

INSTITUTO DE ENGENHARIA - Av. Dr, Dante Pazzanese 120 - Vila Mariana - São Paulo

Evento Híbrido - Presencial : On-line: Zoom e Youtube do IE

13 JULHO 2023 - QUINTA FEIRA 19:00 - 20:30 H



PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS

madir mezeroni
arquitetura urbanismo



As forças “divina” e “terrestre” no desenho da cidade;
O “DNA” no dinamismo das metrópoles verticais do Velho e Novo Mundo;

Há pouco mais de um século, a ciência nos avisou que os fenômenos espaço e tempo na terra são unidos pela lei da relatividade: espaço-tempo. Algo como realidade ficcional, no qual este texto se insere.

Há milênios, a humanidade relaciona seu caminho em êxitos na construção das artes do pensar e do fazer, mas desconhece forças descomunais, como o ato de feitos de tantas obras de peso de pedras tão pesadas abrigarem homens e mulheres na natureza! São obras de artistas com criações milagrosas, complexas, espacialmente equilibradas, leves, densas e belas, integradas à arte deslumbrante da escultura e da pintura. São incógnitas como a pirâmide, em desenho geométrico, preciso e minimalista.

Assim, é do imaginário humano ver brilho invisível vir do céu a alimentar sua alma com milagres. Com fé supera medos. Nasce o misterioso poder que ergue enormes pedras em templos atemporais, igrejas mundo a fora, onde crentes rezam e descrentes rezam por rezar. Outros, errantes das próprias leis, sentem-se nascidos deuses e se impõem fortes pela força, sem medo do inferno. Os povos se organizam em hierarquia de governança. Homens e mulheres poderosos tornam-se rei, rainha, faraó, papa, presidente e vereador. Com status diferenciado se reverenciam, monumentam-se em sólidas vestes de castelos, muralhas, mansões, a comandar um mundo de pobres servís, guerreiros, pedreiros e artistas.

É do saber que nossos ancestrais separados em continentes por oceanos, moldaram-se em diferentes meios ambientes criando civilizações e etnias isoladas com seus mistérios. Mas recentemente, na era dos descobrimentos, poderosos reis e rainhas do leste europeu tomaram pra si as terras destes ancestrais a oeste do mundo. Ato nada diplomático, causou desastrosa convulsão entre nativos e europeus nas terras demarcadas como brasileiras. O referencial humano, de viés linear, tropeça entre erros e acertos, deixa atônitos os homens e mulheres independentes de quais águas se banham.

Em contraponto, seres de boa fé e saberes impulsionaram a história e, de repente, veem uma deusa, que gerou ciências, na era industrial: a energia. Este admirável milagre, revolução, cria novas diretrizes às cidades em obras horizontais e verticais. Edifícios pesados, leves e altos se elevam em vários andares aos céus. Luzes em túneis e trens encurtam caminhos. Neste ambiente a população mundial se exponencia globalizando-se. O novo tempo espaço descompassa os saberes do fazer. Pequeno vilarejo cresce espacialmente em cidade e torna-se metrópole como São Paulo, megalópole desgovernada.

Mas a maioria das cidades do mundo leste, sabem renovar-se em forma, conteúdo e objetivo. Preservam o antigo habitar à vocação de se andar na história e ao integrar-se à nova cidade, se propõem entender o tempo-espaço, cresce na vertical, caminham no solo e correm no subsolo. Em contraponto as cidades do oeste do mundo se desequilibram ao crescer banhadas no colonialismo, em sesmarias e no mercado da terra.

As cidades brasileiras substituem edificações sem a ciência do equilíbrio das funções do urbanismo. O planejamento territorial da cidade é desenhado em módulo matriz de retículo raspando o solo. Casas planas, em lotes e quadras, sombreadas por edifícios, impermeabilizam a terra quebrando a coerência do histórico, comprometendo o futuro. Não há como continuar neste caminho linear de malhas soltas entre si. Não se constrói sem dedicar-se a pertinência do ato.

Neste cenário, ensaia-se a utopia do possível, no aguardo de outro raio de luz nos acender à “relatividade” do uso do solo em malha “vertical-horizontal”.

Há que se lembrar que nosso imenso território com paisagem ensolarada a gerar a cidade tropical verde e ventilada. Hoje no contexto de profissionais privilegiados da engenharia e arquitetura pode-se ensaiar fazer o urbanismo de base sustentável, desde a vila onde nasci a tornar-se cidade e nossa cidade em metrópole merecida.

Sendo a maior função da cidade a habitabilidade, é indispensável criarmos caminhos de crescimento do espaço físico humanizado, em destaque a inclusão social e assim compreender como e quantos povos habitam cada brasileiro!

PROJETO VALE DO ANHANGABAÚ

Ligação Avenida Anhangabaú / Tiradentes
Ano: 1965

ENTREVISTA AO JORNAL "O ESTADO DE SÃO PAULO" - (Sem data)

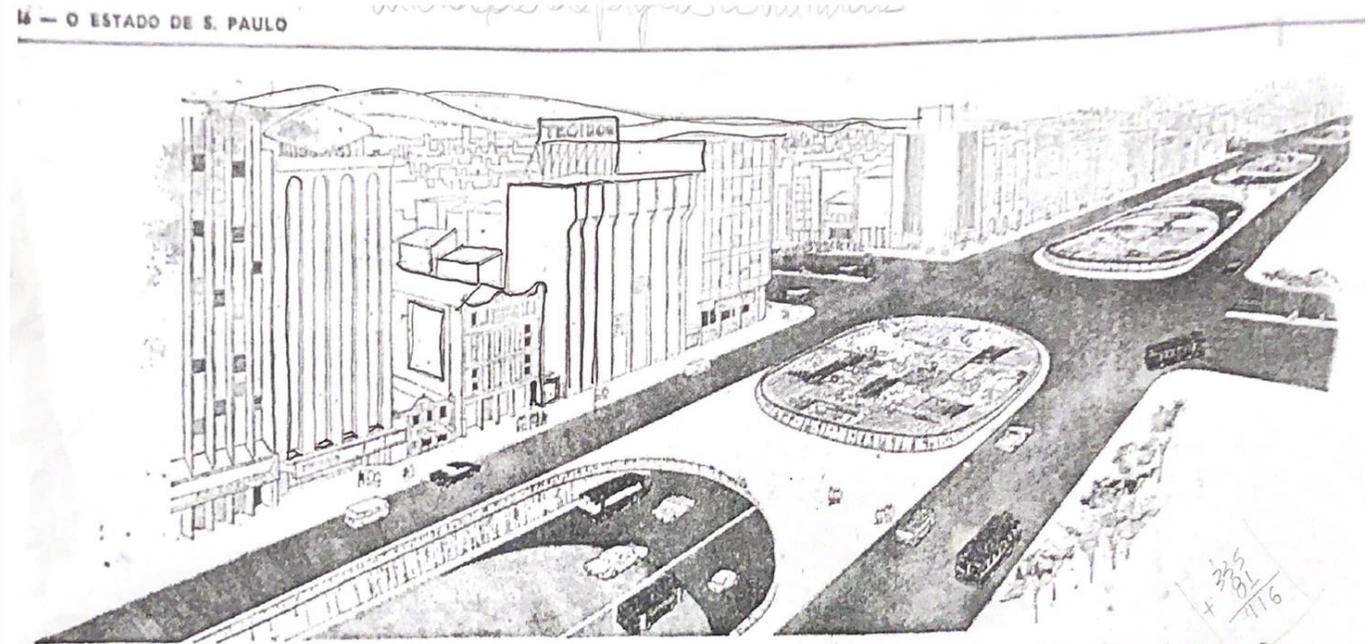
"A eliminação do aspecto de um longo vale cercado por dois muros de arrimo e a conservação da paisagem foram os pontos principais que nortearam a elaboração do projeto da passagem de nível que liga a Av. do Anhangabaú e Av. Tiradentes.

O percurso de 550m por 23m de largura visa conservar a vegetação existente e mitigar o aspecto de Vale abandonado que as valas teriam no coração da cidade. O projeto também prevê a implantação de jardins em nível ao longo da obra

...Foi considerada também em face da extensão do trecho, a circulação de pedestres de um lado para o outro de modo independente, a fim de evitar que sejam obrigados a passar entre veículos...

...A maioria dos peitoris usados nos viadutos... São de ferro em forma de grades, como é o caso do viaduto do chá, mas, na opinião de Nadir Curi essa não é a melhor maneira de proteção e também quebra a harmonia da obra...

NOTA: Em 1969 a imprensa publicou que o projeto teria o valor de 6.000 cruzeiros velhos, dos quais 1.500 seriam para o sistema de energia.



As avenidas Anhangabaú e Tiradentes serão ligadas por uma passagem subterrânea de 550 metros de extensão

Vale terá nova passagem em nível

Decidiu pela forma arredondada e inclinada que dará uma boa visão a quem contorna o peitoril e impedindo as pessoas de se debruçarem, sem prejudicar também a visão dos motoristas. Esses peitoris cercarão também os jardins, a fim de impedir que seja pisada a vegetação, bastante colorida e rasteira.

PROJETO NOVA PAULISTA

Layout viário - DEP. URB. PMSP

Cálculo estrutural - Esc. Técnico J. C de Figueiredo Ferraz

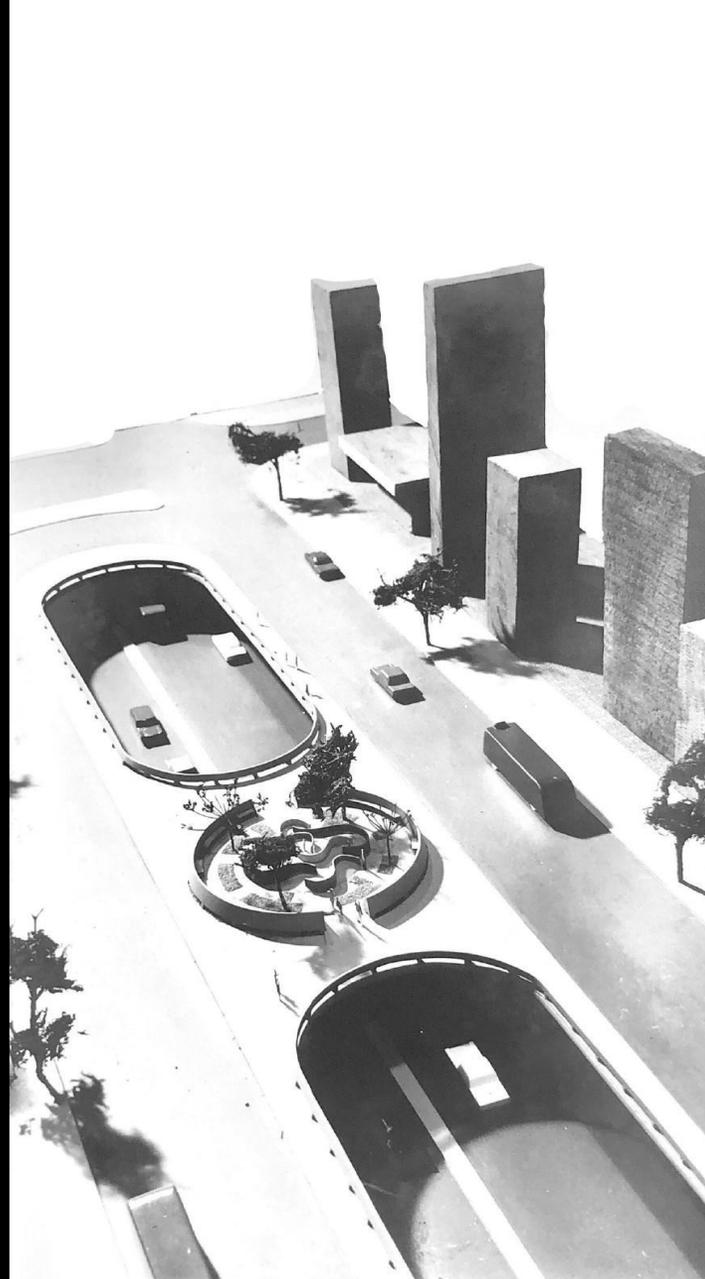
Concepção Urbanística - Arq. Urb. Nadir Mezerani

1965

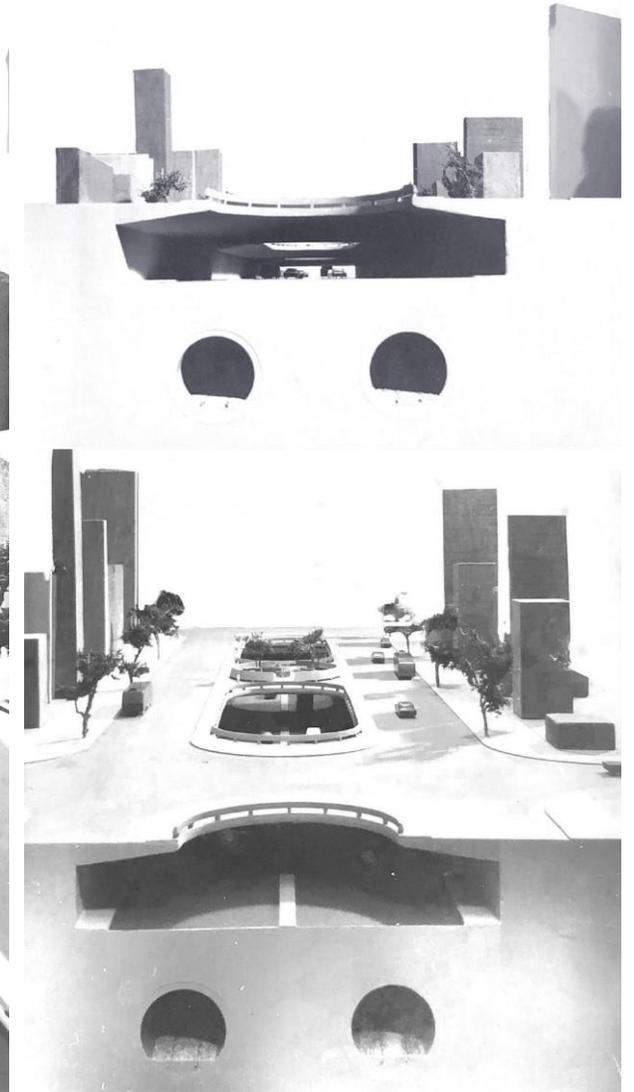
Uma grande Esplanada integrando edifícios é proposta em meados da década de 60 na Avenida símbolo de São Paulo.

O desenho urbano em 2.800m de extensão e 48 m de largura em cada nível, cria “túnel” semiaberto que libera interações verticais e horizontais a partir de aberturas ovais para ventilação, iluminação e amplitude visual do leito rebaixado com a esplanada central e seus edifícios.

