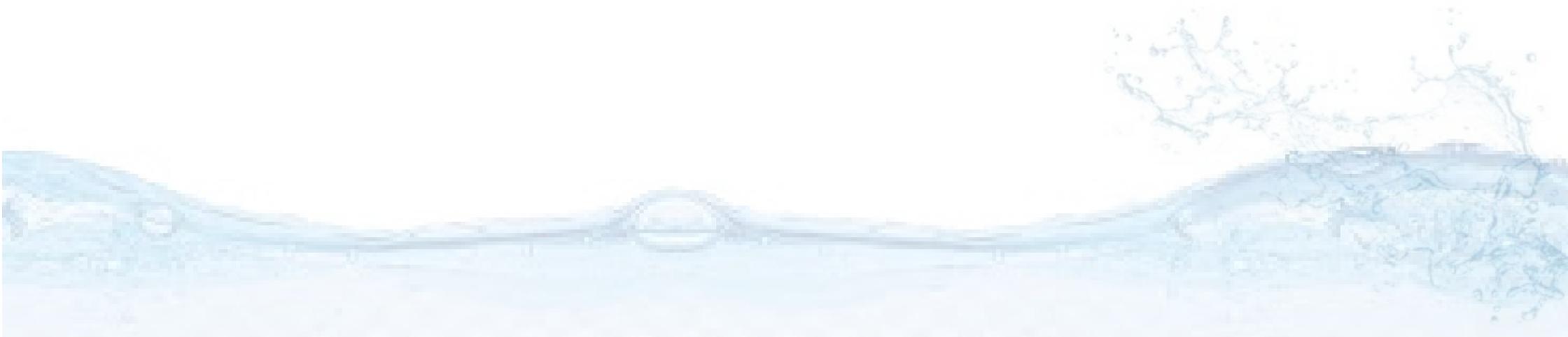
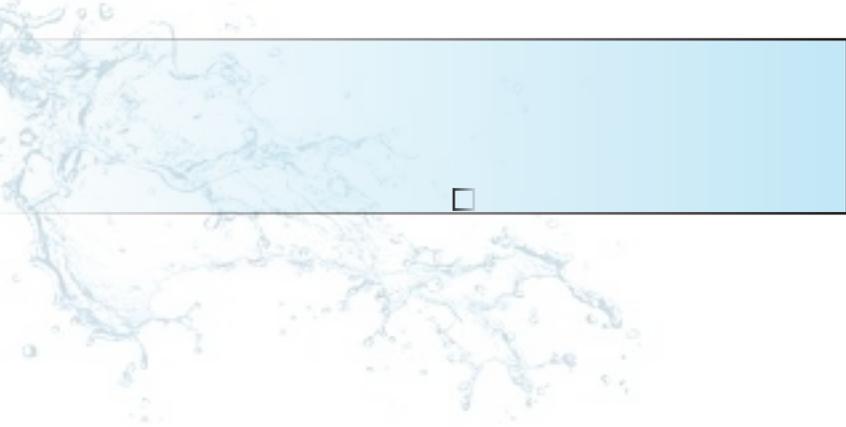


# PAÇO MUNICIPAL PALÁCIO DAS ÁGUAS

MARIA SOFIA GONÇALVES ESTEVES





**Pontifícia Universidade Católica de Campinas**  
Centro de Ciências Exatas e Tecnologias (CAETEC)  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

MEMORIAL DESCRITIVO DO PROJETO

ORIENTADOR : JOÃO MANUEL VERDE DOS SANTOS  
ORIENTANDA : MARIA SOFIA GONÇALVES ESTEVES - 17146911

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO  
CAMPINAS - 2021

**BANCA AVALIADORA:**

Mestre João Manuel Verde dos Santos  
Banca interna: Mestre Luís Fernando Campanella Rocha  
Banca externa: Mestre Ayrton Camargo e Silva

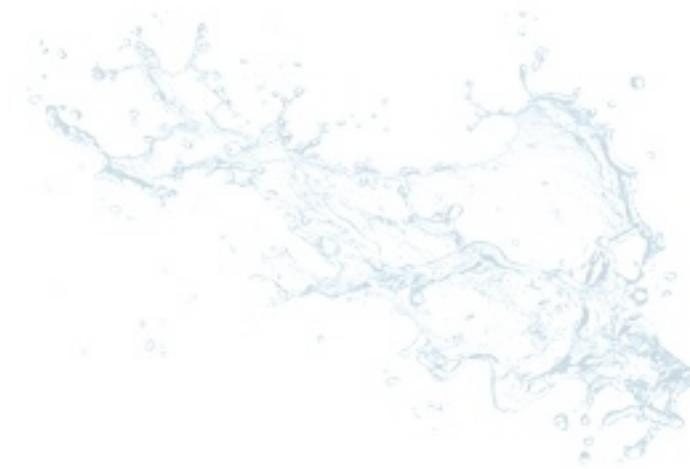


# AGRADECIMENTOS



Gostaria primeiramente agradecer a Deus pela oportunidade de cursar um curso tao gratificante, que me proporcionou 5 anos de muito aprendizado, e a minha familia, que me incentivou e apoiou, minha mae principalmente, Leda Cristina Gonçalves que nunca desistiu de mim, teve muita paciencia, e amor incondicional em momentos dificeis. Meu tio Armando e Claudia Estela que me ajudaram financeiramente, investindo no meu futuro, mesmo muitas vezes não merecendo. Agradeço meu pai e minha irmã por estarem sempre comigo, me levando e buscando na faculdade ou me acompanhando em museus, centros culturais entre outros lugares. E todos meus parentes que me amam e zelam pelo meu futuro. Amo todos vocês, espero ainda dar muito orgulho a todos. Quero agradecer também meus amigos que fiz durante a faculdade, que me proporcionaram tantos momentos incríveis, uma troca de conhecimento inimaginável, companheirismo e união, um vínculo formado nesses 5 anos, podendo ver as vitórias e desafios que cada um passou até chegar aqui. Agradeço principalmente a Giovanna Ryu, uma amiga que espero levar pra vida.

Seguindo agradeço meus amigos que cultivei no percorrer da minha vida, quem mesmo em momentos de dificuldade estavam me apoiando, e me ajudando a descontrair e a seguir firme em meus objetivos. E por fim, agradeço aos meus professores que me instruíram e me ensinaram tantas coisas em um período tão curto, o que parecia uma eternidade passou em um piscar dos olhos, mas principalmente ao João Manuel Verde, um professor incrível, um orientador excelente e uma pessoa maravilhosa, que me ajudou no percorrer deste ano para o desenvolvimento do meu TGF.



# ETAPA 1

## PLANO URBANO

### EQUIPE:

Carolina Ferreiras de Souza -17146176  
Gabriel Augusto Magatti Alvez -17026162  
Giovanna Parreiras Ryu -17043613  
Marcela Camargo Lima -17041997  
Maria Sofia Gonçalves Esteves -17146911  
Sabrina Paulo Cruz -17774837--v



MUNICÍPIO DE HORTOLÂNDIA  
CONNECTIVIDADE:  
DO FRAGMENTO AO CENTRO

# RESUMO

palavras chave:

conexão, sustentabilidade, polo atrativo, transporte, intermodalidade, comércio, serviços.

---

O grupo escolheu a cidade de Hortolândia como área de análise urbana, ao notar os pontos de potencialidade e fragilidade dessa cidade, recém emancipada. Decidimos propor um plano urbano que estimulasse o crescimento de forma organizada, e um maior sentimento de pertencimento da população pela mesma.

Para isso, o grupo propõe um novo centro com diretrizes que geram a conectividade dos fragmentos da cidade.

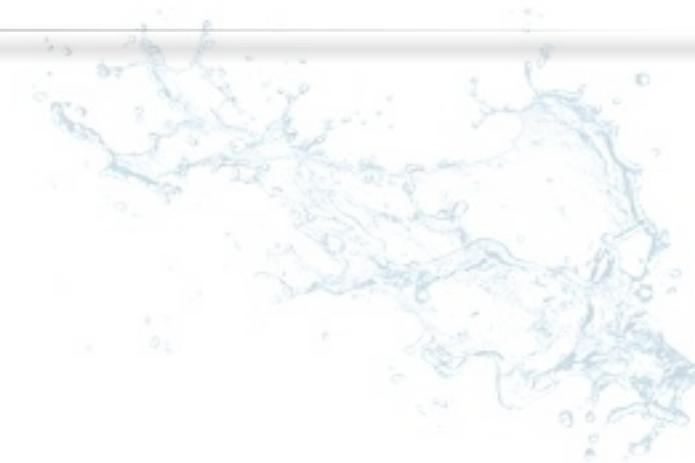
# INTRODUÇÃO

Escolhemos a cidade de Hortolândia como área do nosso projeto, e a partir disso encontramos pontos de fragilidade e potencialidade, entre eles o distanciamento da população em relação ao município, com isso delimitamos uma área dentro da mesma onde implantamos o projeto urbano para conectar os fragmentos a um novo centro, que atraia a população para o crescimento e uma maior integração de seus moradores com a cidade.

Recém emancipada, com apenas 30 anos e uma população estimada de 234.259 habitantes com uma área territorial de 62.276Km<sup>2</sup>. Pertencente à Região Metropolitana de Campinas, por onde passa uma linha férrea que conecta Americana até São Paulo. Esse foi um dos pontos que influenciou o local do projeto e sua proposta urbana.

Seguindo, ao analisar o zoneamento da cidade, fizemos propostas para reduzir a quantidade de zonas existentes, para estimular o crescimento seguindo o plano urbano do grupo. A partir disso, levantamos o uso do solo da cidade e identificamos a área com maior potencial para a implantação de um novo centro.

Para amarrar a proposta, partimos do projeto do PIC(Programa de Incentivo de Crescimento), uma proposta da prefeitura que pretende criar parques lineares e trazer mais áreas verdes e sustentabilidade, os projetos de TIM ( Trem Intra Metropolitano) e TIC ( Trem Inter Cidades), que propõe reativar as linhas de trem para passageiros conectando desde Americana até São Paulo. E por fim iremos seguir o sistema de DOT (Desenvolvimento Orientado pelo Transporte) para estimular o crescimento do município.



