Via General Olímpio da Silveira tra la Via G.J.Marcondes Salgado ed Alameda Gleite. (scala)
- Via General Olímpio da Silveira con la Via Sebastião Pereira. (scala/rampa)
- Via Amaral Gurgel tra Largo do Arouche e Via Santa Isabel. (scala/ascensore)
- Via Amaral Gurgel tra Via Major Sertório e Via General Jardim. (scala)

Per Raggiungere

Il parco può essere raggiunto i seguenti mezzi di trasporto pubblico:

Metropolitana

- ML3 - Stazione Marechal Deodoro
- ML3 - Stazione Santa Cecília

Autobus:

175P-10, 719R-10, 874T-10, 875A-10, 875M-10, 8000-10, 8215-10, 8400-10, 8528-10, 8542-10, 8549-10, 8594-10, 8615-10, 8622-10, 8677-10, 8677-31, 8686-10, 8696-10, 8696-41, 938C-10, 978J-10, 978L-10, N102-11, N106-11.

É vietato nel Parco Minhocão

Camminare o fermarsi nella corsia veloce.

Prendere fiori e piante.

Lanciare oggetti.

Ostruire entrate, corridoi e percorsi.

Spettacoli o suoni senza autorizzazione.

Attività commerciali senza autorizzazione.

Uso di bevande alcoliche senza autorizzazione.

Utilizzare skateboard, biciclette e pattini rotelle nel percorso normale. Tali apparecchiature devono essere utilizzati sulla corsia veloce. I bambini sotto i 12 anni possono utilizzare gli apparecchiature in pista normale, ma devono essere accompagnati dei genitori.

I cani sono ammessi a condizione che i proprietari raccolgono i rifiuti dei propri animali.

CONCLUSIONE

In conclusione, è possibile affermare che la città è il luogo d'incontro delle diversità, dove le differenti opinioni, i modi di essere e le scelte creano un ambiente fertile e creativo. In queste occasioni di contatto, è possibile coltivare, rispettare e sperimentare processi che ci portano ad essere i protagonisti degli eventi.

Il cavalcavia Presidente Arthur da Costa e Silva, più conosciuto come "Minhocão", è un importante punto di riferimento della città di San Paolo.

Imponente, rappresentativo e controverso, ha la capacità di esprimere e illustrare lo spirito del tempo in cui è stato pensato e progettato. È lo spazio perfetto per essere trasformato in spazio pubblico: Il Parco Minhocão.

Il progetto consiste in una tattica operativa a fine di trasformare una struttura che ha perso la sua funzione in scala urbana in un grande spazio pubblico che ora avrà una funzione in scala umana, uno spazio frequentato e movimentato. Esso potrà essere reinserito nell'immaginario collettivo del panorama urbano come luogo in cui, assumendosi una certa dose di responsabilità, sarà possibile gettare le fondamenta per modelli alternativi di sviluppo, basati su atti positivi di appropriazione spaziale e ricostruzioni simboliche della quotidianità.

Lo spazio è stato organizzato secondo alcune regole generali che garantiscono il suo efficace funzionamento come infrastruttura urbana; ma, all'interno di questo impianto, le maglie sono sufficientemente larghe per accogliere un alto livello di trasformabilità alla scala minore, senza

comunque snaturarne l'immagine con plessiva.

Quest'immagine formale ben corrisponde alla strategia di sviluppo proposta, la quale, basandosi sul coinvolgimento dei diversi utenti nelle differenti fase del processo, deve essere sufficientemente aperta per accogliere funzioni e spazialità non prevedibili, in cui ognuno può trovare una sua possibilità di espressione perché ancora tutto è possibile.

RINGRAZIO

Vorrei ringraziare prima Dio per avermi permesso di arrivare fin qua.

In secondo, i miei genitori per tutto l'appoggio necessario per poter realizzare questo sogno.

Vorrei ringraziare questo bellissimo Paese che mi ha accolto e questa scuola che mi ha insegnato tantissimo.

Vorrei ringraziare la mia relatrice di tesi Giovanna Piccinno, che mi ha seguito con tanta pazienza e mi ha insegnato tanto.

Grazie mille ad Alberto Carboni, senza di te non ce l'avrei fatta e a Francesco, Elena ed Mirella, per aiutarmi a coreggere l'italiano.

Grazie mille ai miei amici brasiliani che mi hanno sostenuto da lontano in questi tre anni di "vita milanese" e agli amici che Milano mi ha regalato.

"Non c'è bellezza più grande che poter ringraziare qualcuno che ha avuto fiducia in noi e ci fa riconoscere i valori delle cose che sono veramente utili per la nostra vita."