Assim, promove qualidade ambiental contextualizada à convivência e eficiência urbana do maior centro econômico da América Latina. A foto ilustra pequeno trecho executado e a maquete traduz a obra plena, interrompida em 1973



PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS



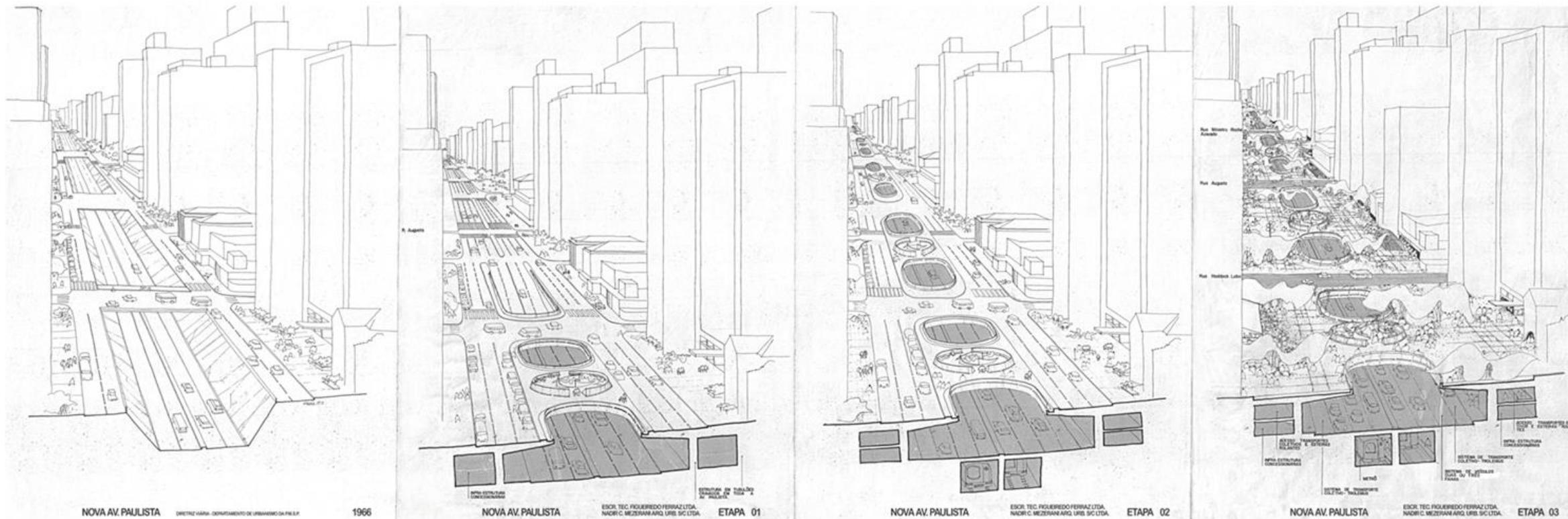
FOTOS MAQUETE ESQUEMÁTICA 1967

PROJETO NOVA PAULISTA

Programa de implantação
Ano: 1967 - 2000

PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS

SEQUÊNCIA GRÁFICA:



NOVA PAULISTA: LAYOUT EM TALUDES PMSP - 1967

NOVA PAULISTA TRECHO: CONSOLAÇÃO X RUA HADDOCK LOBO - 1971

NOVA PAULISTA COMPLETA COM METRÔ - 1975

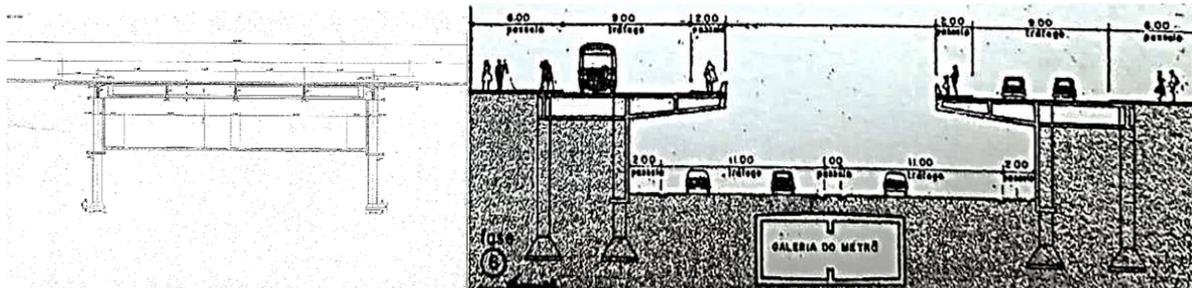
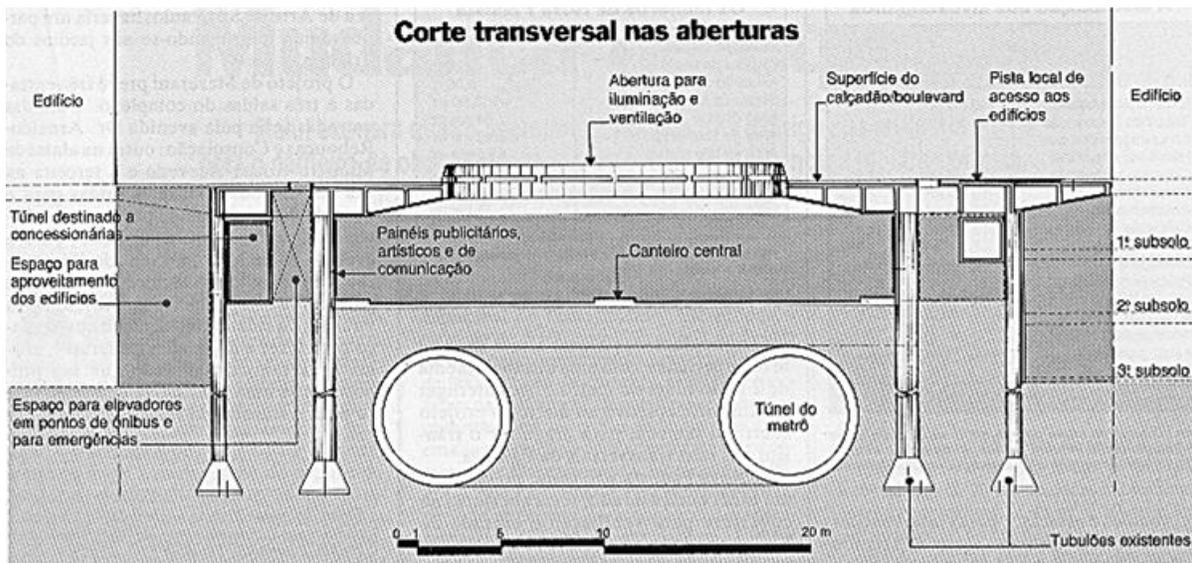
NOVA PAULISTA ESPLANADA DE PEDESTRE - 2000

PROJETO NOVA PAULISTA

Programa de implantação
Ano: 1967 - 2000

PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS

PROCESSO CONSTRUTIVO ESQUEMÁTICO: EXECUÇÃO DE OBRA SOBRE O SOLO



AS FASES

Primeira fase: impedido o lado direito da avenida, começa o estaqueamento, sem prejuízo para o trânsito, que continua normalmente no lado esquerdo.

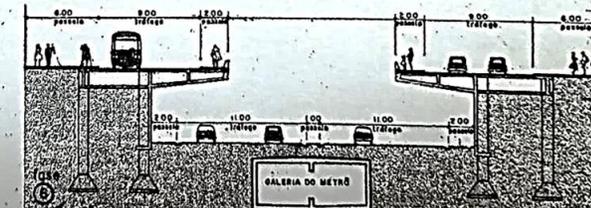
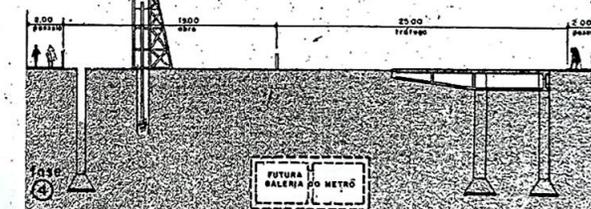
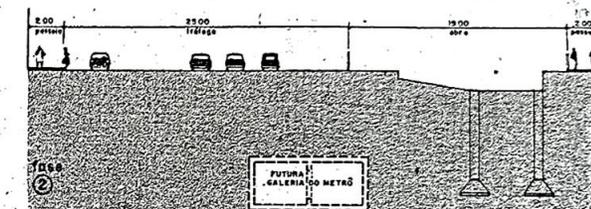
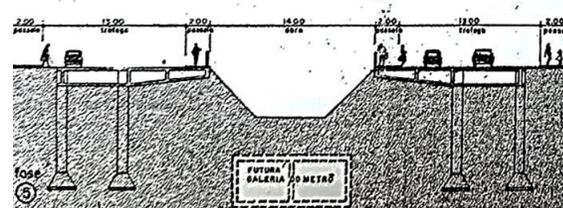
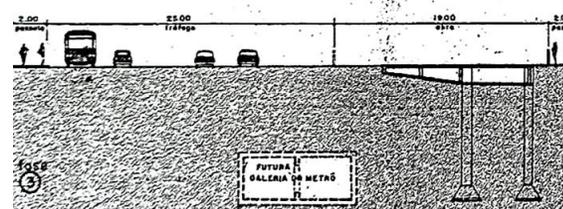
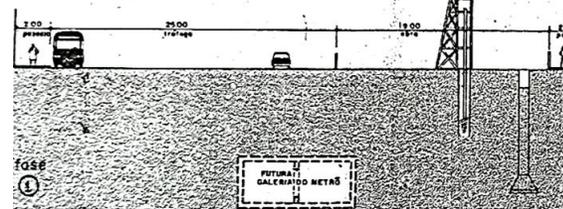
Segunda fase: assim que o estaqueamento é concluído, faz-se um corte no terreno.

Terceira fase: constrói-se a laje de concreto que será o futuro leito da pista direita.

Quarta fase: pronta, a laje é entregue ao trânsito e a obra passa para o lado esquerdo, onde se repete o estaqueamento e a construção de uma laje.

Quinta fase: com as duas lajes prontas e entregues ao trânsito, começa a escavação do centro da avenida.

Sexta fase: está pronta a nova Paulista. A pista central, inferior, é usada para o trânsito direto entre Paraíso e Sumaré, e as laterais para o trânsito local.



PROCESSO CONSTRUTIVO CORTES TRANSVERSAIS LAJE CONTÍNUA E TRECHOS EM BALANÇO

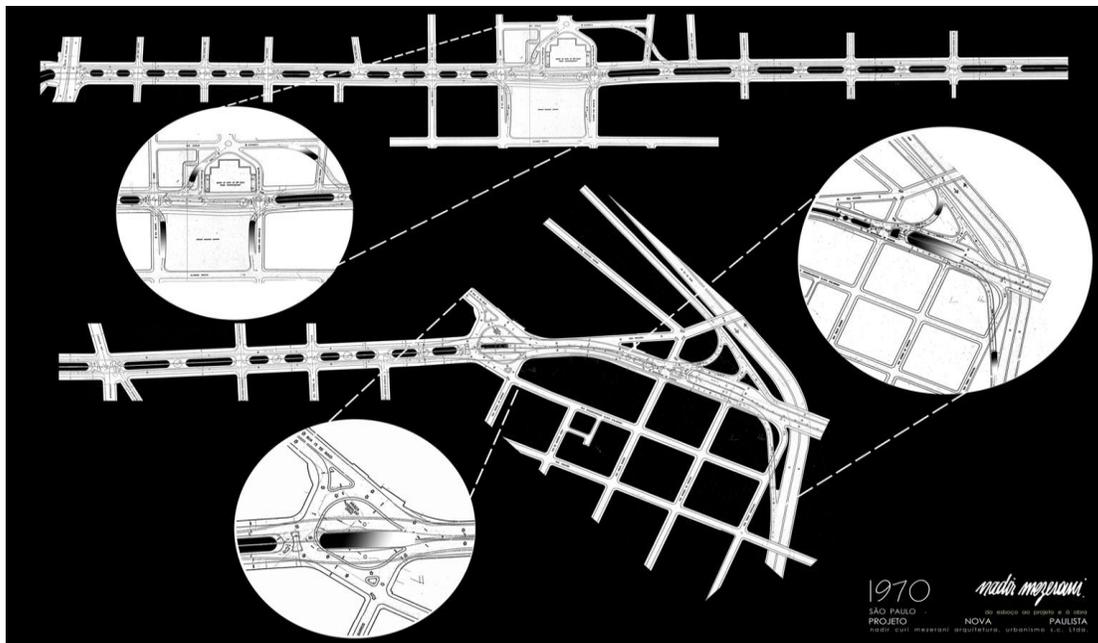
PROJETO NOVA PAULISTA

Programa de implantação

Ano: 1967 - 2000

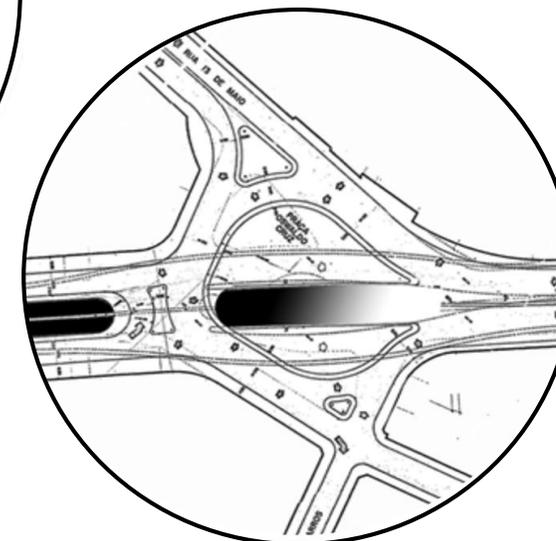
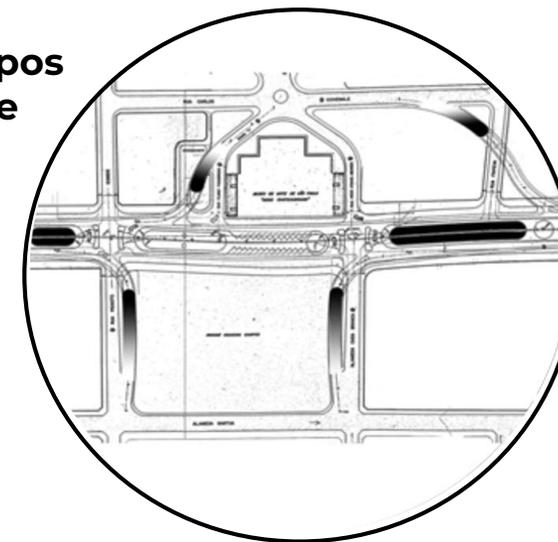
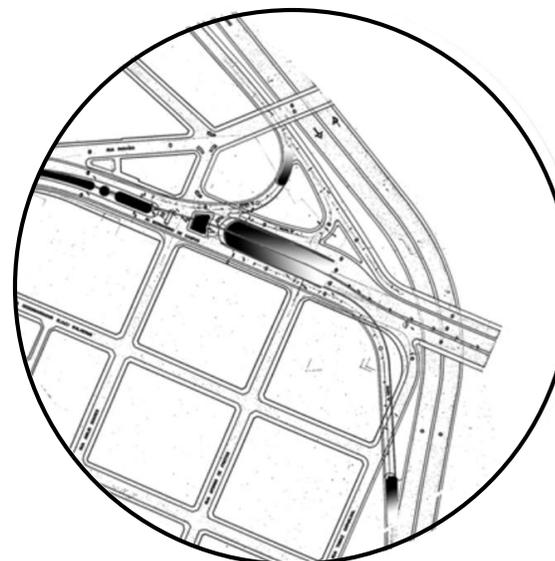
O projeto contempla a extensão da avenida Dr. Arnaldo incluindo a Av. Bernardino de Campos com interconexões viárias na Rebouças x consolação; parque Trianon; praça Oswaldo cruz e 23 de maio.

PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS



AVENIDA PAULISTA: CARACTERÍSTICA EM TRECHOS:

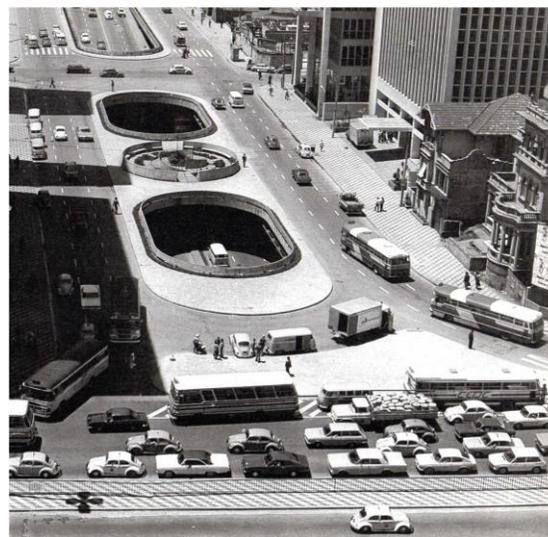
- EM TÚNEL SEMI ABERTO ENTRE A AV ANGÉLICA E A AV BERNARDINO DE CAMPOS CONTEMPLA XXX QUADRAS COM YYY PASSAGENS DE PEDESTRES
- AVENIDA BERNARDINO DE CAMPOS SÃO EM DOIS TÚNEIS SEPARADOS PELO CANTEIRO CENTRAL ARBORIZADO.
- MASP TRECHO EM TÚNEL INTEGRADO AO PARQUE SIQUEIRA CAMPOS



PROJETO NOVA PAULISTA

Programa de implantação
Ano: 1967 - 2000

PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS



FOTOS DA OBRA CONCLUÍDA 1971



INSTITUTO DE ENGENHARIA



PROJETO NOVA PAULISTA

Programa de implantação
Ano: 1967 - 2000

PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS

TRECHOS JORNAIS DURANTE O PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DA NP 1966 - 1969



PROJETO NOVA PAULISTA

Programa de implantação
Ano: 1967 - 2000

PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS

TRECHOS JORNAIS DURANTE O PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DA NP 1970 - 1972

A nova Paulista começa em 1972
A obra da nova avenida Paulista, proposta pelo gen. José Carlos de Figueiredo Ferraz, começa em 1972. O projeto prevê a construção de uma via expressa subterrânea a uma profundidade de 15 metros.

Um futuro livre e veloz para o nosso trânsito
A nova Paulista terá vias expressas, para evitar problemas como os de ontem, na área do complexo viário da Paulista.

Faremos a Nova Paulista, diz Ferraz
O projeto da nova Paulista, que prevê a construção de uma via expressa subterrânea a uma profundidade de 15 metros, será executado pelo governador José Carlos de Figueiredo Ferraz.

Logo o trânsito vai ficar muito fácil. Veja como.

Um Cadillae para Breinev
Vias expressas e não a Paulista

O novo trânsito na Paulista
O que se fez nessa obra

O PREFEITO ESTA DECRETANDO UMA NOVA PAULISTA

Um futuro livre e veloz para o nosso trânsito

Paulista, uma visão do futuro

O ESTADO DE S.P.

Na av. 23 de Maio surge novo viaduto

Complexo viário da Paulista congestionado

Um dispendioso adeus a Nova Paulista

UMA OUTRA PAULISTA, SUBTERRÂNEA.

Madr. Mazeroni

PROJETO NOVA PAULISTA

Programa de implantação
Ano: 1967 - 2000

PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS

TRECHOS JORNAIS DURANTE O PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DA NP 1973 - 1979

Paulista... Nova Paulista... E agora? Via expressa

erros da cidade, refletidos na Paulista

Nova Paulista: as dúvidas sobre o futuro da avenida.