# SUMÁRIO

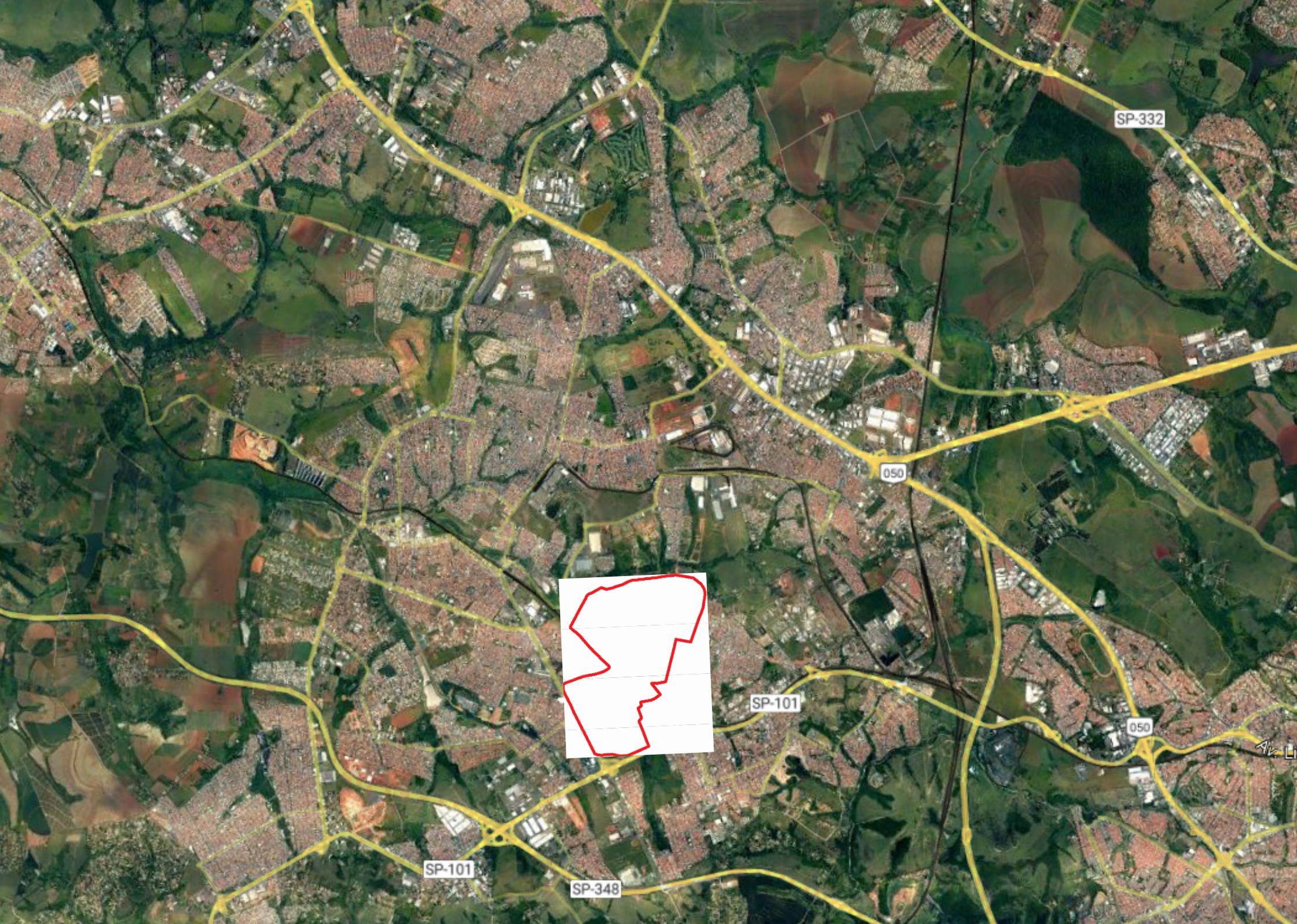
ETAPA 1 - PROJETO URBANO .....	06
• INSERÇÃO.....	13
• HISTÓRICO.....	14
• EVOLUÇÃO URBANA/METROPOLITANA.....	16
• EVOLUÇÃO URBANA/REGIONAL .....	17
• PERIMETRO URBANO.....	18
• SISTEMA VIÁRIO.....	19
• ZONEAMENTO ATUAL.....	20
• USO DO SOLO ATUAL.....	22
• USO DO SOLO LOCAL.....	23
• GABARITO ATUAL.....	24
• GABARITO PROPOSTO.....	25
• DADOS SOCIOECONÔMICOS.....	26
• REDES DE ENSINO.....	28
• REDES DE SAÚDE.....	30
• ATIVIDADES CULTURAIS.....	32
• PONTOS POSITIVOS E NEGATIVOS.....	35
• PROPOSTA DO GRUPO.....	36
• ZONEAMENTO PROPOSTO.....	38
• ZONEAMENTO LOCAL.....	39
• CONECTIVIDADE TIM E TIC.....	41
• DOT - DESENVOLVIMENTO ORIENTADO PELO TRANSPORTE.....	42
• IMPLANTAÇÃO DE PRIORIDADES.....	44
• DIRETRIZES URBANAS.....	46
• MAPA DO PROJETO.....	48
• CORTE - PASSARELA PÊNCEL.....	50
• CORTES DO BAIRRO PROPOSTO.....	52



ETAPA 2 - PROJETO INDIVIDUAL/ PAÇO MUNICIPAL PALACIO DAS AGUAS.....58

- JUSTIFICATIVA.....60
- O LOCAL.....62
- REFERENCIAS PROJETUAIS.....64
- PARTIDO.....70
- PROPGRAMA.....72
- O PROJETO.....74
- IMAGENS DO PROJETO.....86
- CONCLUSÕES FINAIS.....118
- BIBLIOGRAFIA.....120





SP-332

050

SP-101

050

SP-101

SP-348



# INSERÇÃO

FIGURA 1 – Estado de São Paulo



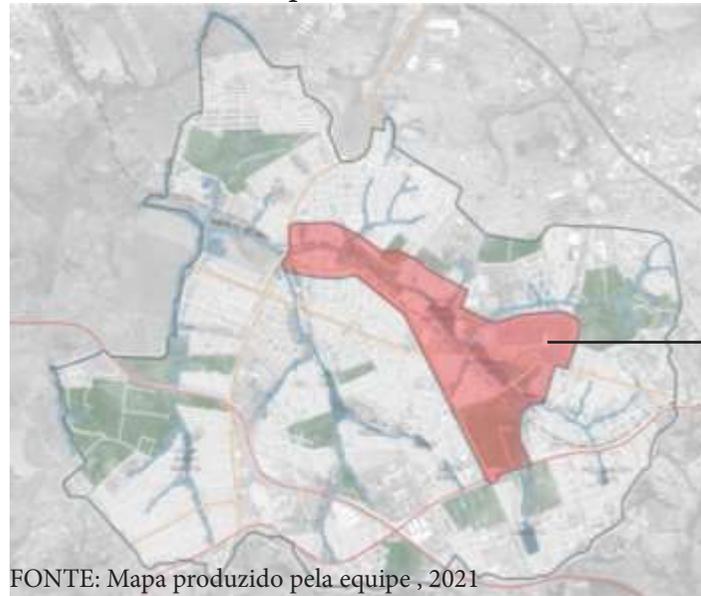
FONTE: Wikipédia, 2021

FIGURA 2 - Região Metropolitana de Campinas



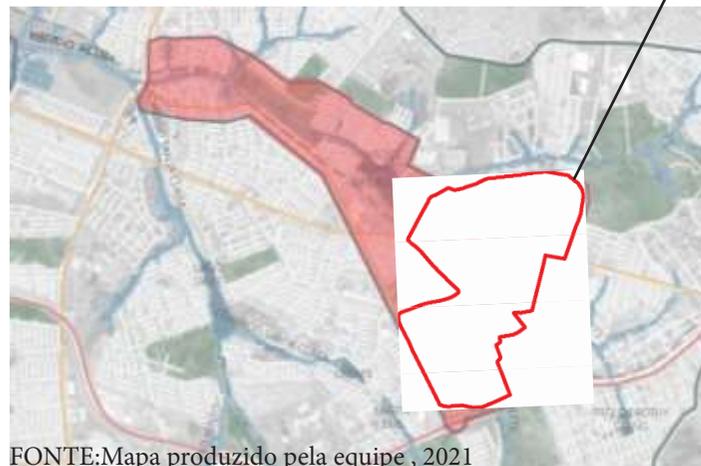
FONTE: Emplasa, 2012

FIGURA 3 - Município de Hortolândia



FONTE: Mapa produzido pela equipe, 2021

FIGURA 2 - Área de intervenção



FONTE: Mapa produzido pela equipe, 2021

área de proposta urbana

área de implantação dos projetos

O Município de Hortolândia é localizado no estado de São Paulo, na Região Metropolitana de Campinas; o aniversário da cidade é dia 19 de maio e foi emancipada em 1991.

A população estimada em 2020 foi de 234.259 habitantes; enquanto no Censo de 2010 com 192.692 habitantes.

A área territorial do município é de 62.276km<sup>2</sup>, onde em seu limite temos Campinas, Sumaré e Monte Mor.

# HISTÓRICO

O início tem origem quando as terras pertenciam a Campinas, que foi fundada em 1774. Estas terras foram doadas pela Coroa Portuguesa a capitão Joaquim José Teixeira Nogueira, um dono de engenho de cana-de-açúcar, na época a agricultura teve um papel essencial para o crescimento, mas o que impulsionou seu crescimento econômico foi a produção de café e a construção da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em 1872. Durante o período da abolição, 1888, o neto de Nogueira, Francisco Teixeira Nogueira Junior, repartiu uma área da terra entre seus antigos escravos. A doação verbal não se concretizou e por falta de documentação, a área que seria o futuro município de Hortolândia passou a pertencer a um médico americano conhecido como Doutor Jonas.