BIBLIOGRAFIA

ARTIGAS, Rosa; MELLO Joana; CASTRO Ana Claudia. (Org) Caminhos do elevado. Memória e Projetos. Imprensa Oficial – PMSP: São Paulo, 2007.

CICALÒ, Enrico. Spazi pubblici. Progettare la dimensione pubblica della città contemporanea, Franco Angeli: Milano, 2009.

CRESPI Luciano. Da spazio nasce spazio. L'interior design nella trasformazione degli ambienti contemporanei. Postmedia Books. 2012.

FAPESP, Studio Nobel: São Paulo, 1997.

FELDMAN, Sarah. Aprendendo com o Elevado Presidente Costa e Silva, o Minhocão. São Paulo, 2009.

FERREIRA, João Sette Whitaker. O mito da cidade global. Tese de Doutorado. FAUSP: São Paulo, 2003.

FIX, Mariana. Parceiros da exclusão. Boitempo: São Paulo, 2001.

FIX, Mariana. São Paulo cidade global. Boitempo: São Paulo, 2007.

FOUCAULT, Michel. Of other spaces: Utopias and Heterotopias. - Rethinking Architecture: A Reader in Cultural theory. Ed. Neil Leach. Routledge, London, New York, (1967/l) 1999.

FUÃO, Fernando Freitas. Brutalismo, a última trincheira do movimento moderno. Rio Grande Do Sul, 2000.

HALL, Peter. Great Planning Disasters. University of California Press: Berkeley, 1982.

HAZARI, Patrick. Designing the High Line: Gansevoort to 30th St, Friend's of High Line: New York, 2008

INNERARITY, Daniel .Il nuovo spazio pubblico, Meltemi, 2008.

LEGA, Elisa; PICCINNO, Giovanna, Spatial design for in-between urban spaces, Maggioli Editore, 2012.

MAGNANI, José Guilherme; TORRES, Lillian de Lucca (org.). Na metrópole: textos de antropologia urbana. EDUSP/ FAPESP. São Paulo. 1996.

PACIONE, Michael. Urban Geography – a global perspective. Routledge: New York, 2001.

PICCINNO, Giovanna. Space Design. Maggioli Editore, 2008.

PILIS, Alexander; São Paulo Minhocão: Under & Over: A Hyper-Sectional Urbanism - Design Intervention, Office for Self Information, 2014.

PILIS, Alexander; São Paulo Minhocão – The Worm: A Hyper-Sectional Urbanism - Design Transformation, Office for Self Information, 2014.

ROSSI Aldo. L'architettura della città, CLUP, 1978

SOMEKH, Nadia. A cidade vertical e o urbanismo modernizador – São Paulo 1920 -1939. Editora da USP-

SOMEKH Nadia; CAMPOS NETO Candido Malta. Desenvolvimento local e projetos urbanos. Arqutextos, São Paulo, 2005

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/05.059/470>.

SOUZA, Carlos Leite de. Fraturas urbanas e a possibilidade de construção de novas territorialidades metropolitanas: a orla ferroviária. Tese de Doutorado. FAUSP: São Paulo, 2002.

TAKAHIRO Miyao, YOSHITSUGU Kanemoto. Urban dynamics and urban externalities. Routledge: New York, 2002.

TURNER, Victor. The ritual process: structure and Anti-structure, Routledge & Kegan Paul, Londron, 1969.

ZEIN, Ruth Verde. Brutalismo, sobre sua definição. Arqutextos, São Paulo, 2007. <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/07.084/243>.

ZUKIN, Sharon. Landscape of Power: from Detroit to Disney World, University of California Press, London, 1991.

SITOGRAFIA

<http://www.artishock.cl/2013/07/26/walter-de-maria-1935-2013/>

<http://www.arquiteturabrutalista.com.br/index1port-conceitos.htm>

http://www.domusweb.it/it/architettura/2013/09/17/raumlabor_barca_2013.html

<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/largo-sao-francisco>

<http://www.frentes.com.br/job.php?idjob=0028&tipo=job>

<http://www.intervencaourbana.org>

<http://minhocao.org>

http://www.minhocao.com/2014_12_01_archive.html

http://www.planejamento.sp.gov.br/noti_anexo/files/uam/manuais/5-formalizacao_de_convenios_detalhamento_tecnico.pdf

<https://quandoacidade.wordpress.com/category/minhocao/page/3/>

<http://www.vivaocentro.org.br/quem-somos/a-associacao-viva-o-centro.aspx>