A PAULISTA PROVISÓRIA

Revogada liminar contra Paulista

AVENIDA PAULISTA
Apenas uma avenida mais larga

Juiz explica sua decisão no caso da Nova Paulista

Decisão final: na av. Paulista, agora, só o alargamento

Nota destaca custo das obras

Ameaçado, comércio da Paulista protesta

Prejuízo de Cr\$40 milhões com a paralisação da Paulista

GAZETA DE PINHEIROS
Finalmente, um prazo para a passarela da Rebouças

73, São Paulo começa a pensar

A Paulista ainda é uma indefinição

Original vs. Proposta

No mapa, 40 motivos para a Paulista tremer.

PROJETO NOVA PAULISTA

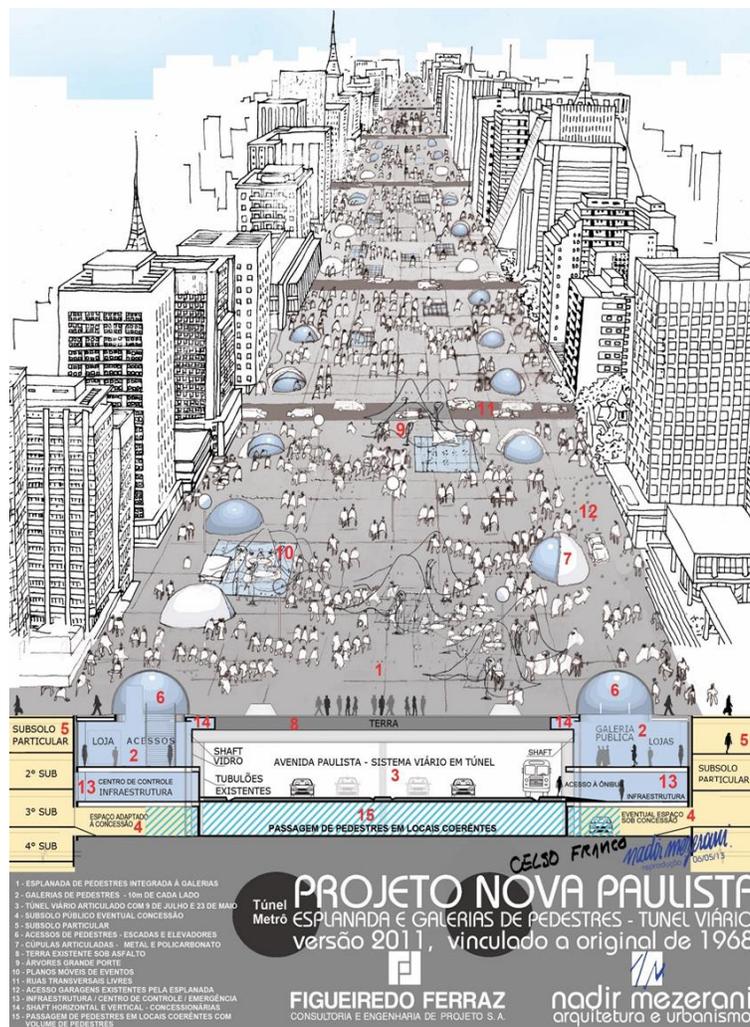
Programa de implantação
Ano: 1967 - 2000

NOVA PAULISTA SÉCULO XXI

A partir de 2016 nos reunimos com os amigos Eng. João Antônio Del Nero e Arq. Celso Moraes Franco objetivando repensar as condições da Av. Paulista em nossos ideais de resolver esse ícone da cidade. As condições de exequibilidade do projeto original tornaram-se um contraponto à vida da cidade. Um novo processo construtivo tipo “enfilamento” horizontal viabilizaria o ideário da avenida em grande esplanada separada dos veículos no subsolo. Infelizmente nem todas as interconexões dos veículos no parque Siqueira campos e 23 de maio se tornariam possíveis. Surge também uma solução de busca de menos ruídos de garagens sobre o passeio, em processo de comodato aqueles edifícios que o desejarem. Uma galeria de pedestre limitada em largura poderia viabilizar usos de comércio e serviços. Esta ideia foi publicada oficialmente com uma carta a população de São Paulo



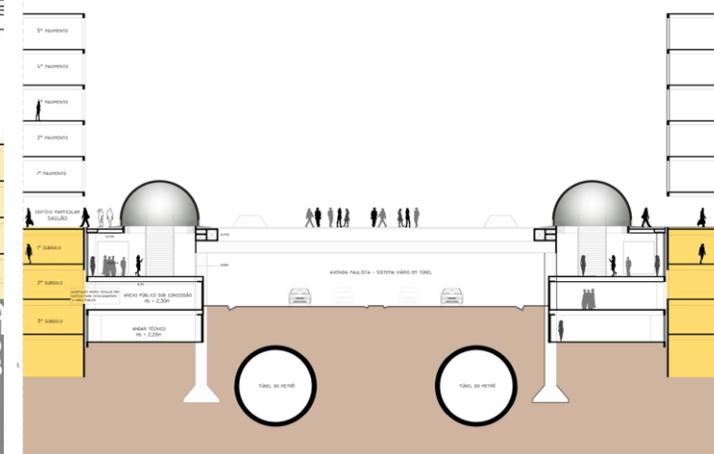
INSTITUTO DE ENGENHARIA



PROJETO NOVA PAULISTA GALERIAS 2006



PROJETO NOVOS PASSEIOS PÚBLICOS E MOBILIÁRIO 2005/2006



CORTE ESQUEMÁTICO ABRANGENDO AS NOVAS GALERIAS E GARAGENS SOB COMODATO



PROJETO LIGAÇÃO VIÁRIA BRASIL X SUMARÉ

Layout viário - DEP. URB. PMSP

Cálculo estrutural - Esc. Técnico J. C de Figueiredo Ferraz

Concepção Urbanística - Arq. Urb. Nadir Mezerani

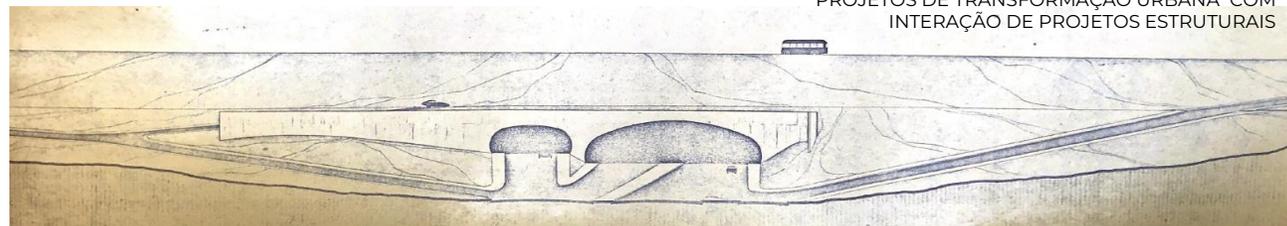
1969 - 1974

Nas décadas de 60 e 70 antigas avenidas foram interligadas para criar uma rede de malhas arteriais e expressas na gestão de Faria Lima até prefeito Figueiredo Ferraz para a cidade de São Paulo.

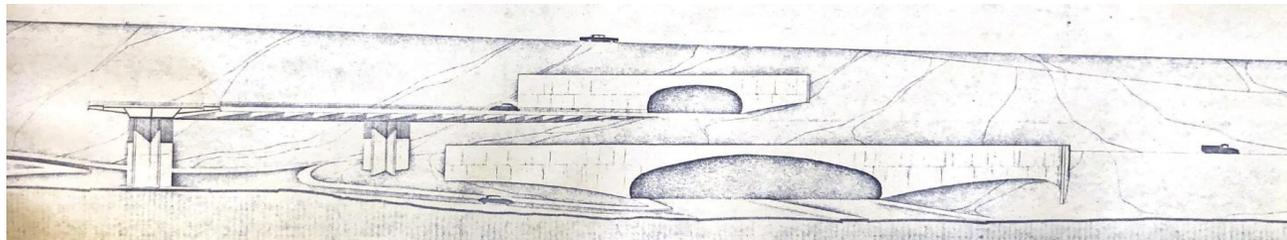
A formação horizontal da cidade já fora rompida logo após 1945 (1929 pelo Edifício Martineli) , mas na década de 50 foi acentuada .quando também, as obras horizontais de viadutos passam a requerer a presença de arquitetura para a sua ambientação urbanística. A concepção dessas “obras de arte”, pretendeu uma estética homogênea e funcional para toda a cidade.

Projeto que passou por diversos estudos: em túnel e até nossa pretendida incorporação de viaduto com a estação de metrô, moldados sobre solo original e posterior escavação da vala viária.

PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS



VISTA DOS TÚNEIS SUMARÉ SENTIDO SUL. - VISÃO HORIZONTAL DA AV DR ARNALDO



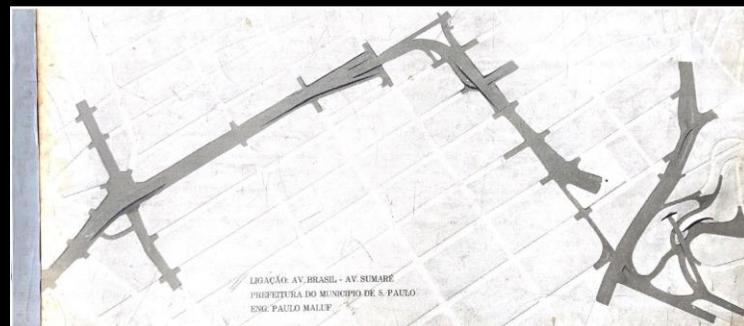
VISTA DOS TÚNEIS SUMARÉ E HENRIQUE SCHAUMANN. COM TÁCITO DE ALMEIDA SENTIDO NORTE VISÃO HORIZONTAL DA AV DR ARNALDO



DESENHOS EXECUTIVOS: PLANTA E ELEVAÇÕES EM TÚNEIS

- 1- AV. SUMARÉ
- 2 - LIGAÇÃO AV BRASIL X RUA TÁCITO DE ALMEIDA
- 3 - AV DR ARNALDO
- 4 - RUA CAPOTE VALENTE
- 5 - RUA OSCAR FREIRE
- 6- RUA CARDOSO DE ALMEIDA

- 7 - ANTIGA SUMARÉ
- 8 - CEMITÉRIO ARAÇA
- 9 - RUA PETRÓPOLIS
- 10 - RUA GALENO DE ALMEIDA
- 11 - FEIRA LIVRE



LIGAÇÃO AV BRASIL - AV SUMARÉ
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE S. PAULO
ENG. PAULO MALLET



INSTITUTO DE ENGENHARIA

nadir mezerani



PROJETO LIGAÇÃO VIÁRIA BRASIL X SUMARÉ

Proposta conjunta de estação de metrô sob Av. Dr.

Arnaldo

Ano: 1974

PROJETOS GEOMÉTRICOS :

PROCESSOS CONSTRUTIVOS :

O projeto Viário Av. Brasil com Av. Sumaré foi estudado em momentos diferentes: como VIA ARTERIAL e LIGAÇÃO VIA EXPRESSA pela PMSP. Os estudos se diferenciaram conduzindo a duas diretrizes distintas: TÚNEIS e VIADUTOS sobre corte de terra.

A solução executada correspondeu a de viadutos que exigiu grande corte de terra em topografia de extensa complexidade com pontos baixos e outros elevados. Duas das obras foram beneficiadas, tiveram suas fundações, apoios e tabuleiros concretados sobre a terra como forma. A Av. Brasil com a Av. Rebouças foram estudadas em diferentes níveis de superposições.

A solução em viadutos gerou proposta de estação de metrô junto a Av. Dr Arnaldo. As defasagens de tempo de obras permitiram que as arquiteturas das obras de arte deste complexo fossem homogêneas aqueles que elaboramos para o viário da Av. Paulista.



FOTO COM VISÃO DAS OBRAS DE VIADUTOS SOBRE OS TERRENOS DESAPROPRIADOS EM LARGA ESCALA

PROJETO LIGAÇÃO VIÁRIA BRASIL X SUMARÉ

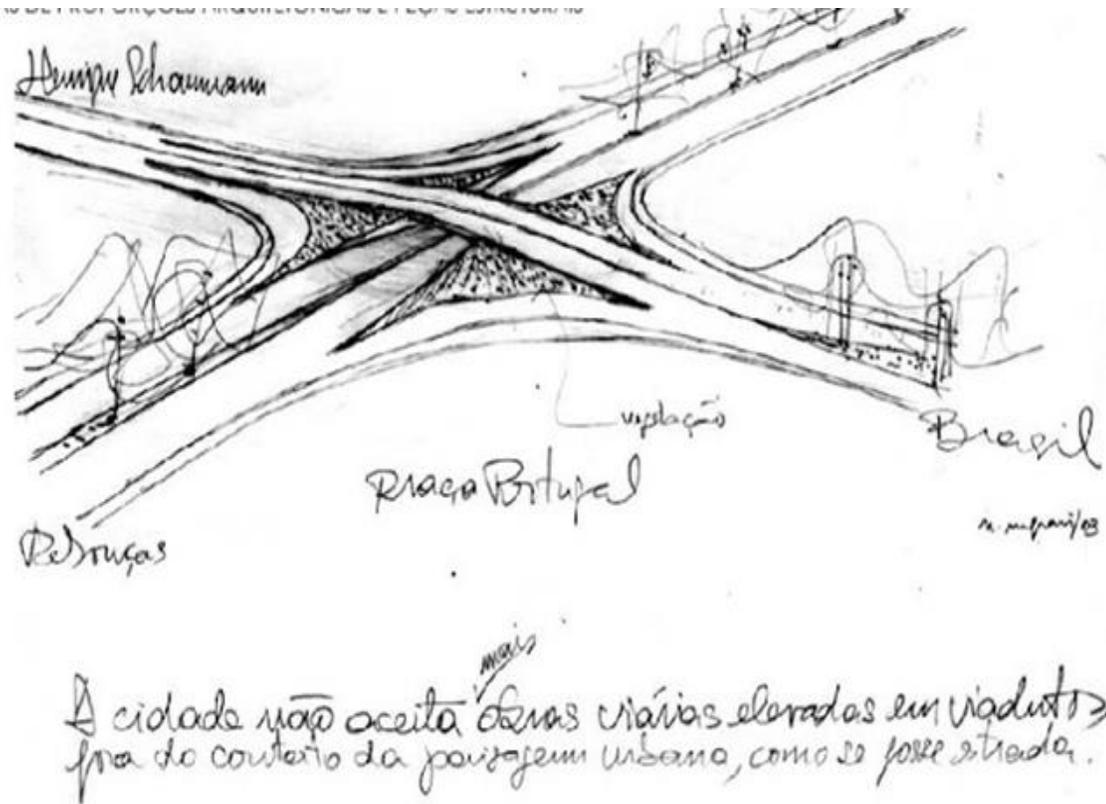
Proposta conjunta de estação de metrô sob Av. Dr.