A ausência de documentos e registros de casas dessa época indica uma região que era pouco povoada, devido a isso algumas áreas chegaram a ser renegociadas, porém, as que eram disponibilizadas não favoreciam o café, portanto para aproveitá-las passaram a ser cultivados o algodão, a cana-de-açúcar e a pecuária.

Em 1875, é inaugurada a Estação Monte Mor onde era localizado o vilarejo Quilombos, que pertencia a Campinas. A estação passou a se chamar Rebouças em homenagem ao engenheiro Antônio Rebouças que a projetou, em 1974 ele acaba falecendo ao contrair malária, e a estação passa se chamar Estação Rebouças, em sua homenagem. Mais tarde, em 1930, a estação passa a se chamar Estação Sumaré, nome de uma orquídea originada na região, e por meio do plebiscito em 1945, o vilarejo também passa a se chamar Sumaré, mas apenas 11 anos depois, em 1956, que o vilarejo se emancipou de Campinas.

Enquanto isso, o lugar que seria conhecido como vilarejo Jacuba (FIGURA 1), ainda servia como ponto de parada de tropeiros, colonos e escravos, passou a denominar-se Jacuba, devido aos viajantes se aproveitavam das águas dos riachos e das sombras das árvores para descansarem e se alimentarem com um pirão conhecido como Jacuba, feito de farinha de mandioca, cachaça, açúcar e mel, que acabou batizando o vilarejo. Em 1896, foi construído um ponto telegráfico no povoado, que se tornou a Estação Jacuba em 1917, o vilarejo ainda se aproveitava do cultivo de algodão e cana-de-açúcar, e apenas 30 anos depois, em 1947 que surge o primeiro loteamento, a área pertencente a João Ortolan, foi nomeada como Parque Ortolândia, João Ortolan foi proprietário da primeira fábrica instalada em Jacuba.

Outro empreendimento importante para a consolidação urbana, é o Ginásio Adventista Campineiro (FIGURA 2), fundado por Germano Ritter em 1949 que trouxe urbanização para a área.

As estações Jacuba e Sumaré, fazem parte da linha tronco Jundiaí-Colômbia que possui 507 km, 64 estações onde a de Sumaré fica no km 69,615, e Jacuba no km 62,605, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a qual pertenciam, atuou até 1971 sendo incorporada depois pela FEPASA

até 1998, surgindo a CPTM, a nova Companhia assumiu os sistemas de trens da Região Metropolitana de São Paulo. Em 1996, foi desativada a Estação Jacuba (FIGURA 3), e em 2011 ela foi restaurada como museu, sendo o único edifício tombado no município como patrimônio cultural municipal.

Em dezembro de 1956, o povoado de Jacuba, pertencente até então ao distrito de Santa Cruz, município de Campinas, foi elevado a distrito de Jacuba, sendo alçado ao município Sumaré, e em 1958, Jacuba passa a se chamar Hortolândia, pois já existia uma cidade com o nome Jacuba.

Entre 1970 e 1980, Hortolândia que era formada por grandes fazendas como a terra Camarguense (atualmente encontra-se o bairro Jardim Amanda I e II), passa a atrair o interesse de grandes indústrias, devido ao incentivo fiscal, portanto, é instalado IBM, Belgo Bekaert, Cobrasma, Braseixos, Lanmar, Magnetti Marelli, Samina SCI, Nativa Transformadores S/A e Dow Corning, e devido a esse crescimento, isso fez com que o distrito fosse responsável por mais de 60% da arrecadação de do município de Sumaré.

O desejo por melhorias na infraestrutura e preocupações na área social levam a população a um movimento pró-emancipação, em busca de maior autonomia política. Em 19 de maio de 1991, 19.081 mil eleitores votaram “sim” por meio de plebiscito, para a emancipação. Surge, assim, o município de Hortolândia.

O município seguiu se desenvolvendo, melhorando sua economia e infraestrutura, onde em 2009 foi inaugurado tratamento de esgoto. Em 2019, foi construída Ponte da Esperança que liga o bairro Novo Anglo até o Amanda, passando pela Avenida Santana e a avenida Franceschini. No entanto, nota-se uma fragmentação no território, portanto, em 2021, surge o projeto urbano, conectividade: do fragmento ao centro.