Arnaldo

Ano: 1974

PROJETO E ESBOÇOS – CRUZAMENTO VIÁRIO EM DESNÍVEL: AV BRASIL X AV REBOUÇAS

PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS



ESBOÇO VARIÁVEL DA PROPOSTA DE 1969

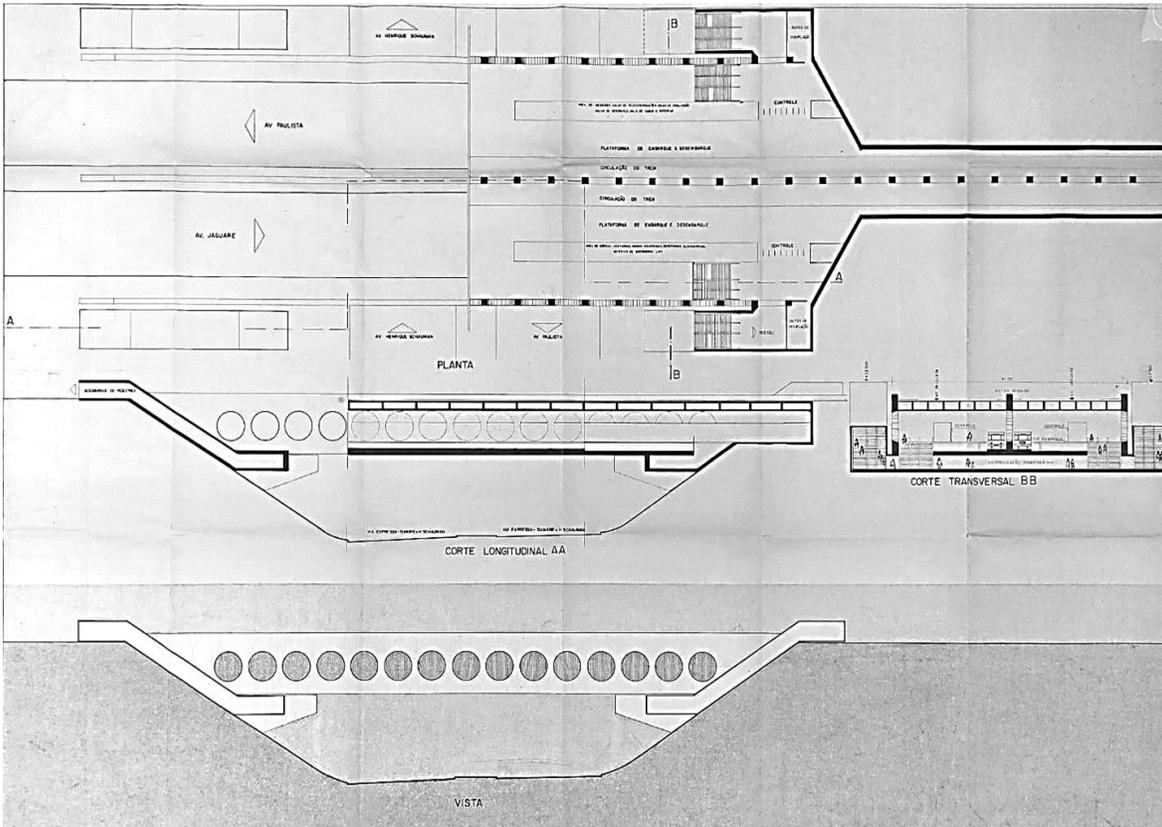
ESBOÇO ATUAL DE PROPOSTA VARIÁVEL EM 1969

PROJETO LIGAÇÃO VIÁRIA BRASIL X SUMARÉ

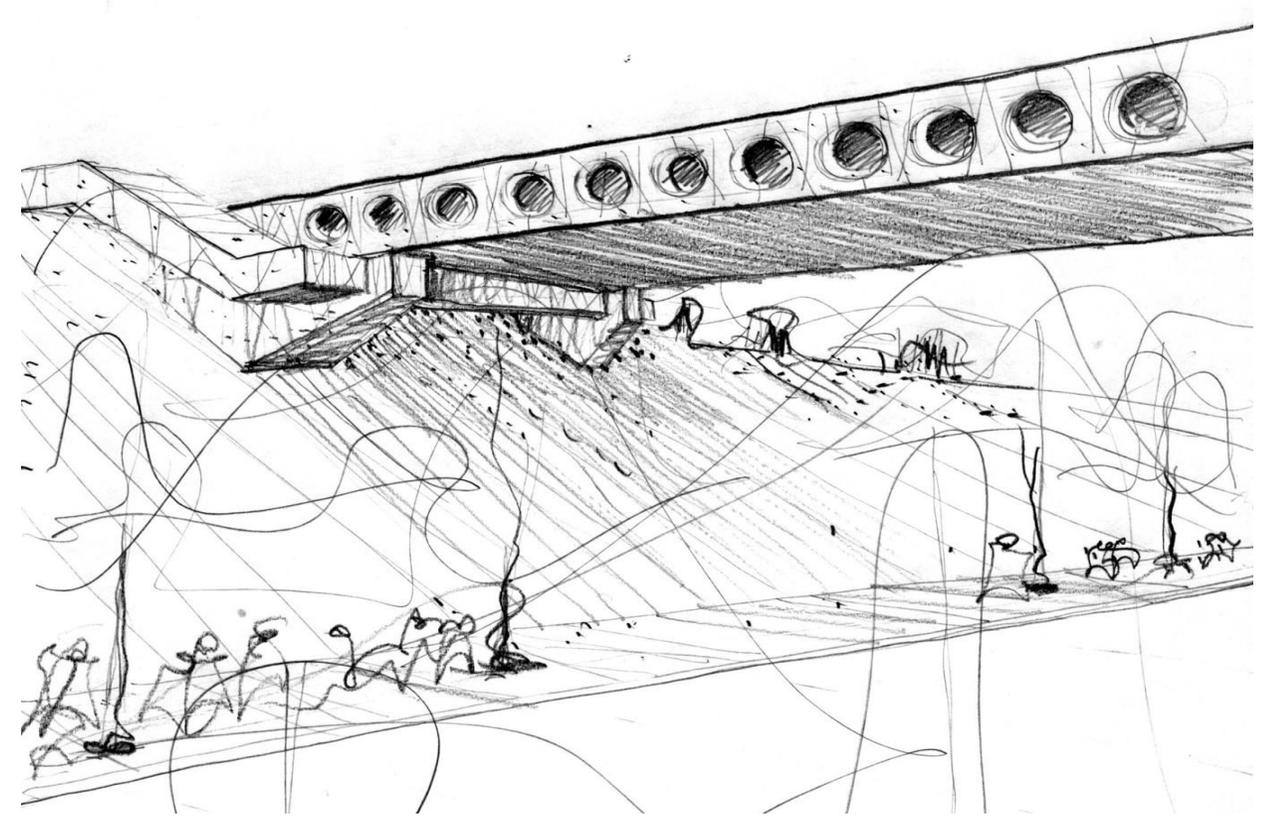
Proposta conjunta de estação de metrô sob Av. Dr. Arnaldo
Ano: 1974

PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS

PROJETO E ESBOÇO – ESTAÇÃO DE METRÔ SUMARÉ SOB AV. DR. ARNALDO CONCRETADOS ANTES DO CORTE EM TALUDE



CORTE E PLANTA. PROPOSTA DO ESCRITÓRIO PARA DESENVOLVIMENTO CONJUNTO DO VIADUTO E DO METRÔ EM ESTRUTURA ÚNICA



ESBOÇO DE ESTRUTURA INDEPENDENTE PARA O VIADUTO E METRÔ. UMA DÉCADA DEPOIS DE CONCLUÍDAS AS OBRAS DO VIADUTO DR. ARNALDO E COMPANHIA DO METRO AO RESOLVER TARDIAMENTE EXECUTAR A ESTAÇÃO METRÔ SUMARÉ TEVE O CUSTO DESSA OBRA EM MUITO AUMENTADO POR NECESSITAR FAZER O ESCORAMENTO DESSA IMENSA OBRA SOBRE ESTRUTURA METÁLICA



INSTITUTO DE ENGENHARIA



PROJETO LIGAÇÃO VIÁRIA BRASIL X SUMARÉ

Proposta conjunta de estação de metrô sob Av. Dr.

Arnaldo

Ano: 1974

PUBLICAÇÕES E DESENHOS DA OBRA

PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS



Veja as fotos: assim surgiu, sob a Dr. Arnaldo, a avenida que ligará o Sul ao Norte da cidade.

Previsão: hoje, um trânsito melhor na Rebouças, Dr. Arnaldo, Pacaembu, Teodoro Sampaio...

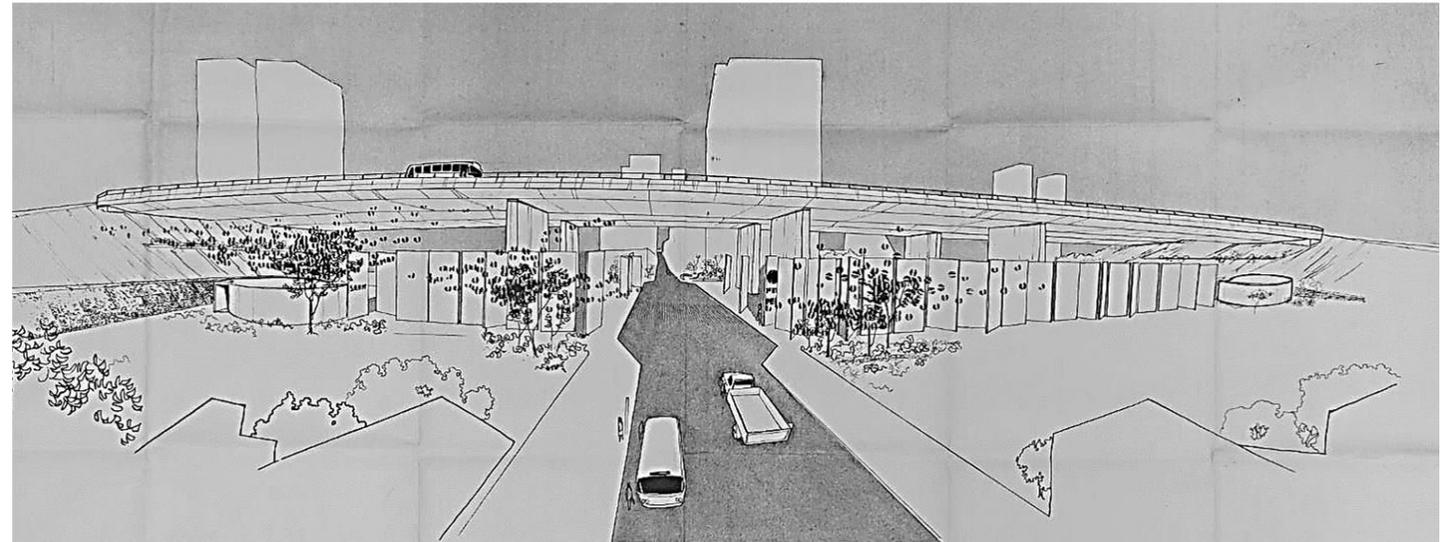
Previsão do DSV: com a abertura, hoje, da Brasil-Sumaré, o trânsito vai melhorar em várias avenidas.

Depois de cinco anos de obras, com a abertura da Avenida Brasil-Sumaré, o trânsito vai melhorar em várias avenidas. A previsão do DSV (Departamento de Serviços Viários) é de que, com a abertura da Brasil-Sumaré, o trânsito vai melhorar em várias avenidas. A previsão do DSV (Departamento de Serviços Viários) é de que, com a abertura da Brasil-Sumaré, o trânsito vai melhorar em várias avenidas.

UMA CRISE URBANA

Desde que o prefeito Paulo Lúcio inaugurou a avenida Brasil em 1970, as condições de trânsito na região da Rebouças, Dr. Arnaldo, Pacaembu e Teodoro Sampaio tornaram-se cada vez mais críticas. A previsão do DSV (Departamento de Serviços Viários) é de que, com a abertura da Brasil-Sumaré, o trânsito vai melhorar em várias avenidas.

PUBLICAÇÃO EM JORNAL ANO 1979



PERSPECTIVA DA FEIRA LIVRE NA RUA LISBOA SOB O VIADUTO DA AV SUMARÉ. ESPAÇO EM FUNCIONAMENTO



VIADUTO JULIO MESQUITA FILHO COM SEU INTERIOR USADO COMO ESTACIONAMENTO E FEIRA LIVRE



EXPERIENCIA DE COR SOBRE A RUA JOÃO MOURA FOTOS ATUAIS (2023)



VIADUTO SOBRE A RUA JOÃO MOURA FOTOS ATUAIS (2023)



AMBIENTAÇÃO URBANÍSTICA MIRAFLORES

Proposta de integração do Centro Cívico em Caracas - Venezuela

2004

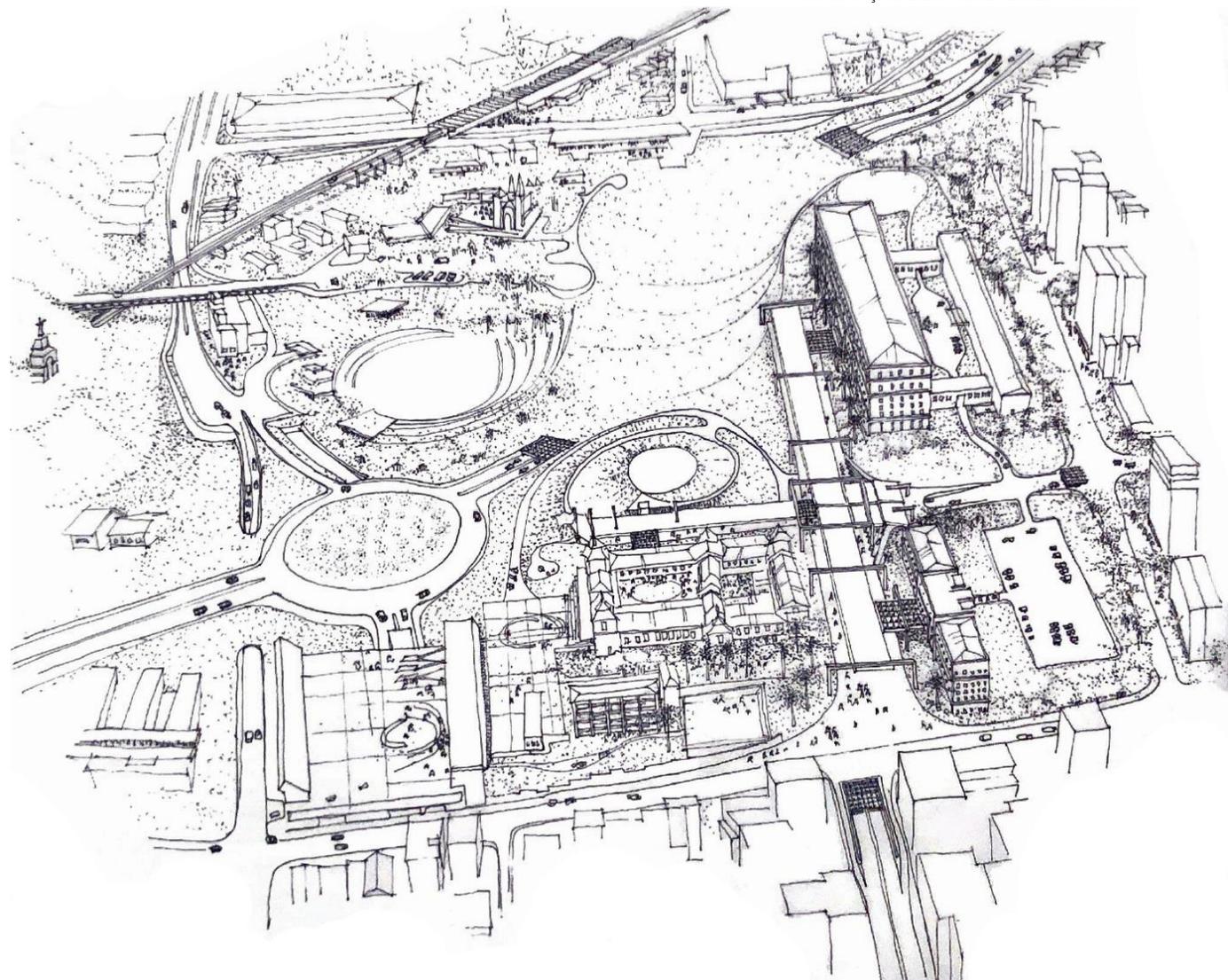
O conjunto Miraflores, centro governamental e político da Venezuela em Caracas, tem edificações em desarmonia entre si em seu território e na cidade, sob crescimento urbano desordenado

A proposta apresentada integra os diferentes edifícios, através de uma esplanada cívica, que favorece a apropriação do espaço com as mais diferentes possibilidades.

O Plano Diretor Urbanístico para 12 hectares resulta num complexo funcional e harmônico ao incorporar atividades públicas ambientalizadas em parque, com marquises que interligam os edifícios existentes, a partir da transferência do sistema viário – Av. Urdaneta e Sucre – para o subsolo.

Recuperar o Patrimônio privilegiado com requalificação ambiental será instrumento indutor de qualidade à cidade

Ressalta-se a qualidade do ambiente, a ser ordenado, já beneficiado por duas estações de metrô em suas extremidades.