FIGURA 1 - Vilarejo Jacuba XIX



FONTE: Wikipédia, 2021

FIGURA 2 – Ginásio Adventista Campineiro 1970



FONTE: Encyclopedia Adventist, 2020

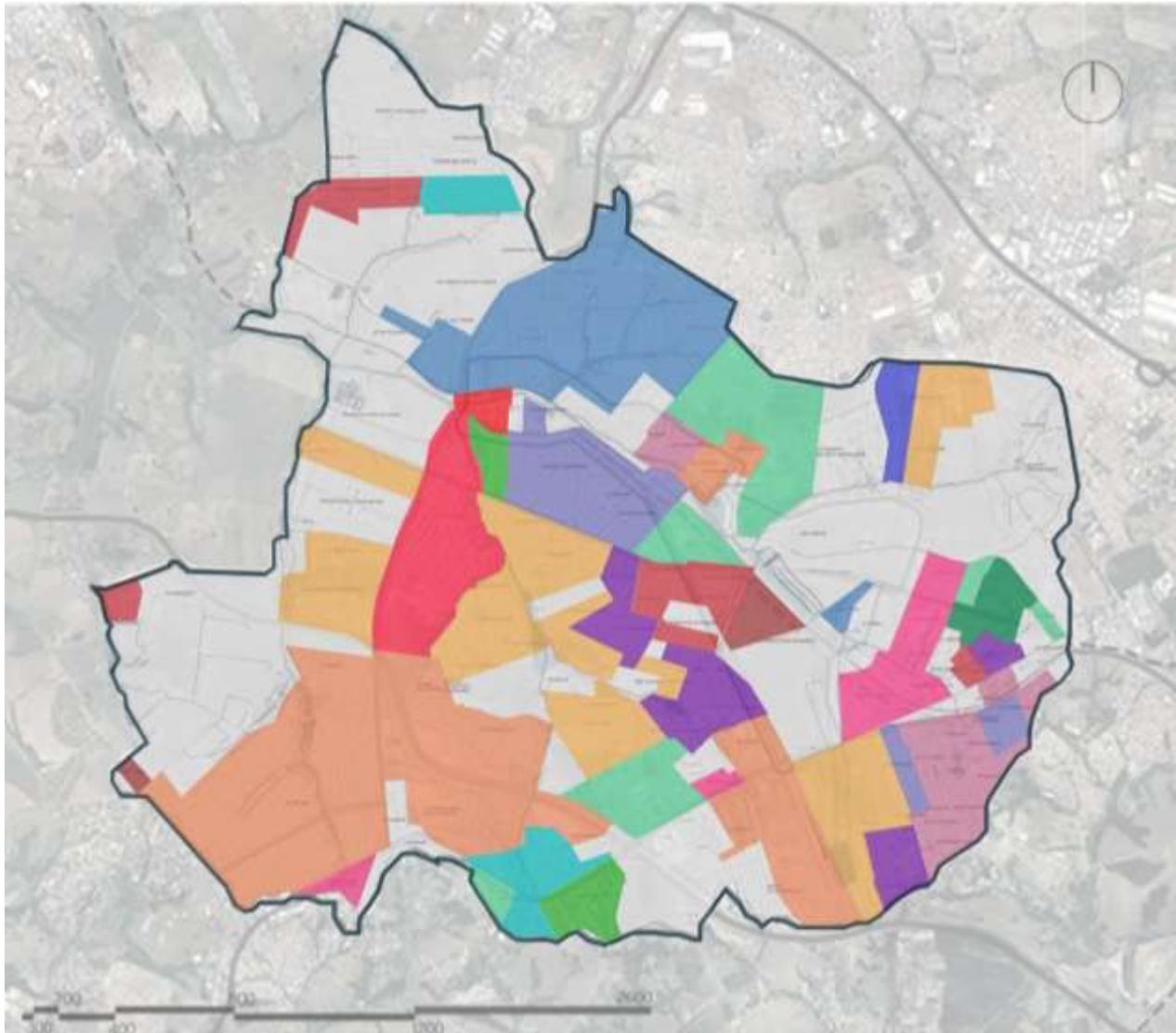
FIGURA 3 - Estação Jacuba 1918



FONTE: Rede Agora, 2017



## EVOLUÇÃO URBANA / REGIONAL

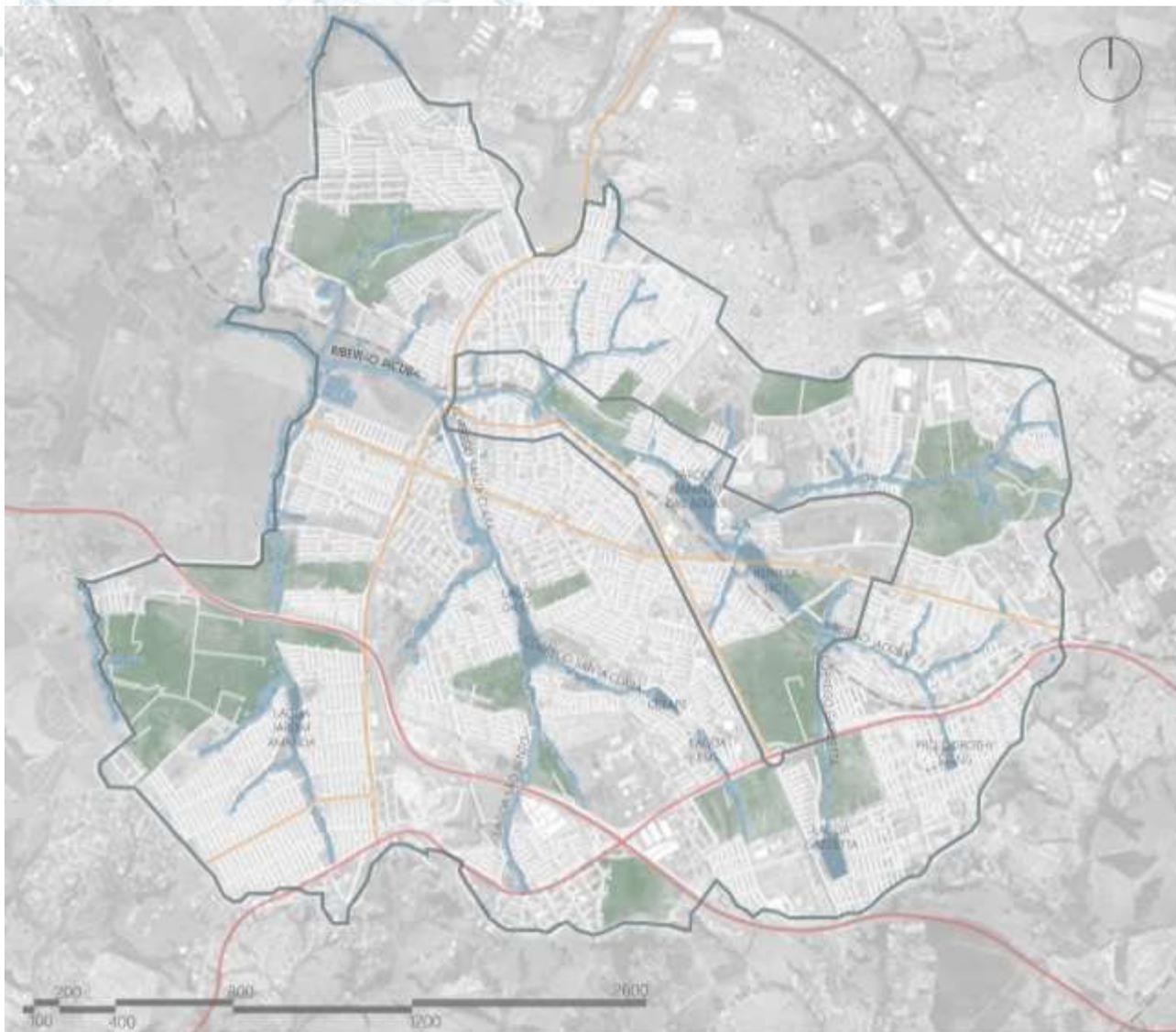


A evolução urbana do município de Hortolândia não é diferente, acompanhando a linha tronco Jundiaí-Colômbia que o município foi se desenvolvendo.

Nota-se que o primeiro loteamento construído em 1947 estava próximo antiga Estação Jacuba, atual centro da memória que pertence a rede rodoviária, tombado pelo município.

A cidade Hortolândia é servida pelas rodovias jornalista Francisco de Aguirra Proença, Anhanguera e Bandeirantes, elas influenciaram a desenvolvimento urbano do município, assim como criou barreiras que consequentemente contribui para que certas áreas evoluíssem mais ou menos urbanisticamente.

# PERIMETRO URBANO



LEGENDA:

○ Limite do município    ● Vazio Urbano  
— Vias arteriais        — Vias secundárias

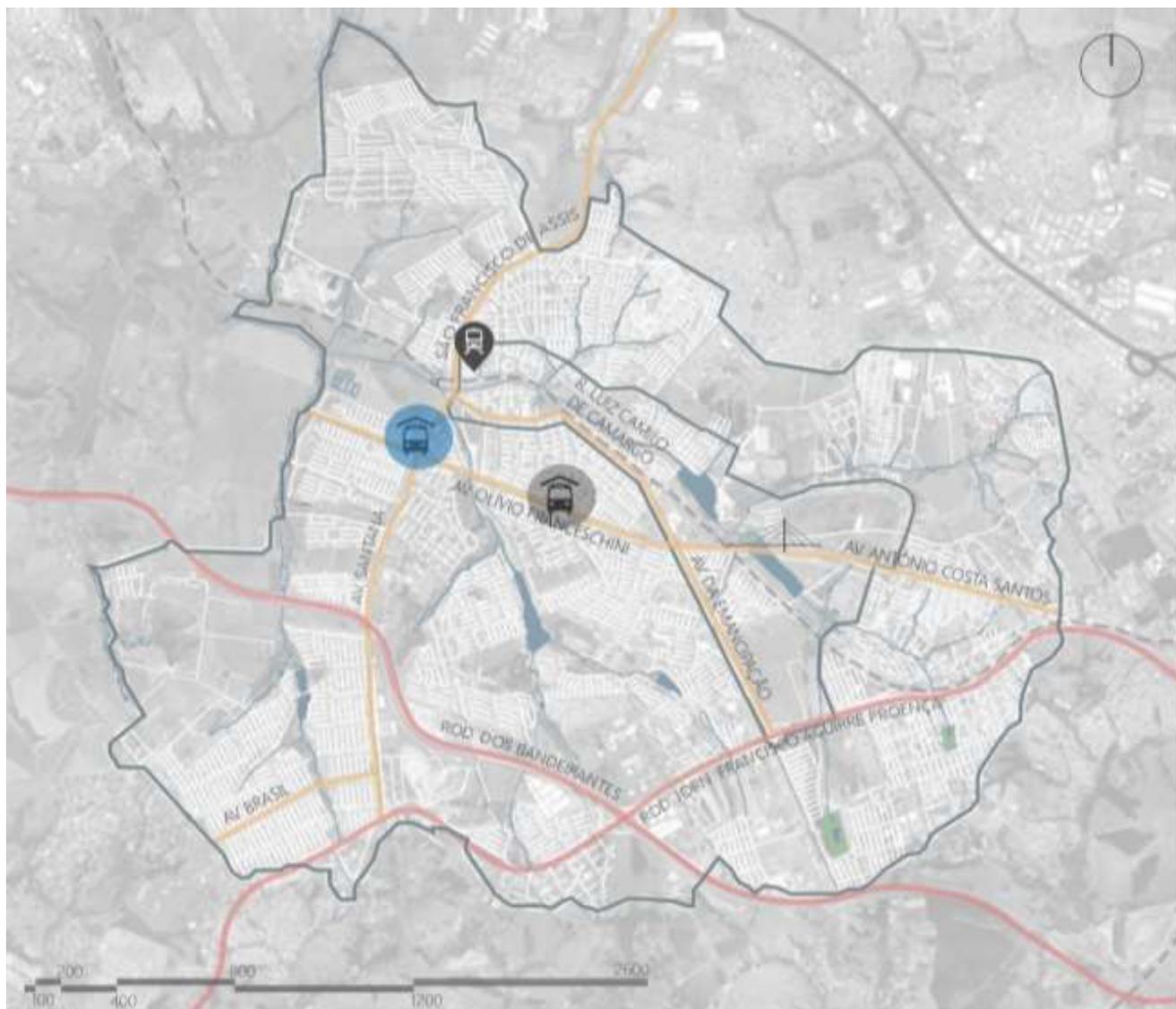
— Curso d'água  
- - - Estrada de Ferro

A cidade Hortolândia possui 62.276km<sup>2</sup> em sua área total, o município, por ser ainda jovem, obtém diversos vazios urbanos distribuídos por todo o território.

Atualmente, alguns desses vazios são focos de projetos existentes para acrescentar qualidade e infraestrutura à cidade, principalmente aos que estão às margens das correntes de águas, todavia, a maior parte desses vazios ainda seguem sem visibilidade e investimentos.

Em relação à hidrografia local, Hortolândia contém cinco córregos principais, sendo eles: Ribeirão Jacuba, Córrego Santa Clara, Córrego São Bento, Córrego Gazzetta e Córrego Anchieta, desses, o principal é o Ribeirão Jacuba que corta a cidade ao meio. Além disso, toda a hidrografia existente está inserida na bacia hidrográfica do Rio Piracicaba.

# SISTEMA VIÁRIO



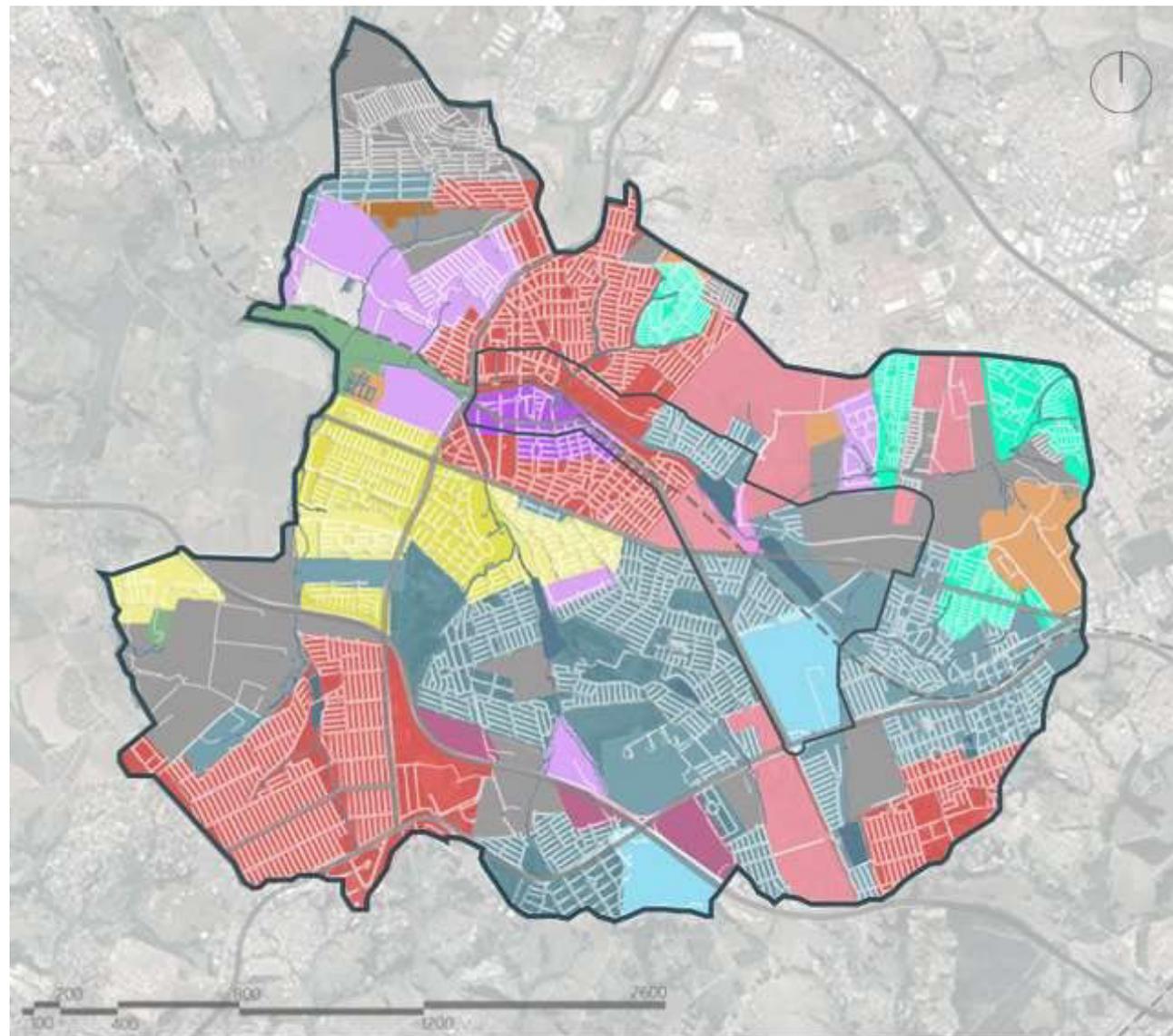
LEGENDA:

- Estação ferroviária
- Terminais rodoviários
- Ponte Estaiada
- Estrada de Ferro
- Vias arteriais
- Vias secundárias

A cidade se desmembra em algumas vias principais, sendo elas: duas rodovias, cinco avenidas e ainda conta com a Rua Luís Camilo de Camargo, que ganha uma visibilidade substancial devido os usos de contém, sendo eles voltados à área de comércio e serviços, que atrela-se precisamente à movimentação que a área possui.

O município contém dois terminais rodoviários, sendo um deles Intermunicipal, que conta com sete linhas rodoviárias (sendo seis delas com destino à Campinas e uma com destino a Monte Mor) e um terminal municipal, que possui 18 linhas rodoviárias distribuídas por todo o município (o sistema atual tem, por sua vez, uma prática radial, em que o transporte utilizam a pulsação centro – bairro e, raramente, cruzam-se entre si).

# ZONEAMENTO ATUAL



LEGENDA:

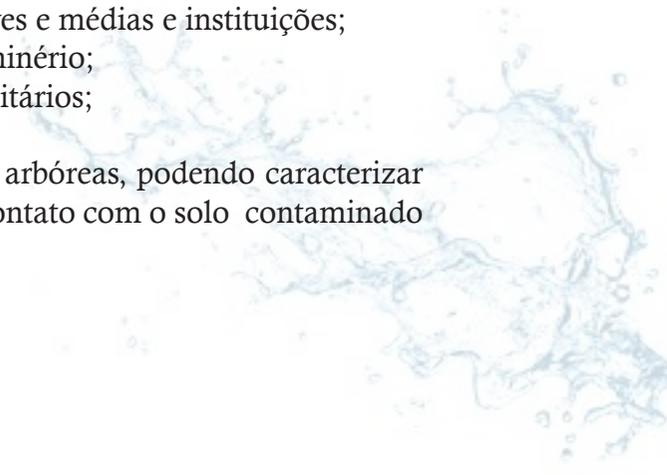




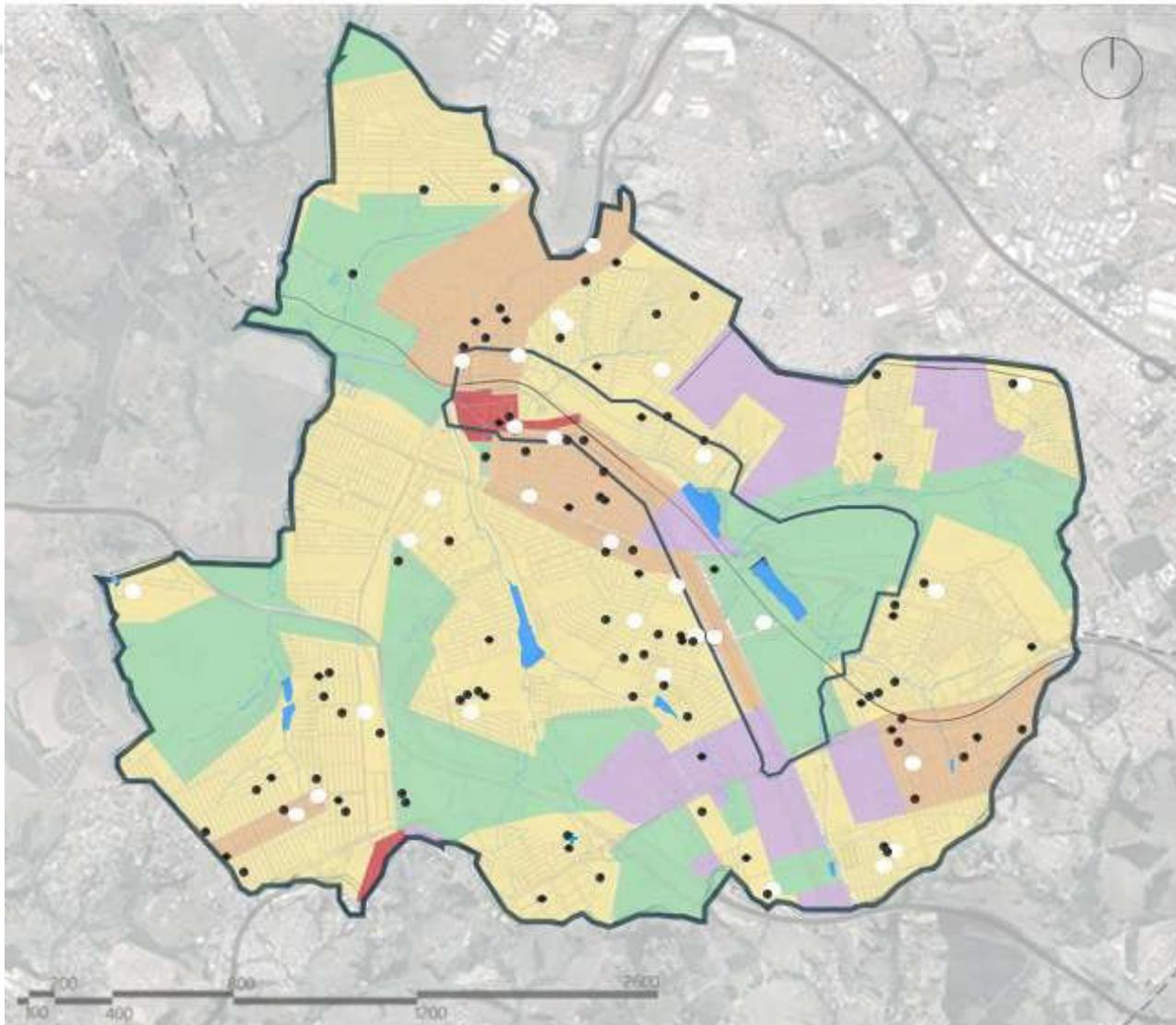
O zoneamento atual é dividido em 15 zonas sendo elas mistas, industriais, centrais, especiais, habitacionais e recuperação ambiental, o uso predominante no município e a zona mista 2 (ZM-2) onde são permitidos serviços, comércios médios e pesados, indústrias leves e médias e instituições.

Na área de intervenção podemos ver também a zona mista 2 (ZM-2), assim como a zona industrial 2 (ZI-2), área onde atualmente se encontra a Magnetti Marelli zona mista 1 (ZM- 1), semelhante à zona mista 2, no entanto pode construir apenas comércios leves e indústrias leves, zona central (ZC),1 que se encontra o atual centro de Hortolândia.

#### Descrição do zoneamento:

- ZH1 - Zona Exclusivamente Residencial, composta por edificação residencial unifamiliar, multifamiliar e instituições
  - ZH2 - Zona Predominantemente Residencial, composta por edificações residenciais uni e multifamiliares, onde serão permitidos comércios, serviços e instituições;
  - ZM3 - Zona Mista, onde são permitidas residências, pequenos comércios e serviços;
  - ZM4 - Zona Mista, onde são permitidas residências, pequenos comércios e serviços, indústrias leves e médias e instituições;
  - ZM5 - Zona Mista, onde são permitidas residências, pequenos comércios, serviços médios e pesados, indústrias leves e médias e instituições;
  - ZM6 - Zona mista, onde são permitidas residências, pequenos comércios, serviços médios e pesados, indústrias leves e médias e instituições;
  - ZI1 - Zona Predominantemente Industrial, onde são permitidos comércios, serviços, indústrias leves e médias e instituições;
  - ZI3 - Zona Exclusivamente Industrial, onde são permitidas indústrias especiais e extrativistas de minério;
  - ZE1 - Zona Especial 1, onde são permitidas instituições públicas, indústrias especiais e aterros sanitários;
  - ZE2 - Zona Especial 2, onde são permitidas indústrias especiais;
  - ZRA - Zona Exclusivamente de Recuperação Ambiental, onde é permitido o plantio de espécies arbóreas, podendo caracterizar espaço destinado a parque, mediante ao processo de descontaminação e saneamento ou restrição de contato com o solo contaminado e áreas críticas. (NR)”.
- 

# USO DO SOLO ATUAL



LEGENDA:

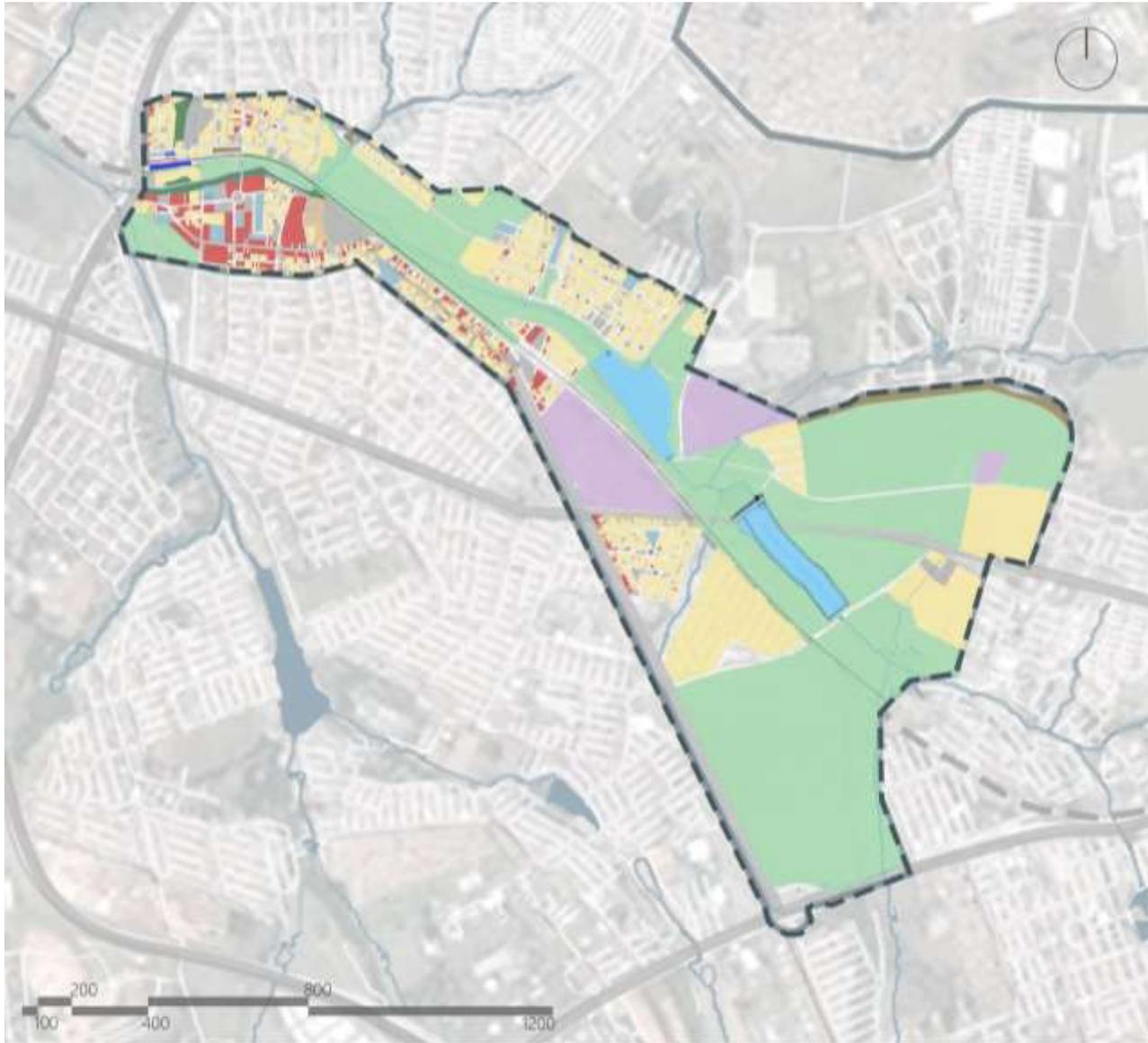
- Áreas Verdes/ Vazios Urbanos
- Área Predominantemente Residencial
- Área de predominância Industrial
- Área de predominância Mista
- Área de predominância de comércio e serviço
- Rede Saúde ● Rede Ensino

A partir da análise do uso do solo geral da cidade, notamos a grande presença de áreas residenciais, e a presença de grandes vazios urbanos. Nessa análise é possível notar o crescimento e a conurbação com as cidades vizinhas. E uma grande variedade de áreas industriais, que causaram a emancipação da cidade.

O grupo também pontuou os prédios institucionais, que incluem escolas e centros de saúde, compostos por hospitais e UPAs.

Com isso, percebemos como a cidade se formou, onde está localizado hoje o centro comercial, e as infraestruturas que atendem a população.

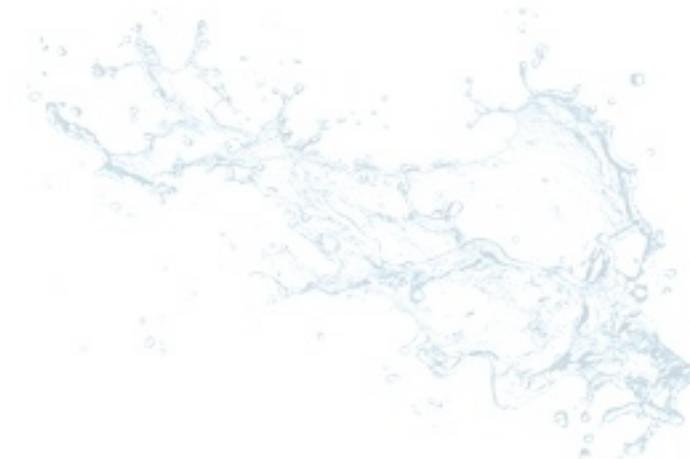
## USO DO SOLO NA ÁREA DE INTERVENÇÃO



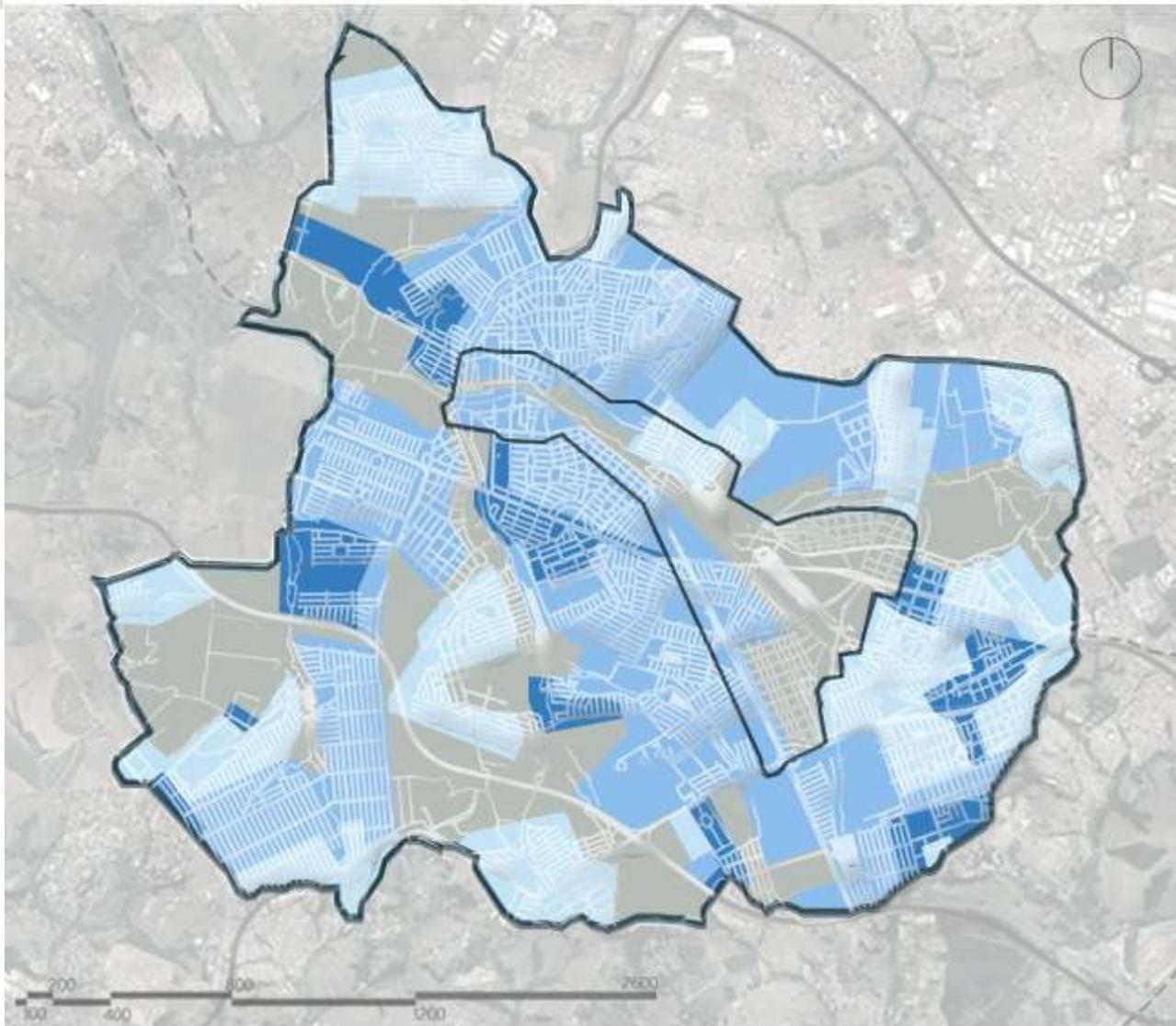
LEGENDA:



Ao analisar mais detalhadamente o uso do solo dentro da área de intervenção urbana, conseguimos pontuar a região de maior potencial para instalação do projeto, tanto por ser um grande vazio urbano, quando pela proximidade e possibilidade de conexão com do centro original e as áreas de maior fragilidade do município.