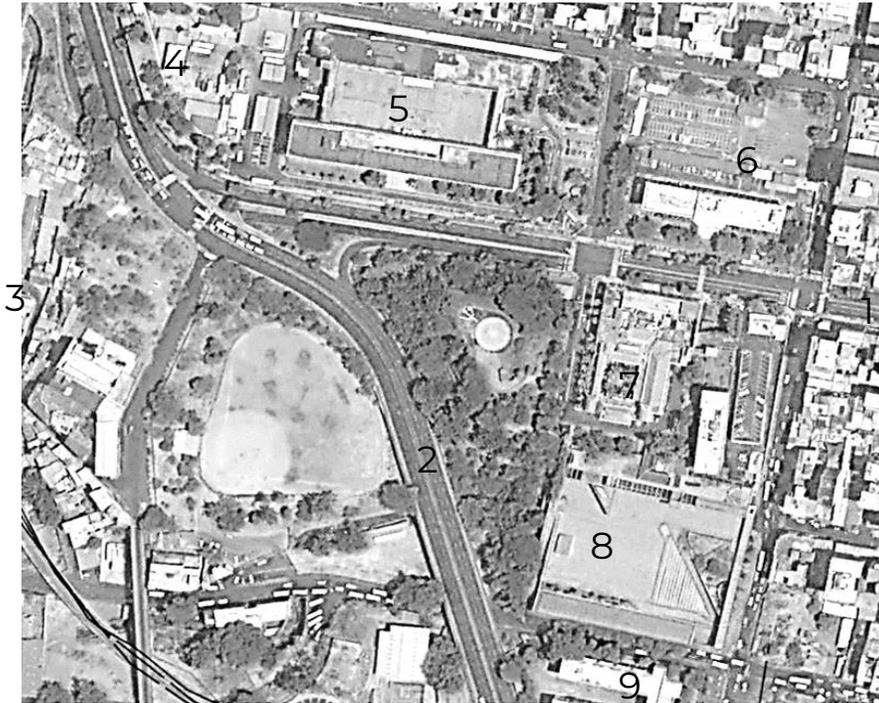
PERSPECTIVA AÉREA DO COMPLEXO ADMINISTRATIVO COM ELIMINAÇÃO DAS VIAS URDANETA E SUCRE, CRIANDO O URBANISMO DE PRAÇA PÚBLICA COM COBERTURA CÍVICA

AMBIENTAÇÃO URBANÍSTICA MIRAFLORES

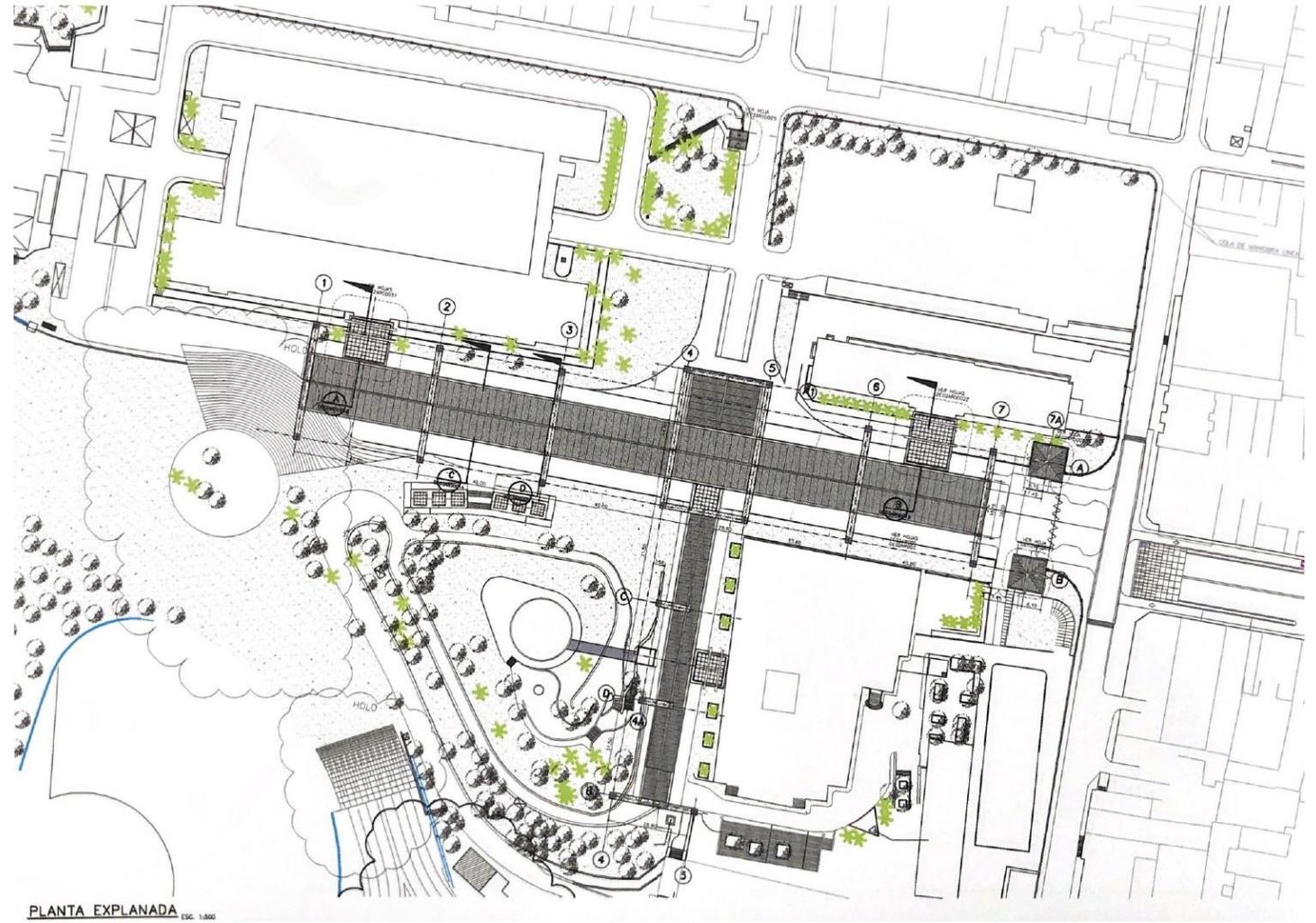
Proposta de integração do Centro Cívico em Caracas - Venezuela

Ano: 2004

A imagem aérea mostra as duas Avenidas Urdaneta (1) e Sucre (2) recortando a união entre os edifícios Ministério da Economia(4), Guerra (5), Ação Social (6), Miraflores (7), Biblioteca Nacional (8) e Estações de metrô Amarílo (3) e Sucre (2)



VISTA AÉREA



PLANTA EXPLANADA ESC. 1:800

PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS

AMBIENTAÇÃO URBANÍSTICA MIRAFLORES

Proposta de integração do Centro Cívico em Caracas - Venezuela

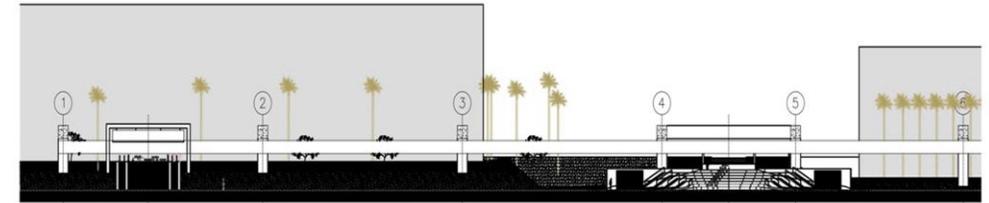
Ano: 2004

PROJETO ARQUITETONICO EXECUTIVO

A PRAÇA CÍVICA, plana e extensiva, tem cobertura em aço cortem de 300mx18m sustentada por 7 pórticos de concreto protendido de 4m .

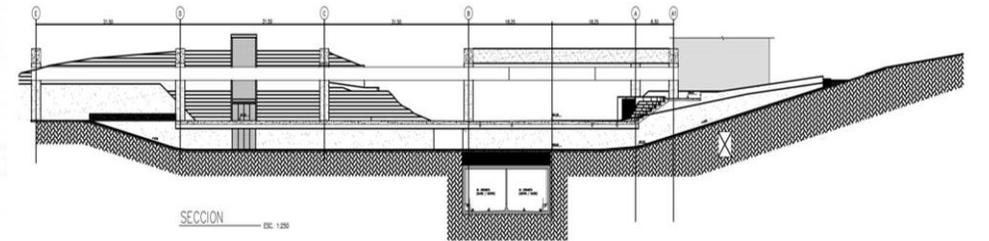
USO: As atividades da praça coberta, união entre prédios, foram viabilizadas com a eliminação dos viários públicos. Para as atividades civis será usada como feiras livres e manifestações histórico-culturais. Para os militares é um “Pátio de formatura”

PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS



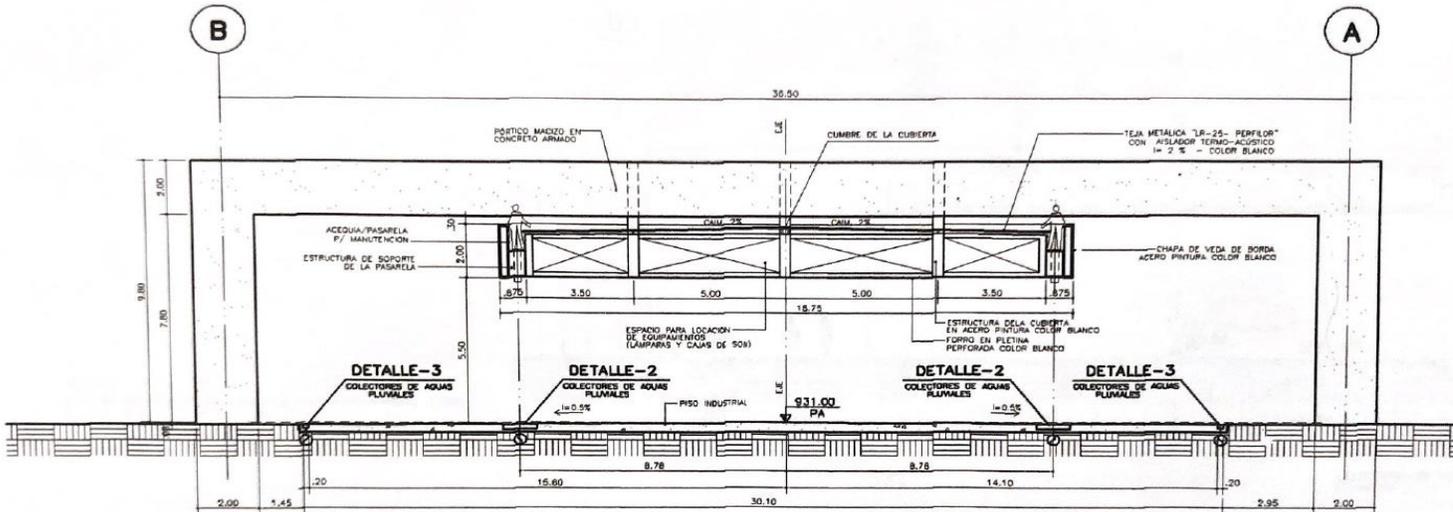
SECCION ESC. 1:100

VISTA DOS EDIFÍCIOS: MINISTÉRIO DA GUERRA E AÇÃO SOCIAL



SECCION ESC. 1:100

SEÇÃO AV. SUCRÍ X SENTIDO ESTAÇÃO METRÔ AMARELO SOBRE
CORTE TRANSVERSAL TÚNEL INFERIOR SENTIDO RUA SUCRÍ X
AEROPORTO



SECCIÓN TRANSVERSAL C-C ESC. 1:100
CUBIERTA - MARQUESINA



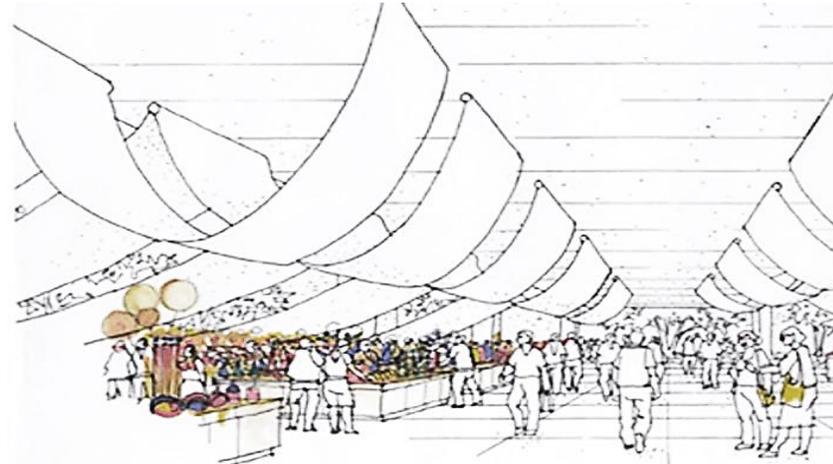
INSTITUTO DE ENGENHARIA



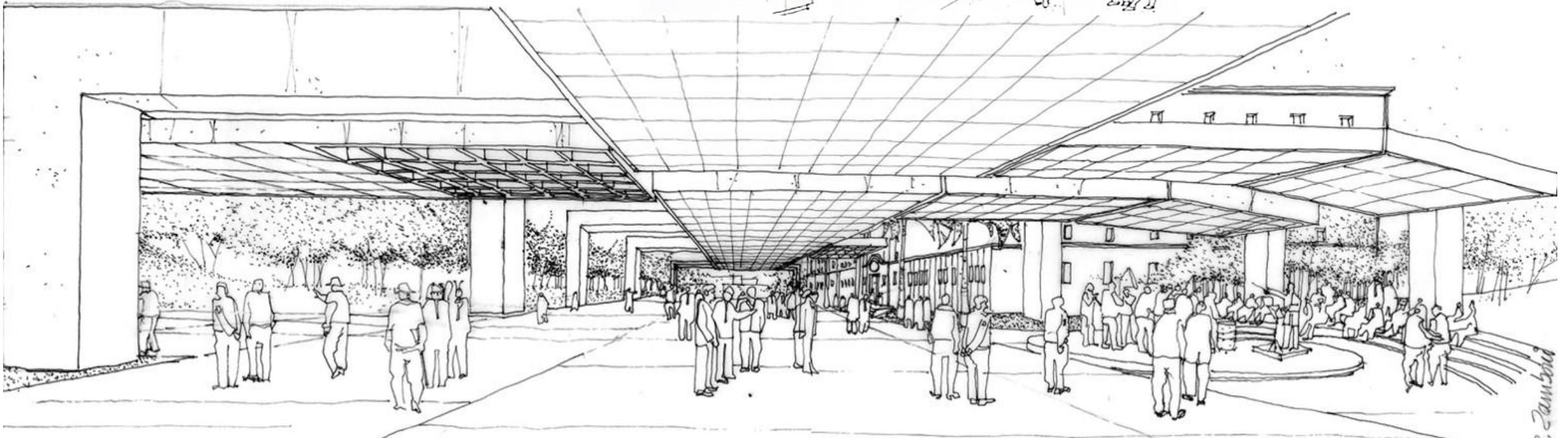
AMBIENTAÇÃO URBANÍSTICA MIRAFLORES

Proposta de integração do Centro Cívico em Caracas - Venezuela
Ano: 2004

PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS



PERSPECTIVA DA FEIRA LIVRE NO PÓRTICO



PERSPECTIVA CRIADA PARA O PÁTIO DE FORMATURA



INSTITUTO DE ENGENHARIA



PROJETO VIÁRIO AV. SÃO JOÃO

Ligação Leste-Oeste – Trecho Praça Roosevelt x Av. Francisco Matarazzo

Ficha Técnica:

Comprimento aproximado da obra: 4km

Larguras aproximadas: São João 32m e Amaral Gurgel 35m

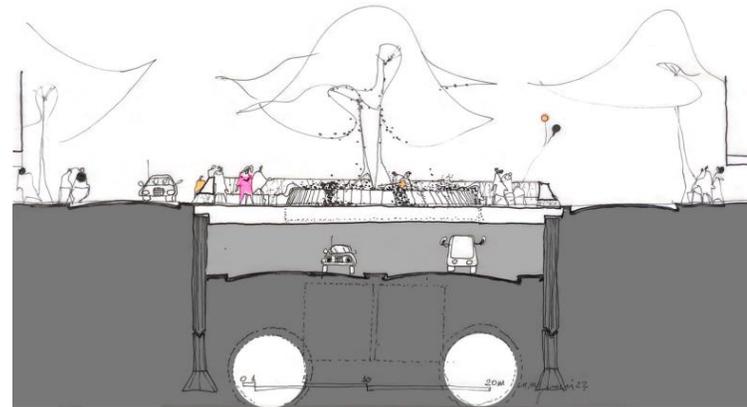
1970

Durante uma década o DEP. URB da PMSP investiu em vários trabalhos de urbanismo voltados ao sistema viário. A proposta da Nova Paulista em construção no primeiro trecho projetou-se como uma variável viável mais abrangente do urbanismo. Por volta de 1970 a prefeitura contratou o escritório PROJEST para detalhar a ligação viária Leste-Oeste trecho Av. São João.

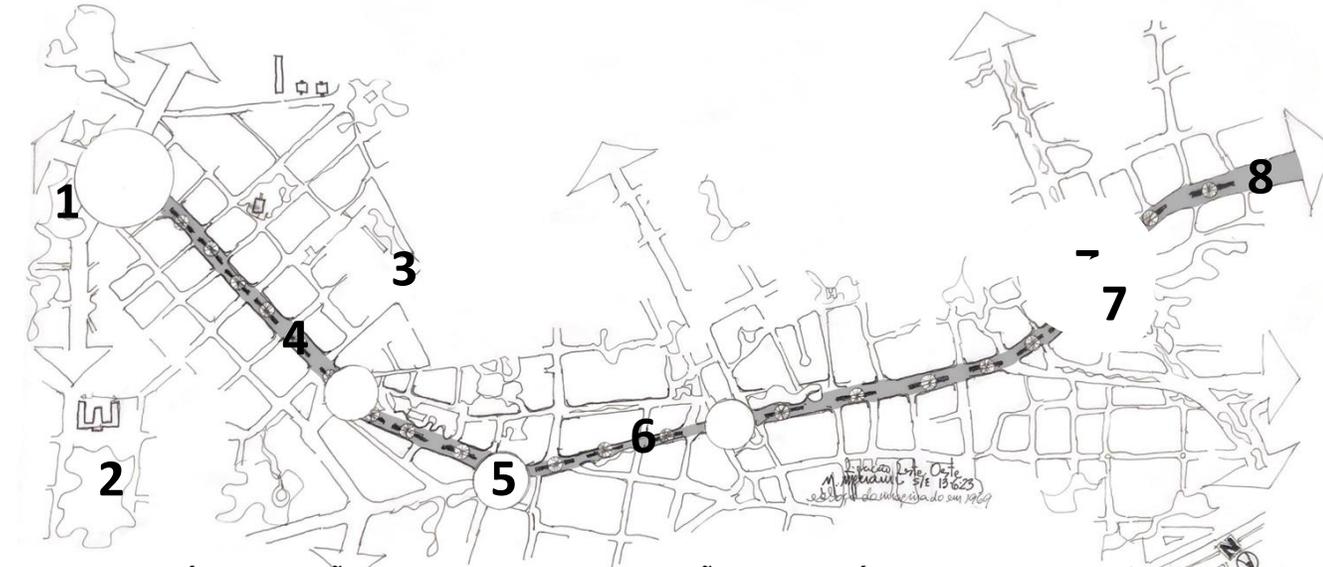
Este consórcio contratou nosso escritório para a Arquitetura e Urbanismo. Houveram reuniões e caminhadas ao local acompanhadas dos desenhos em layouts viários. Coube ao nosso escritório procurar soluções semelhante àquela da Av. Paulista com ressalvas quanto ao custo da proposta. Após alguns esboços ficou concluída solução viária expressa em semi-túnel, liberando o viário local, porém sem balanços estruturais.

Durante o desenvolvimento dos trabalhos em reuniões houve a comunicação de que a PMSP romperia o contrato, já divulgado em diário oficial, com o consórcio. A empresa HIDROSERVICE, do Eng. Omar Maksud apresentara nesse período uma proposta de via elevada em peças pré-moldadas em vigas Geber de programável execução no prazo de 1 ano. Esta interferência resultou no rompimento do contrato com nosso grupo e atendeu aos interesses políticos do prefeito Paulo Maluf que em final de sua gestão inaugurou o “Minhocão”

Atendendo esta palestra no INSTITUTO DE ENGENHARIA, em 2023, com posse de alguns esboços de 1970 produzi os desenhos aqui apresentados.



TÚNEL SEMIABERTO - CORTE TRANSVERSAL REFERENCIAL DE PASSAGENS DE VEÍCULOS E PEDESTRES EM CENTROS DE QUARTEIRÕES



PROJETO VIÁRIO LIGAÇÃO LESTE-OESTE IMPLANTAÇÃO ESQUEMÁTICA - TRECHO PRAÇA ROOSEVELT X AV FRANCISCO MATARAZZO

- 1 – PRAÇA FRANKLIN ROOSEVELT
- 2 – PRAÇA DA REPÚBLICA
- 3 – SANTA CASA
- 4 – AMARAL GURGEL

- 5 – INTEGRAÇÃO DA AV. SÃO JOÃO
- 6 – PRAÇA MAL. DEODORO
- 7 – INTEGRAÇÃO COM A AV. PACAEMBU
- 8 – INTEGRAÇÃO AV. FRANCISCO MATARAZZO

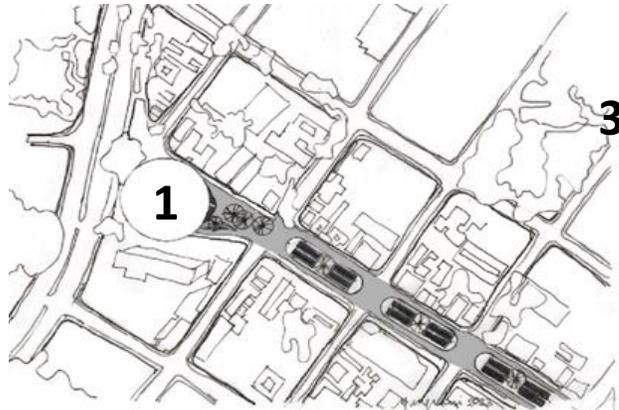
PROJETO VIÁRIO AV. SÃO JOÃO

Ligação Leste-Oeste – Trecho Praça Roosevelt x Av. Francisco Matarazzo
Ano: 1970

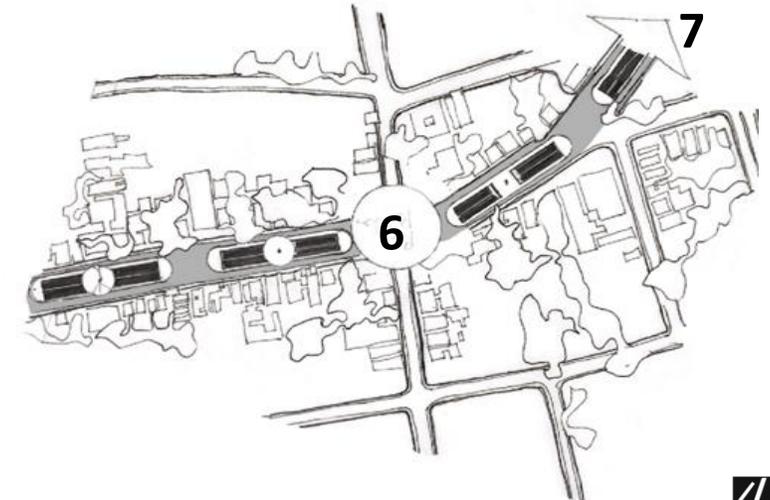
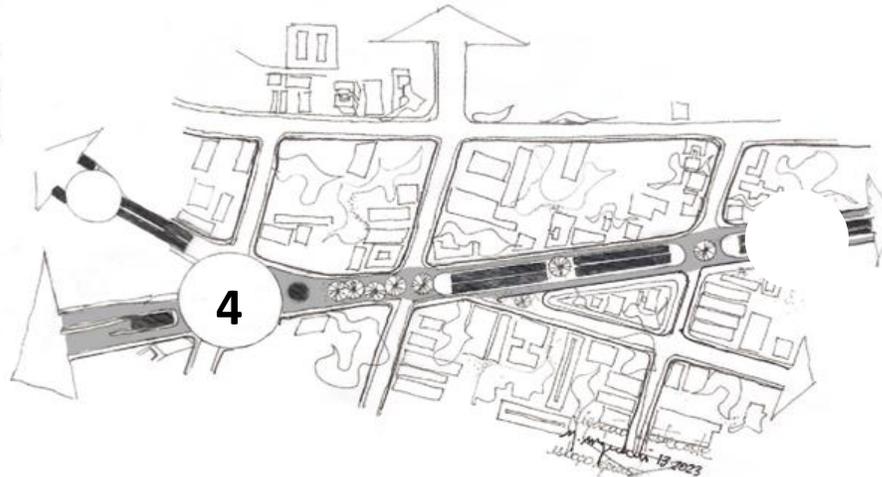
TRECHOS AMPLIADOS - PROJETO EM TÚNEIS SEMIABERTOS

Esta palestra no INSTITUTO DE ENGENHARIA, em 2023, nos instigou a busca de memória histórica de um início de conceitos e alguns esboços da época 1969, quando desenvolvemos o projeto citado anteriormente.

Basicamente o conceito Nova Paulista deveria ser extensível à cidade, com características locais. Para Avenida São João ficou claro que deveríamos articular arquitetura no urbanismo local com interação estrutural contido na faixa de rebaixamento do sistema viário pleiteado pela PMSP. Portanto, mantendo-se as pistas locais de preferência intocáveis. Foi concluído em primeiros esboços que as fundações da nova obra rebaixada deveria ser escavada entre “paredes laterais” em estacas pranchas ou tubulões sequenciais. Estrutura que articularia as passagens das ruas transversais em nível atuais com as locais da São João, porém também com passagens de pedestres ao centro de cada quarteirão sem estruturas em balanço que poderiam exigir tubulões ou fundações duplas. O desenho elucidava o que se pretendia na época junto ao consórcio de empresas de engenharia contratadas.



- 1 – PRAÇA FRANKLIN ROOSEVELT
- 3 – SANTA CASA
- 4 – INTEGRAÇÃO DA AV. SÃO JOÃO
- 5 – PRAÇA MAL. DEODORO
- 6 – INTEGRAÇÃO COM A AV. PACAEMBU
- 7 – INTEGRAÇÃO AV. FRANCISCO MATARAZZO



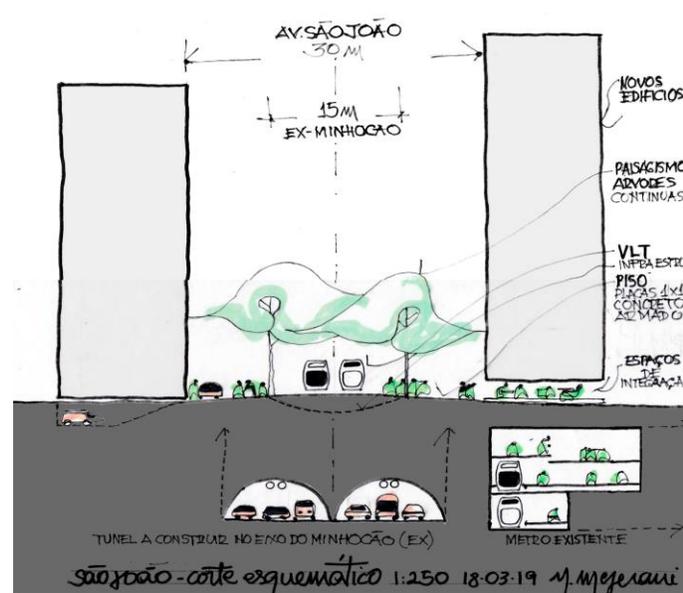
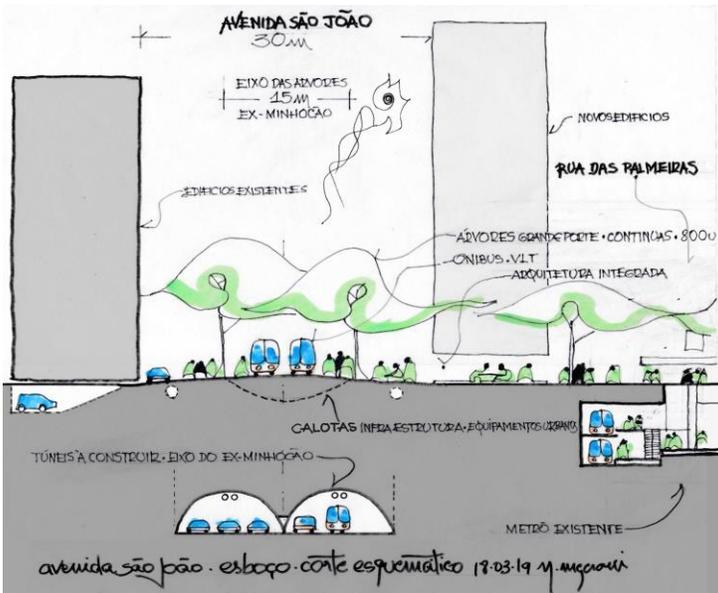
PROJETO VIÁRIO AV. SÃO JOÃO

PROJETO DE DESMONTE DO MINHOÇÃO (1971) X TÚNEIS AV. SÃO JOÃO E AMARAL GURGEL

Ano: 2004

CONTRIBUIÇÕES URBANÍSTICAS PREVENDO A ELIMINAÇÃO DO ELEVADO

CORTES E PUBLICAÇÃO JORNAL – SÉCULO 21 DESMONTE MINHOÇÃO



CORTE GENÉRICO DA AV SÃO JOÃO JUNTO À ESTAÇÕES DE METRÔ

“O ELEVADO NÃO ACABARIA DESTRUÍDO, SEGUNDO MEZERANI. PODE SER DESMONTADO PORQUE É PRÉ-FABRICADO. AS VIGAS SERIAM REMOVIDAS E REAPROVEITADAS EM OBRAS COMO PONTILHÕES” E ENCOSTAS DE MORROS LITORANEOS

PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIIS



Projeto prevê túnel no lugar do Minhoção

MARISA FOLGATO

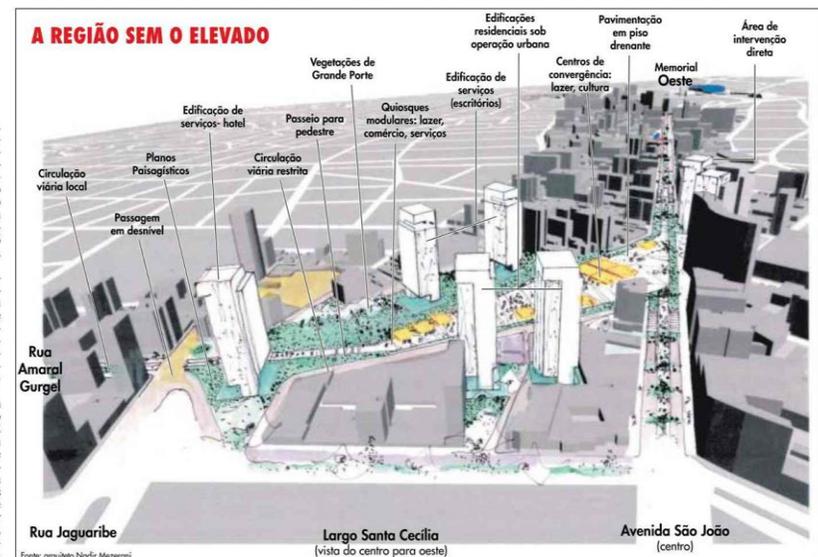
Um mar de carros parados. Esta é a primeira cena que a faxineira Márcia Spagnolo vê logo cedo, ao abrir a janela da quitinete onde mora, bem na altura da pista do Minhoção, com o marido e dois filhos. “É tanto barulho que ninguém mais fala baixo em casa. Deviam derrubar isso logo”, diz Márcia, de 46 anos. “A TV vive no máximo”, emenda Matheus, de 6 anos.

Após 21h30, quando o tráfego é proibido, o problema é outro: pedestres usam drogas ou se entregam a cenas torcidas de sexo. Tudo no Minhoção, segundo o morador João Samuel Geneser. “Já chamei a polícia várias vezes. Se fizessem um abaixo-assinado para tirar o elevado, eu era o primeiro da lista.”

No dia 27, a prefeita Marta Suplicy manifestou seu desejo de remover o Minhoção. “É uma cicatriz no tecido vivo da cidade”, afirma o arquiteto e professor da Universidade Mackenzie Célio Franco. Ele acaba de detalhar o projeto, com três colegas e um engenheiro, de desmanchar o elevado e fazer um túnel no lugar. O plano, apresentado na Bienal Internacional da Arquitetura de 2003, prevê interferências até no Memorial da América Latina.

“Mas a proposta pode ser anti-pática, pelo menos para os motoristas. Os autores do projeto ainda avaliam os custos e a melhor forma de bancar a obra. A princípio, a proposta é que seja paga por meio de concessão à iniciativa privada, com cobrança de pedágio urbano. “Assim não entro mais no abaixo-assinado. Deve ter outro jeito de pagar”, diz Geneser.”

O projeto é fazer a ligação entre a Praça Roosevelt e o Parque da Água Branca, por meio de um túnel com duas pistas, de três faixas cada uma. “A extensão total é de 4,5 quilômetros e não haveria paradas de ônibus. Seria uma linha expressa nesse trecho”, explica um dos autores do projeto, o arquiteto José Igncio



Fonte: arquiteto Nadir Mezerani

Sequeira de Almeida. O túnel teria ainda uma galeria subterrânea de serviços. Por ali passariam fibra óptica, rede elétrica e hidráulica e telefonia. “A autorização para uso desse espaço poderia resultar em reedificação para a obra também”, diz o arquiteto Nadir Mezerani. Segundo os responsáveis pelo projeto, as pistas subterrâneas não prejudicariam ou seriam inviabilizadas pela Linha Leste-Oeste do metrô, que cruza a Rua Amaral Gurgel. “O solo é bem conhecido e adequado à obra e o túnel passaria bem fundo”, garante o arquiteto Felipe Francisco de Souza. Haveria um máximo de 30 metros de profundidade na altura da Avenida Pacaembu. “Mas seria variável ao longo do cami-

no, para facilitar os acessos e rampas.”
Desmontado – O elevado não acabaria destruído, segundo Mezerani. “Pode ser desmontado, porque é pré-fabricado. As vigas seriam removidas e reaproveitadas em obras como pontilhões.” Mas isso só ocorreria quando o túnel estivesse pronto e funcionando, para evitar o caos no trânsito. A estimativa inicial da obra viária e da infra-estrutura, que prevê sistema de socorro e monitoramento por câmeras, é de R\$ 1 bilhão. Os recursos para a

revitalização das áreas ao longo da Avenida São João e da Rua Amaral Gurgel seriam conseguidos com uma operação urbana. O projeto prevê um extenso eixo de reurbanização a partir da Praça Roosevelt, que da atual estrutura conservaria apenas a igreja. Envolveria os Largos do Arouche e Santa Cecília, seguindo a Avenida São João e a Rua General Olímpio da Silveira. Ao longo de todo o eixo do atual Minhoção, em ruas que conservariam só trânsito local, seriam criados espaços para pedestre, com canteiros arborizados e ampliação de praças,

como no Largo Santa Cecília, onde se propõe a demolição de antigas casas na Rua Frederico Steidel (os 500 moradores seriam transferidos para dois edifícios a serem construídos no local). “Com isso se cria uma área livre de 35 mil metros, da Rua Jaguaribe à Avenida São João e da Estação Santa Cecília até a Rua Frederico Steidel”, explica Franco. No espaço deve restar muita área verde e serem construídos alguns edifícios, como um hotel, e outros de serviços, além de quiosques para comércio. Para a comerciante Solange Regina B. Cheunemann, que tem uma loja no largo, é preciso muito cuidado. “Se não houver fiscalização, a praça vai ser usada por mendigos e bandidos e será só mais um ponto de

preocupação”, afirmou. Uma das partes mais usadas do projeto é criar um corredor verde ligando o Parque da Água Branca ao Memorial da América Latina. Isso implica na demolição de alguns galpões instalados na região. O Sinduscon já abraçou o projeto de desmontar o Minhoção e construir os túneis, além de revitalizar a região. “Vias elevadas estão sendo abandonadas em outras partes do mundo, como em Boston, que vem desmanchando seu elevado”, explica o gestor do Sinduscon de São Paulo, Sussumu Niyanu. Mas ele não aposta na cobrança de pedágio para pagar a obra. “Talvez uma operação urbana e a própria valorização imobiliária, com recolhimento do IPTU, possam gerar os recursos.”