# GABARITO ATUAL



LEGENDA:

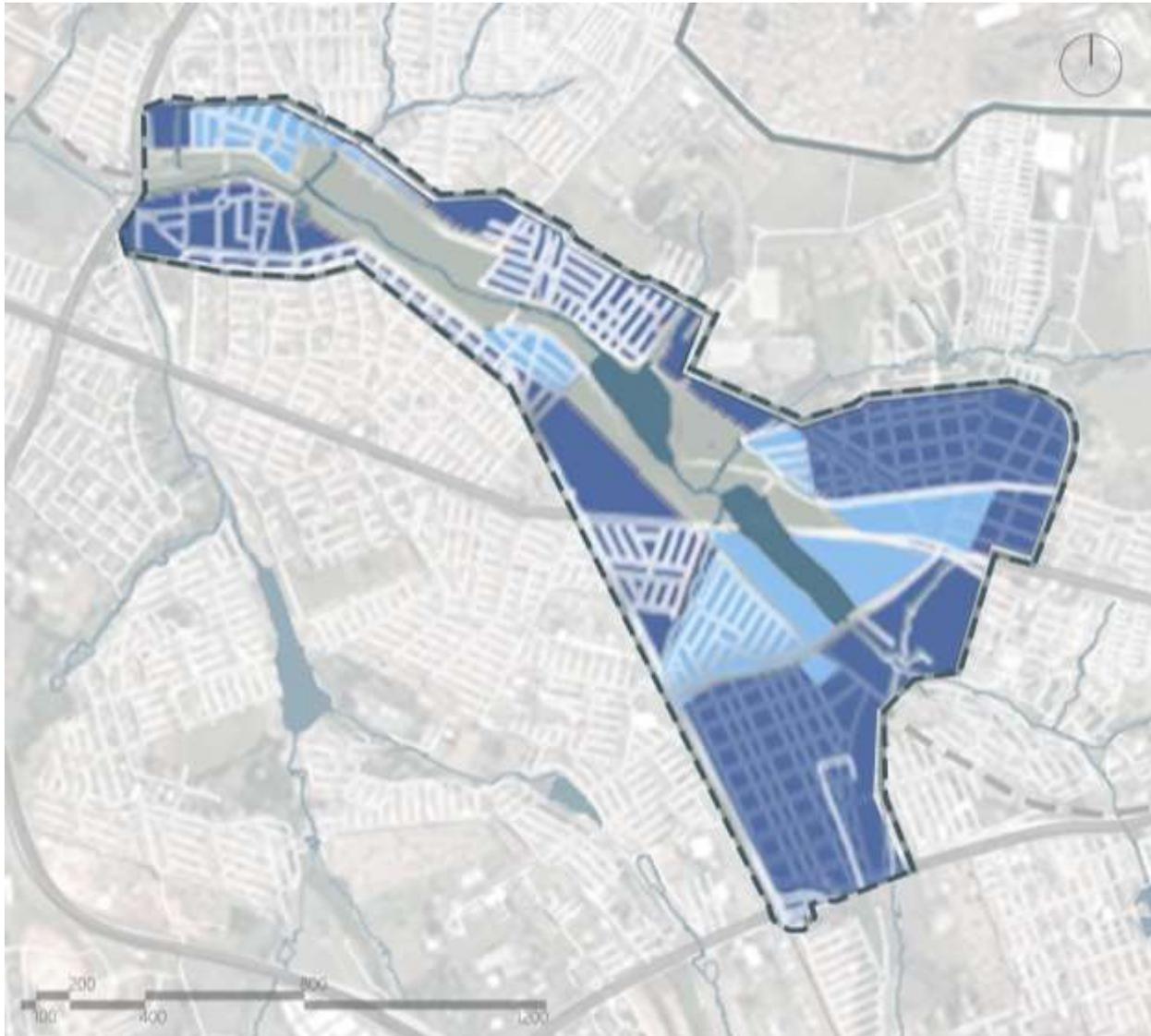
- 1 pavimento
- 2 a 4 pavimentos
- 4 a 15 pavimentos
- Sem densidade construída

O gabarito predominante do município é baixo, possuindo poucas áreas com um gabarito mais alto.

Concluindo uma necessidade de adensar e proporcionar o melhoramento dos serviços urbanos e de infraestrutura dessas áreas, diminuindo distâncias para supri-las para garantir novos espaços com qualidade urbana e ambientes mais agradáveis de se viver.

As áreas sem densidade construída é formada por espaços sem uso e parques.

## GABARITO PROPOSTO



LEGENDA:

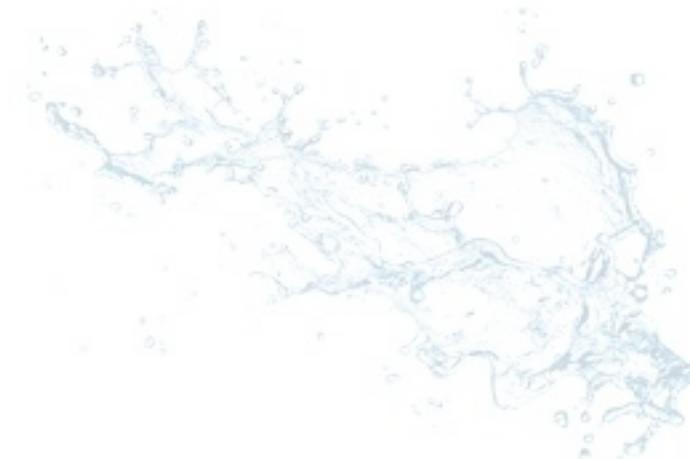
1 a 20 pavimentos

10 a 25 pavimentos

Sem densidade construída

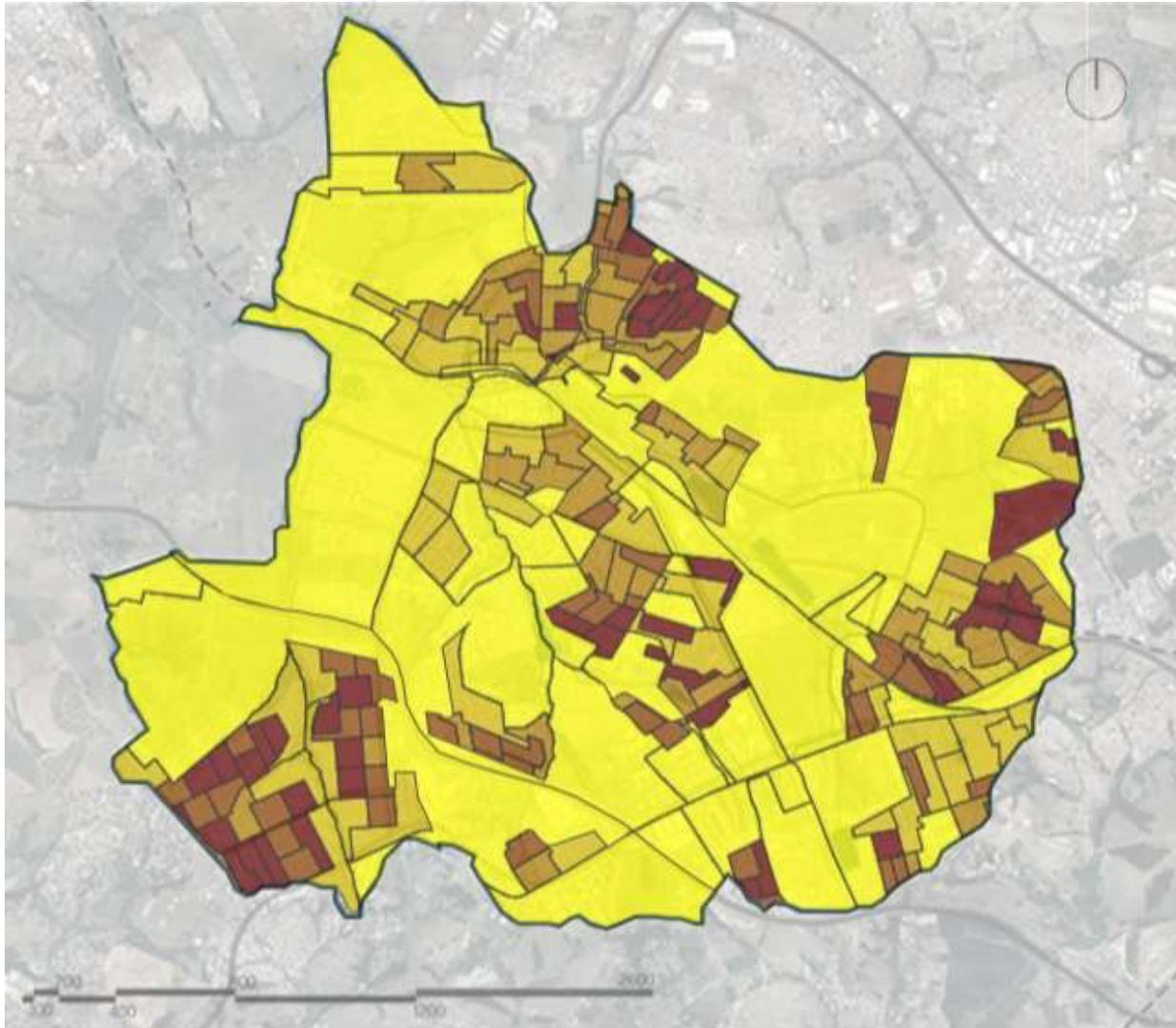
Assim como foi apresentado no mapa de gabarito atual do município percebe-se uma necessidade de adensar, o que o grupo propõe para o fragmento, que gerará uma nova centralidade para o município, trazendo mais infraestrutura e lazer.

O gabarito da área chega a 25 pavimentos e o mínimo é 1, considerando projetos para o desenvolvimento cultural, social e institucional que demandam gabaritos mais baixos.