PROJETO VIÁRIO AV. NAZARÉ

Ligação viária Nazaré x Via Anchieta

1971

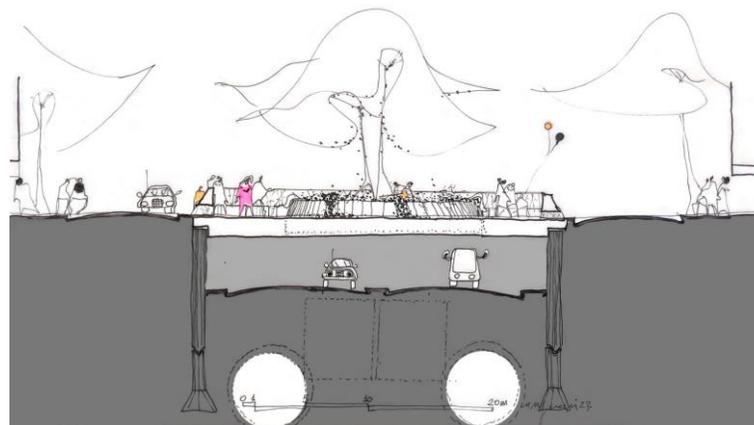
A exposição anterior sobre a ligação Leste-Oeste da avenida São João gerou a possibilidade do mesmo consórcio ser contratado para outro sistema viário na cidade.

Nesta ocasião a PROJEST, particularmente por vontade do eng. Luiz Vieira solicitou-me a proposta idealizada e interrompida da Av. São João para ser implantada na Av. Nazaré.

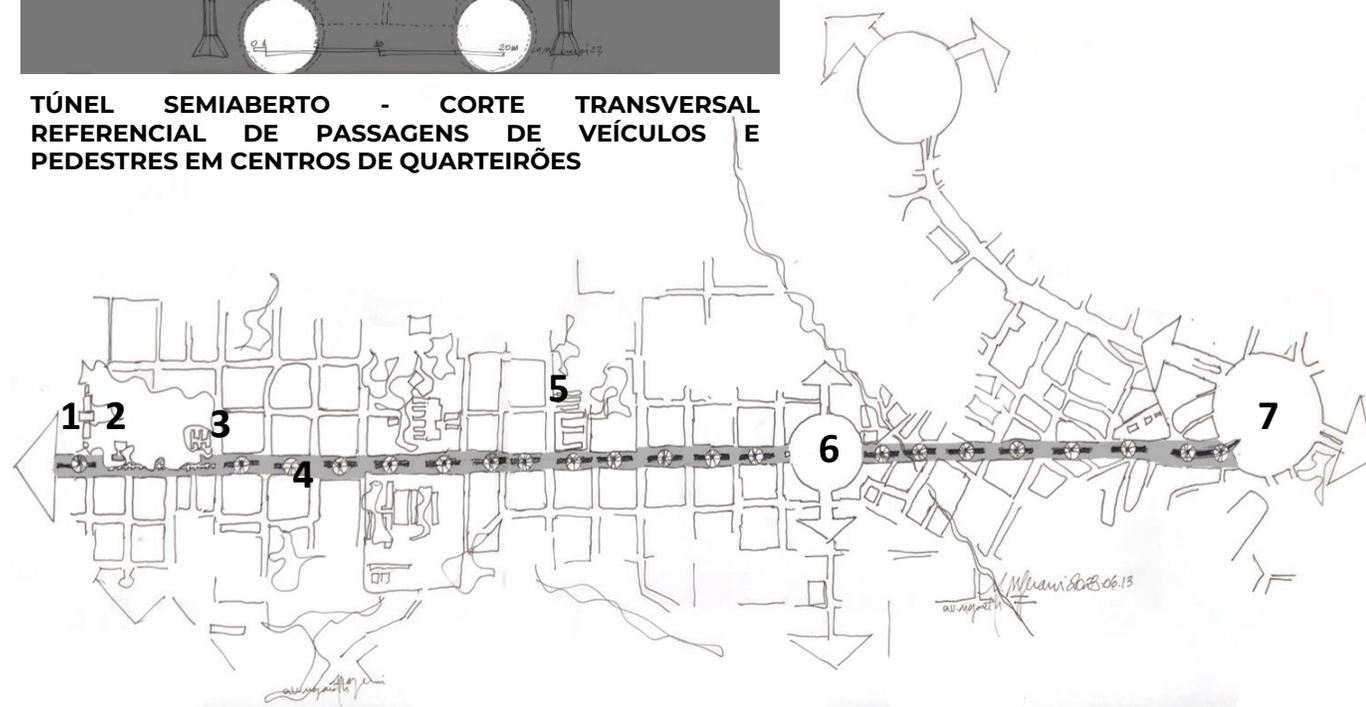
A grande defesa do engenheiro, que inicialmente consideramos não tão pertinente, uma vez que o lugar se encontra afastado do centro, em bairro distante. Porém, após percorrermos o local ficou nítida sua necessidade, uma vez que já na época a Via Anchieta embocava no bairro de pinheiros de forma congestionante.

Os veículos de acesso à Via Anchieta eram canalizados a Av. Silva Bueno. No ideário da PROJEST, líder do grupo, era justificada a implantação de nosso conceito urbanístico unindo o final da avenida Nazaré sob a Av. Gentil Moreira seguindo em direção reta à Via Anchieta com desapropriações.

Vale ressaltar que hoje temos grandes estradas desembocando ruidosamente em bairros. Um exemplo nocivo de desurbanização é o percurso da Av. Francisco Morato. Hoje chamada Estrada Urbana, nome bastante apropriado.



TÚNEL SEMIABERTO - CORTE TRANSVERSAL REFERENCIAL DE PASSAGENS DE VEÍCULOS E PEDESTRES EM CENTROS DE QUARTEIRÕES



PROJETO VIÁRIO AV NAZARÉ X VIA ANCHIETA - TRECHO MUSEU PAULISTA ATÉ VIA ANCHIETA CRUZANDO AV GENTIL DE MOURA

- 1 - MUSEU DO IPIRANGA
- 2 - POSTO DE BOMBEIROS
- 3 - MUSEU ZOOLOGIA USP
- 4 - TÚNEL MODULAR SEMIABERTO
- 5 - PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA SP
- 6 - INTEGRAÇÃO NAZARÉ E AV GENTIL DE MOURA
- 7 - INTEGRAÇÃO AV. NAZARÉ COM A VIA ANCHIETA

PROJETO VIÁRIO AV. NAZARÉ

Ligação viária Avenida Nazaré x Via Anchieta
Ano: 1971

IMPLANTAÇÃO E CORTE ESQUEMÁTICO – PROJETO EM TÚNEIS SEMIABERTOS

Por iniciativa do Eng. Luiz Vieira da PROJEST foi escolhida a Av. Nazaré, no bairro do Ipiranga, para a reprodução do conceito da Av. Paulista, desde que se estendesse até a Via Anchieta com desapropriações em trecho após a Av. Gentil de Moura. Mantendo-se as pistas locais de preferência intocáveis, com interação estrutural contida na faixa de rebaixamento do sistema viário pertinente ao local. O corte aqui representado, mostra que as fundações da nova obra rebaixada deveriam ser escavada entre “paredes laterais” em tubulões sequenciais. Estrutura que articularia as passagens das ruas transversais em nível existente com as locais da Nazaré. Ao centro de cada quarteirão haveriam passagens para pedestres com nicho circular para o paisagismo local. O desenho elucidava o que se pretendia na época junto a Projest Ltda.



1 – MUSEU DO IPIRANGA
2 – POSTO DE BOMBEIROS

3 – MUSEU ZOOLOGIA USP
4 – TÚNEL MODULAR SEMIABERTO

6 - INTEGRAÇÃO NAZARÉ E AV GENTIL DE MOURA

CICLOPASSARELA X RIOS URBANOS

Interação urbana com projeto estrutural

Ano: 2022

PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS

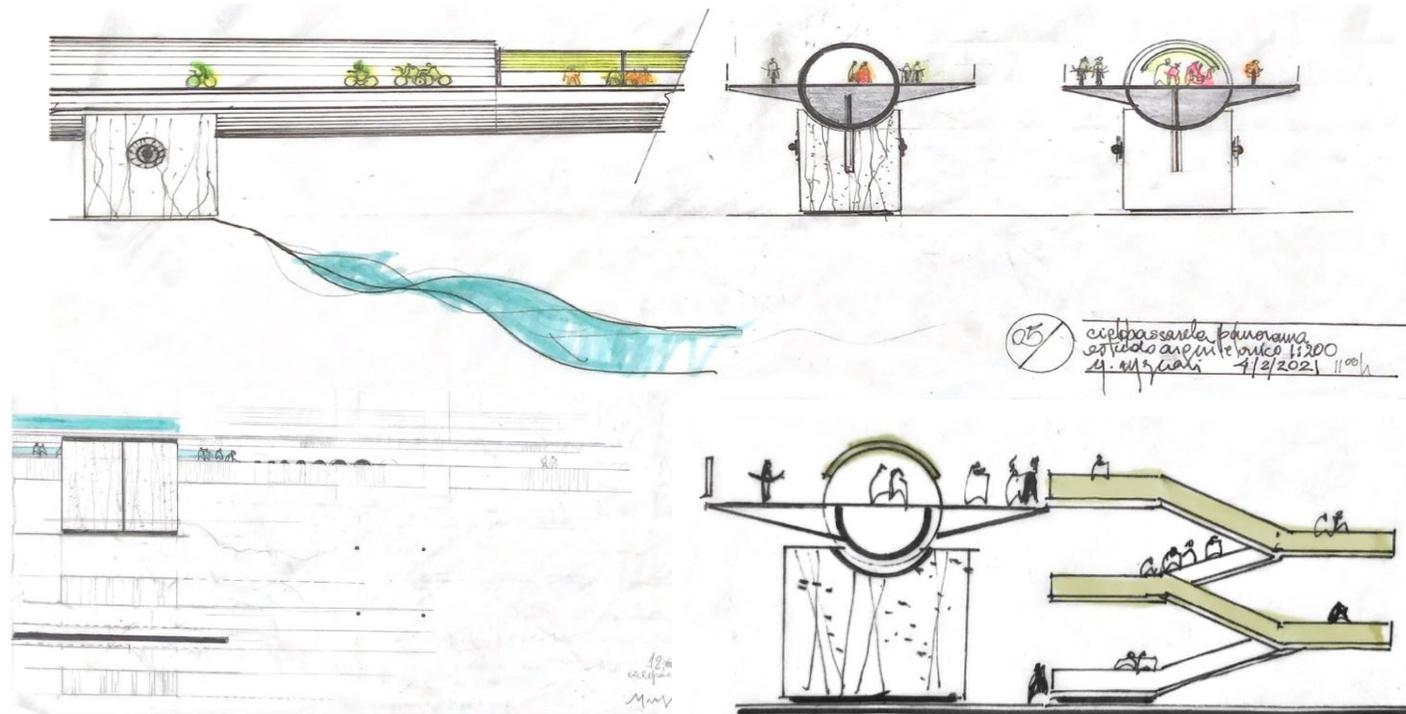
CONCEITOS PROJETUAIS MODULARES DE MOBILIDADE URBANA – ESBOÇOS DE CRIAÇÃO

A visita a alguns locais dos rios Tiete e pinheiros cria tanto a coragem como a preocupação de qualquer nova obra nesses esqueletos estruturais da cidade que hoje ultrapassa sua área contida.

Os rios que antes abraçavam a cidade, hoje são abraçados criando ambientes isolados dos pedestres

A correta união de tantos núcleos da cidade separados entre si tem que viabilizar caminhos de pedestres cobertos, como já na antiguidade assim se pensava e fazia.

Diante da paisagem destes espaços de obra sobre o rio serem tão peculiares a veículos, em diferentes estágios, nada mais justo na linguagem de uma cidade repleta de impulsos e ruídos serem estas novas obras modulares criando a noção que estamos na mesma cidade.



CONJUNTO DE ESBOÇOS SEM LINEARIDADE QUE EXPRESSAM O PROCESSO DE INTUIÇÃO DE CONCEPÇÃO DE QUALQUER PROJETO.

CICLOPASSARELA X RIOS URBANOS

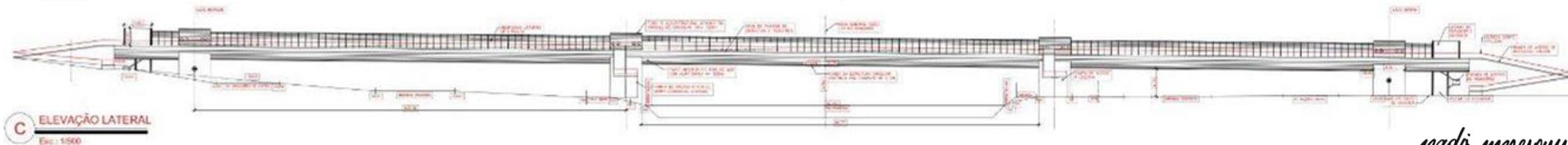
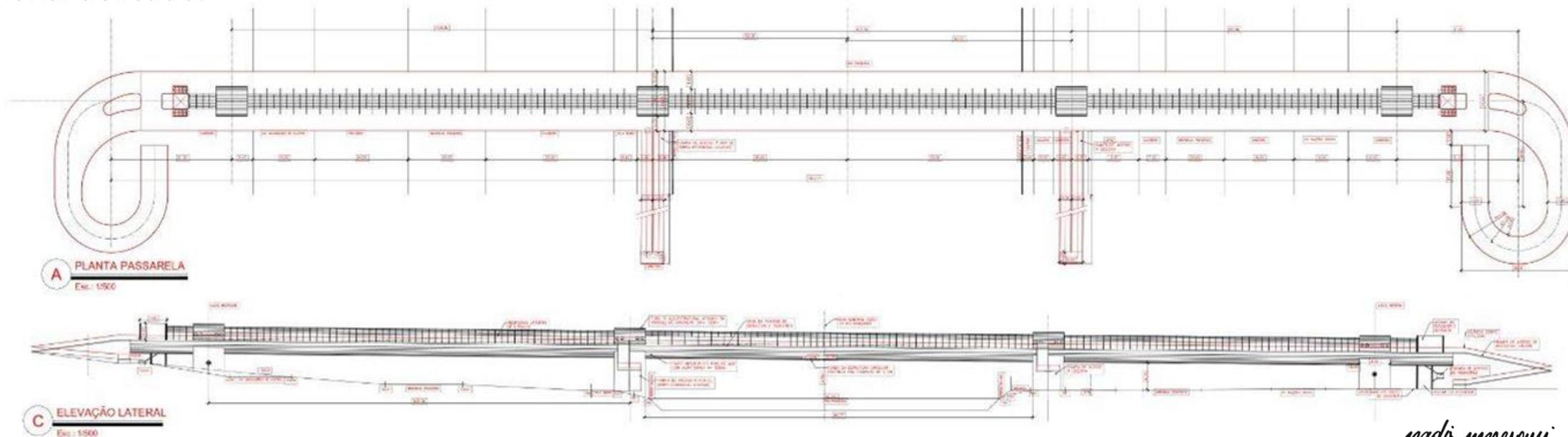
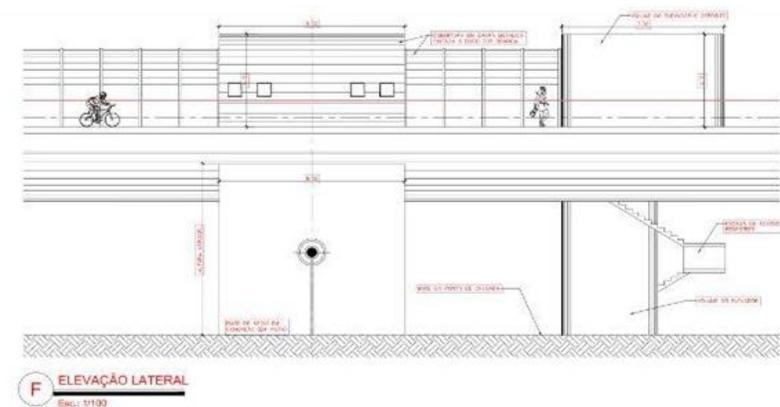
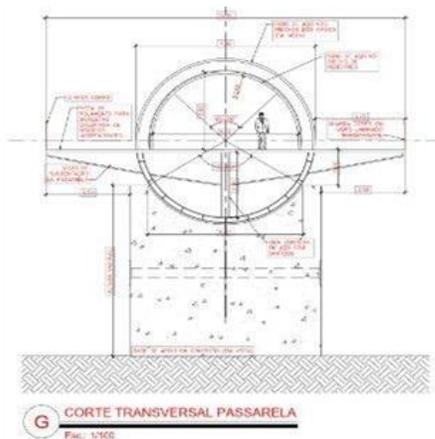
Interação urbana com projeto estrutural

Ano: 2022

PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS

CONCEITOS PROJETUAIS MODULARES DE MOBILIDADE URBANA – PLANTAS, CORTES E ELEVAÇÕES

Os desenhos técnicos podem confirmar a versatilidade da proposta para ser reproduzida em escala sobre os rios tietê e pinheiros. A época contemporânea com toda sua versatilidade de criação já está plenamente demonstrada em tantas obras de arte diferentes pelos rios. Isto posto cria-se um desenho que na própria versão técnica não perde suas características de arrojo prospectivo funcional delicado.



ENSAIO DE QUADRA METROPOLITANA

Projeto de quadra urbana adensada
Ano: 1994

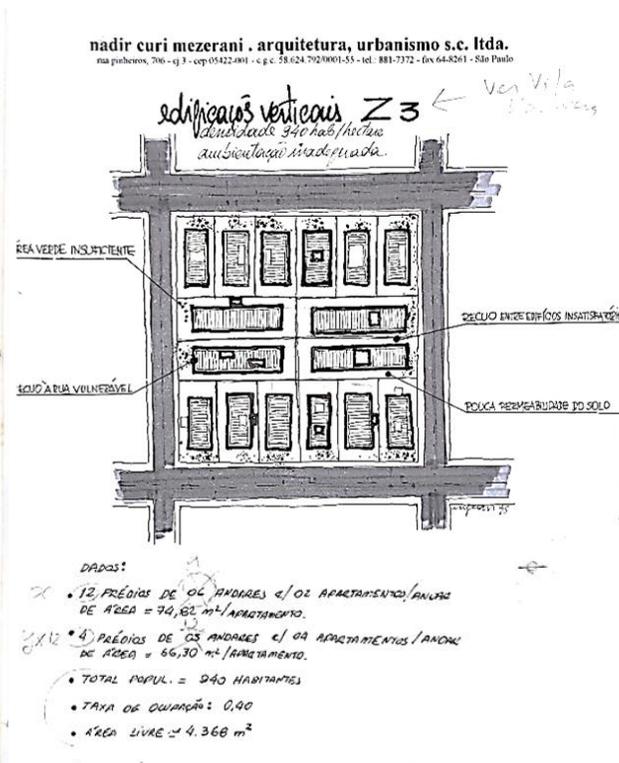
PALESTRA
PROJETOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA COM
INTERAÇÃO DE PROJETOS ESTRUTURAIS

DENSIDADE – SIMULAÇÃO DE USUS 2023 DE QUADRAS EM 1 HECTARE



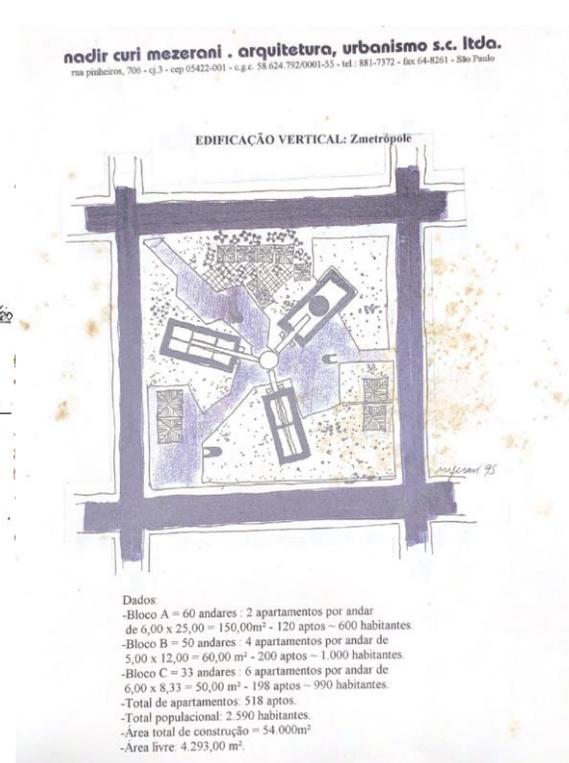
QUADRA EM VILA X CIDADE

22 HABITAÇÕES HORIZONTAIS –
3 PESSOAS EM MÉDIA – **66 HAB/HA**



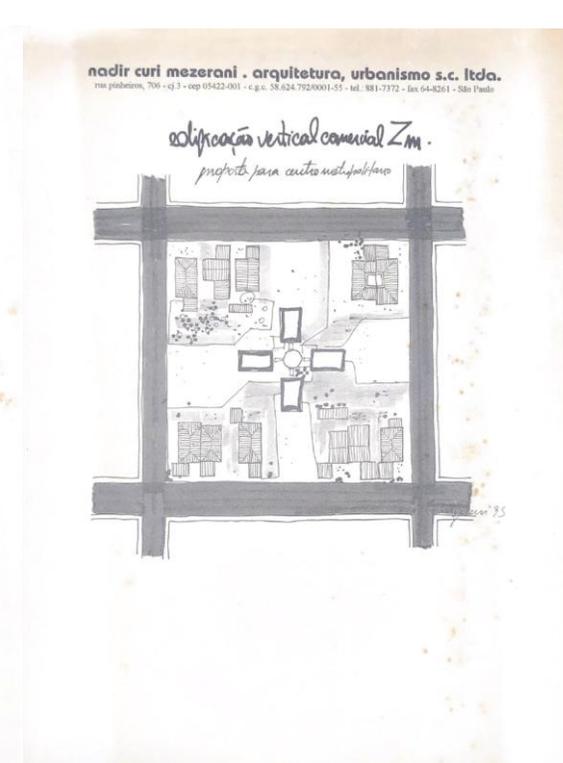
QUADRA EM CIDADE X METRÓPOLE

16 EDIFICAÇÕES VERTICAIS EM MÉDIA 5 ANDARES
3 APARTAMENTOS POR ANDAR
3 PESSOAS EM MÉDIA – **720 HAB/HA**



QUADRA EM METRÓPOLE

3 EDIFÍCIOS VERTICAIS EM MÉDIA 47
ANDARES 4 APARTAMENTOS POR ANDAR
3 PESSOAS EM MÉDIA – **2.538 HAB/HA**



QUADRA EM METRÓPOLE

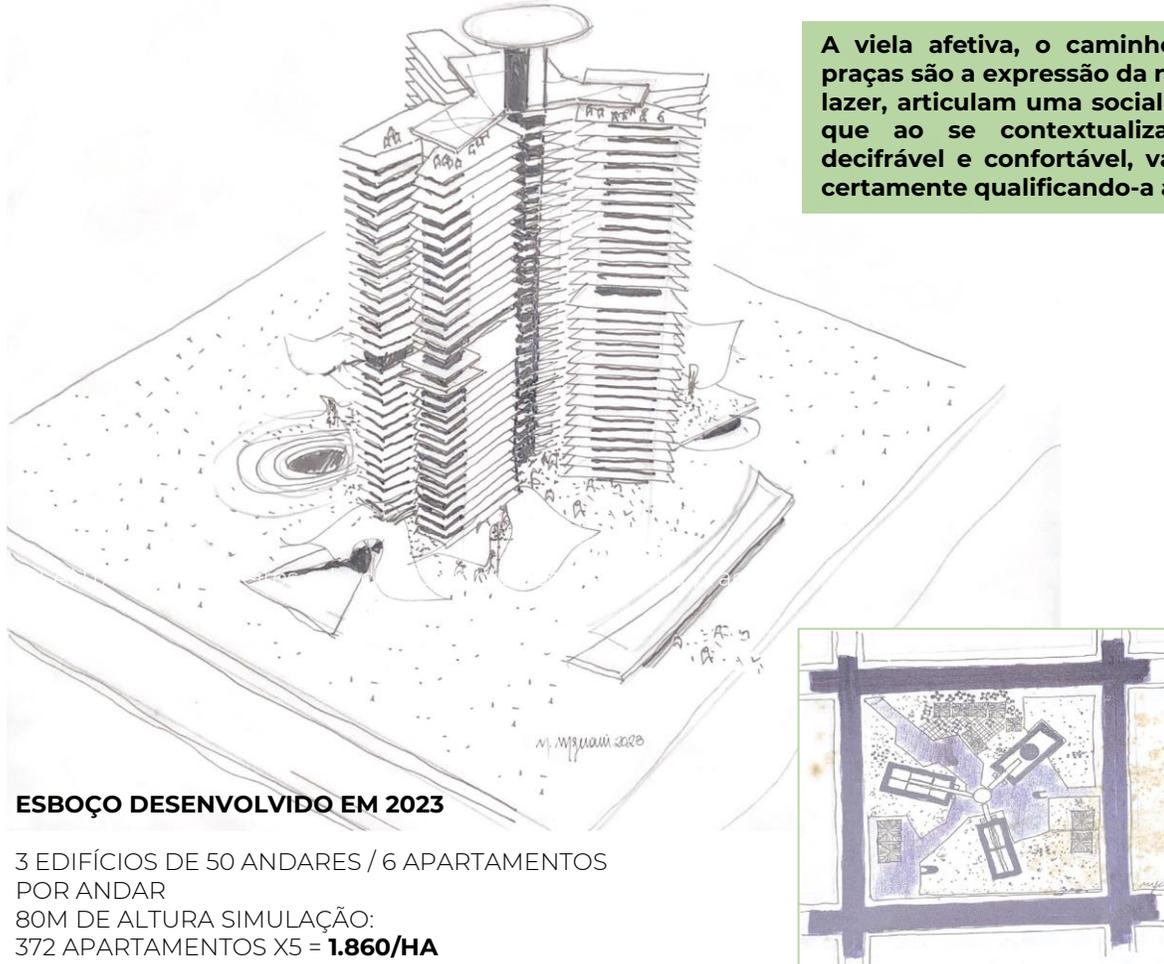
4 EDIFÍCIOS VERTICAIS EM MÉDIA 60
ANDARES 3 APARTAMENTOS POR ANDAR
4 PESSOAS EM MÉDIA – **2880 HAB/HA**

ENSAIO DE QUADRA METROPOLITANA

Projeto de quadra urbana adensada
Ano: 1994

CONCEITOS E EXERCÍCIOS LOCAIS

A viela afetiva, o caminho, a rua e verdes praças são a expressão da nossa mobilidade e lazer, articulam uma socialização e o habitar, que ao se contextualizarem em espaço decifrável e confortável, valorizam a cidade, certamente qualificando-a ambientalmente



ESBOÇO DESENVOLVIDO EM 2023

3 EDIFÍCIOS DE 50 ANDARES / 6 APARTAMENTOS POR ANDAR
80M DE ALTURA SIMULAÇÃO:
372 APARTAMENTOS X5 = 1.860/HA

A difícil arte da arquitetura em seu urbanismo necessário



Há uma relação estreita entre a concepção de obra arquitetônica e o contexto urbano consolidado ou em processo de reestruturação, mesmo que ambos sejam públicos. Esta composição cria reflexos em seu observador usuário, como protagonista principal da cidade, na qual arquitetura e letra e o urbanismo misturam. Como esta relação sensorial nem sempre é evidente ou ponderável, torna-se difícil sua leitura e codificação, sendo indispensável extrair elementos críticos de experiência profissional, no processo de criação em questão, que os direcionem à harmonia urbana. Diante deste grau de dificuldade, nem sempre esse resultado conse-

guar ser atingido, neste caso, certamente haverá ruídos em prejuízo do ambiente. A viela afetiva, o caminho, a rua e verdes praças são a expressão de nossa mobilidade e lazer, articulam a socialização e o habitar, que ao se contextualizarem em espaço decifrável e confortável, valorizam a cidade, certamente qualificando-a ambientalmente. Nossa cidade cresceu em velocidade incompatível com sua própria gente; era um bairro esquecido de Portugal, que de forma incógnita, tornou café e transformou-se bruscamente em país industrial, subdesenvolvido. Diante de fatídica condição, há que se verbalizar pro-



postas que alimentem redensos ambientais de convivência prospectiva de edifícios, resolvam tantos problemas sociais que propiciam desconfortos urbanos. Para exemplificar, há séculos condicionantes históricos de organização territorial, compostos basicamente de ruas racionalizadas por estratos de lotes dentro de quadras, suportando, por milhares, cidades horizontais. Esta raiz, há menos de dois séculos, vem condicionando a metamorfose da verticalização de cidades. São Paulo cultural e economicamente exposto, em contraponto à habitual utilização do solo em rápida especulação, diante de sua condição de govern-

nao, pode adotar conceito prospectivo ao seu desenho de reformulação, de redensos positivos e necessário da quadra como "lote único". A pretendida ambientação diferenciada sob legislação não só trará correções de enormes ruídos entre habitações horizontais unidas a prédios como credenciaria, aos originários proprietários, títulos compensatórios diferenciados. Os males causados por essa "convivência" deverão ser corrigidos por política nacional de uso do seu território, abolindo a atávica mentalidade de erro. Em 1995, no século passado, divulgamos este conceito de "quadra metropolitana" e o reproduzimos neste

journal com simulação de uso, ilustrado com edifício aberto à rua dos Pinheiros em seu embasamento, sem, obviamente, antes da recente inauguração da estação de metrô Fradique Coutinho, que transformaria a região. Logo, a rua dos Pinheiros e Avenida Rebouças são capazes e outros jornais, assim como seu bairro. Vários empreendimentos são carregados pela força tardia do Metrô e do atual Plano Diretor. Há especial atenção no fato de suas ruas serem planas e de passeios largos desde a avenida Brasil passando pela estação Fradique (aguardando a retirada de floresta, barreiros superficiais no passado) até a Faria Lima, junto ao Largo do Batata, facilitando pedestres. As novas edificações que vierem a ser construídas, e que não haja impropriedades com seus embasamentos, em uso misto voltados à cidade, irão criar aderência à integração social.

As características peculiares deste privilegiado espaço, somado a edifícios abertos, sem muros, certamente nos afastará da especulação de qualquer tipo de shopping, com ar condicionado, que enclausura pessoas amarradas ao carro. Quanto à nova paisagem em rápido curso, e de se suportar que haja diálogo entre arquitetura e urbanismo, ainda que não tenhamos, como vizinho, nenhuma "quadra" com edifício feliz, pleno em fachadas arrojadas por modernidade de ruas.

Projeto arrojado de difícil aceitação, contra interesse de corporações de mercado, ganhará lucrativamente a retinência de poluidores burocráticos da paisagem paulistana, enorme contribuição de nossa cidade. Em memória de amigo, um ano depois, Carlos Fradique, resultamos em outro edifício, já concluído, fran-

Esperamos que este impulso regional de nosso bairro, caso também atraia empreendedores e profissionais estrangeiros, seja contribuído à nossa arquitetura, através de meros exercícios volumétricos de caixa de vidro e que os leve a considerar os constantes valores mencionados. É benéfica a divulgação constante da mídia sobre as artes da arquitetura e do urbanismo, integradas à engenharia, geografia e história, para que propicie a compreensão de seu grau de dificuldade, em busca de entender e atender à sociedade com sua beleza e pertinência.

Arquiteto e Urbanista Nadir Mezermani.

DADOS APROXIMADOS

QUADRA ESTAÇÃO METRO F. COUTINHO
ÁREA DA QUADRA: 7.500m²
TAXA DE OCUPAÇÃO: 20%
COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO: 4,5
CASAS DESAPROPRIADAS: 24 casas
RECULO FRONTAL EMBASAMENTO: 30m
RECULO POSTERIOR EMBASAMENTO: 30m
RECULO LATERAL EMBASAMENTO: 16m
ÁREA PAVIMENTO TIPO: 5,75 m²
ÁREA EMBASAMENTO: 2.320m²
PAVIMENTOS DO EDIFÍCIO: 47 pavimentos
ÁREA DE PROJEÇÃO: 2.120m²
DIMENSÕES DO EMBASAMENTO: 39x53m
EMBASAMENTO: Terreo + 3 pavimentos
ÁREA CONSTRUÍDA: 33.750m²
ÁREA PERMEÁVEL: 20%

QUADRA METROPOLITANA 02 e 03
ÁREA DA QUADRA: 14.000m²
TAXA DE OCUPAÇÃO: 26%
COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO: 4,5
CASAS DESAPROPRIADAS: 25 casas
RECULO FRONTAL EMBASAMENTO: 30m
RECULO POSTERIOR EMBASAMENTO: 30m
RECULO LATERAL EMBASAMENTO: 30m
ÁREA PAVIMENTO TIPO: 900m²
ÁREA EMBASAMENTO: 3.600m²
PAVIMENTOS DO EDIFÍCIO: 58 pavimentos
PROJEÇÃO DO EDIFÍCIO: 3.600m²
DIMENSÕES DO EMBASAMENTO: 60x60m
PAVIMENTOS EMBASAMENTO: Terreo + 3 pavimentos
ÁREA CONSTRUÍDA: 63.000m²
ÁREA PERMEÁVEL: 20%

Arquitetos Nadir Mezermani e Celso Franco

ESTUDO "QUADRA METROPOLITANA"



VISTA SENTIDO BAIRRO CIDADE

nadir mezermani

Obrigado!

nadir mezerani.

Contato:

nadir@nadirmezerani.com

www.nadirmezerani.com