# DADOS SOCIOECONÔMICOS

## DESIDADE DEMOGRÁFICA



Sinopse do Censo 2010 – Densidade Demográfica Preliminar (hab/km<sup>2</sup>)



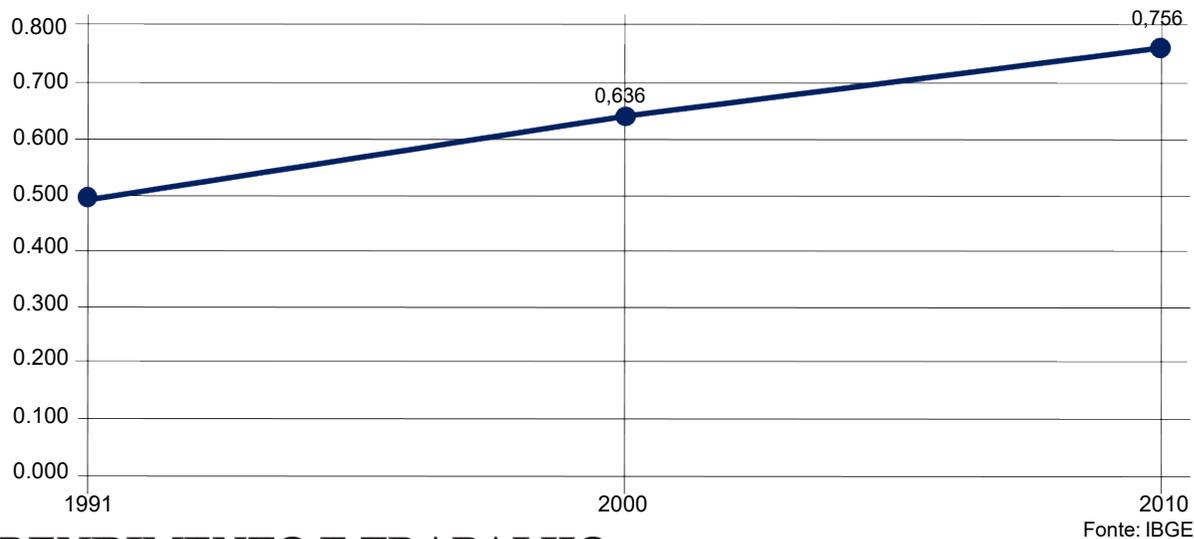
Ao ver o mapa de densidade demográfica de 2010, a fragmentação da cidade é ainda mais perceptível, diferente de cidades que possuem maior concentração de seus habitantes ao centro, e se nota um crescimento uniforme para a periferia.

Hortolândia apresenta vários pontos de concentração populacional, dispersos pelo seu território.

LEGENDA:



## ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO

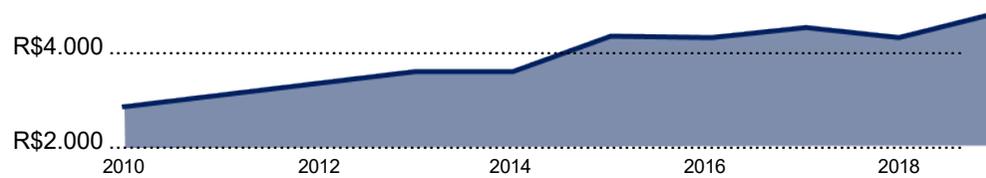


O município de Hortolândia registrou em 2010 um Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,756, considerado um desenvolvimento humano alto. É possível perceber que o desenvolvimento é crescente, com um aumento de 53,35%, comparado desde o ano de 1991, quando Hortolândia ainda era distrito de Sumaré.

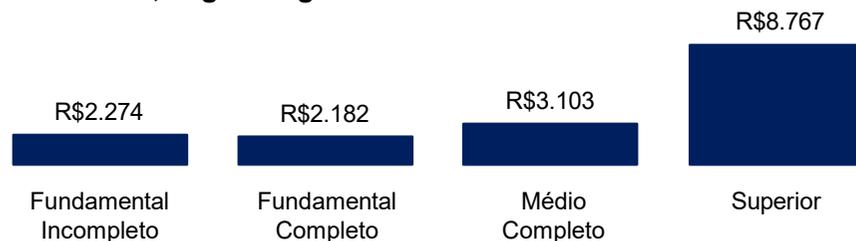
Todo o desenvolvimento e crescimento do município foi possível devido aos investimentos públicos em saúde, saneamento básico, educação, moradia, além da geração de trabalho e renda.

## RENDIMENTO E TRABALHO

### Evolução do rendimento médio\*



### Rendimento médio\*, segundo grau de escolaridade

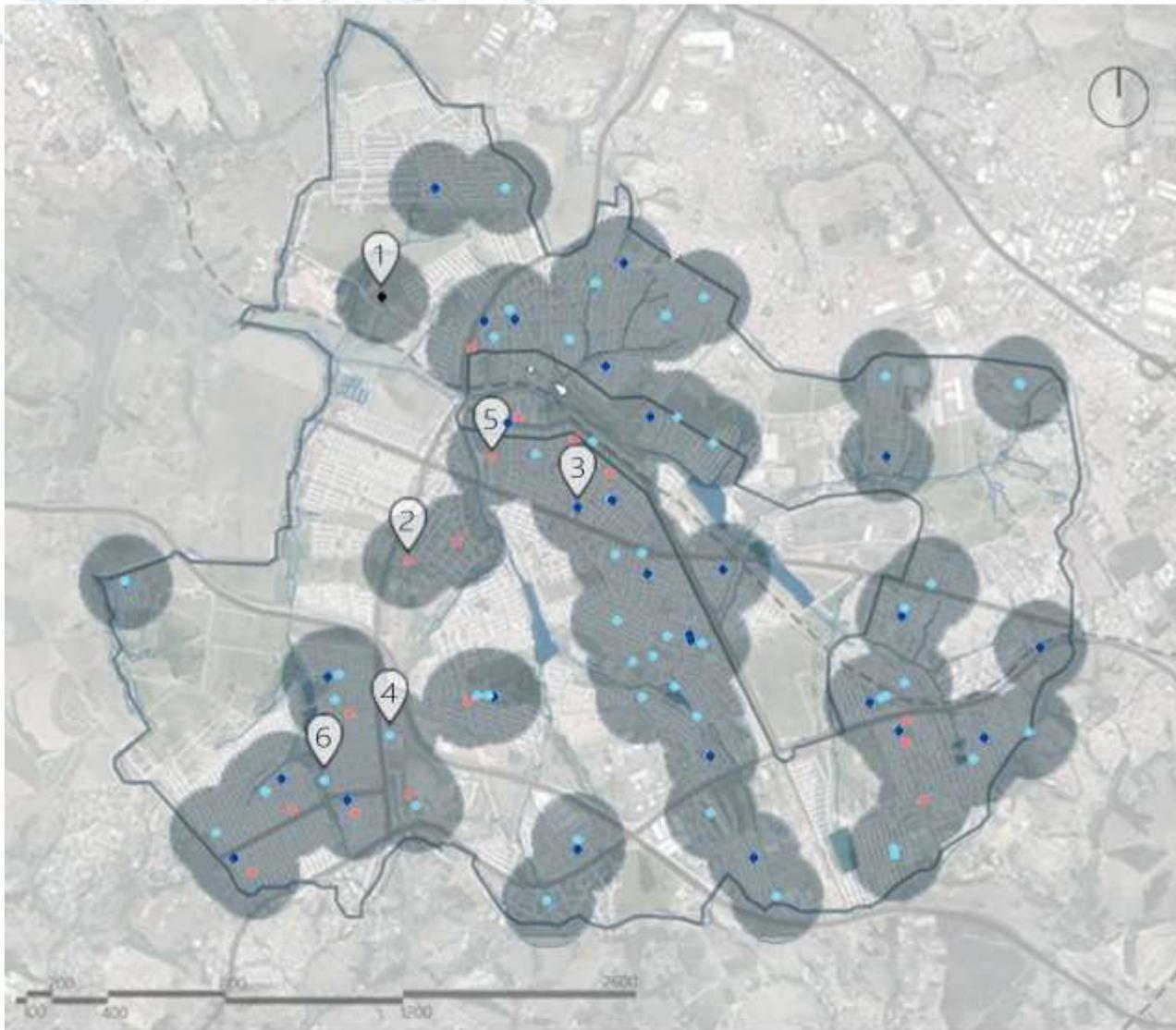


Fonte: SEADE

No ano de 2019, o salário médio mensal da população era de 4.0 salários mínimos, com uma proporção de 22,5% de pessoas ocupadas em relação à população total. Já os domicílios com rendimentos mensais de até meio salário mínimo por pessoa, tinha em 2010, 34,9% da população.

Com o aumento do desenvolvimento econômico, além de ter uma rede logística privilegiada, próxima ao aeroporto Viracopos e atração de novas empresas, houve geração de emprego, que em 2018 sextuplicou de 133 para 804 vagas.

# REDES DE ENSINO



LEGENDA:

- Educ. Federal
- Educ. Estadual
- Educ. Municipal
- Educ. Privado
- 📍 Levantamento Fotográfico

O mapa exibe a localização das 99 instituições de rede de ensino federal, estadual, municipal e privado, com um raio de abrangência de 500 metros, mostrando uma escala onde a rede de ensino é mais adensada e qual parte da população possui um acesso mais rápido e prático à educação. Atualmente, dentre as 99 instituições: 29 estaduais, 52 municipais, 17 privadas e apenas uma federal.



Em relação a educação, houve avanços com investimentos em projetos e programas para o desenvolvimento. O Índice de Desenvolvimento no Ensino Fundamental em escolas públicas no ensino médio foi de 3,9 de 10, em 2017, e em 2019 aumentou para 4,7 de 10.

A taxa de escolarização de 6 a 14 anos em 2010 era de 97,5% e a população de 18 a 24 anos com pelo menos ensino médio completo em relação à população total da mesma faixa etária era com 54,25%, e uma taxa de analfabetismo na população de 15 ou mais de 4,63%.

FIGURA 1 – IFSP



FONTE: Acidadeon, 2019

FIGURA 2 – IASP/UNASP



FONTE: Portalthortolândia, 2017

FIGURA 3 – ETEC Hortolândia



FONTE: Etechortolândia, 2018

FIGURA 4 – FACH/UNIESP



FONTE: Giracurso, 2021

FIGURA 5 – SESI



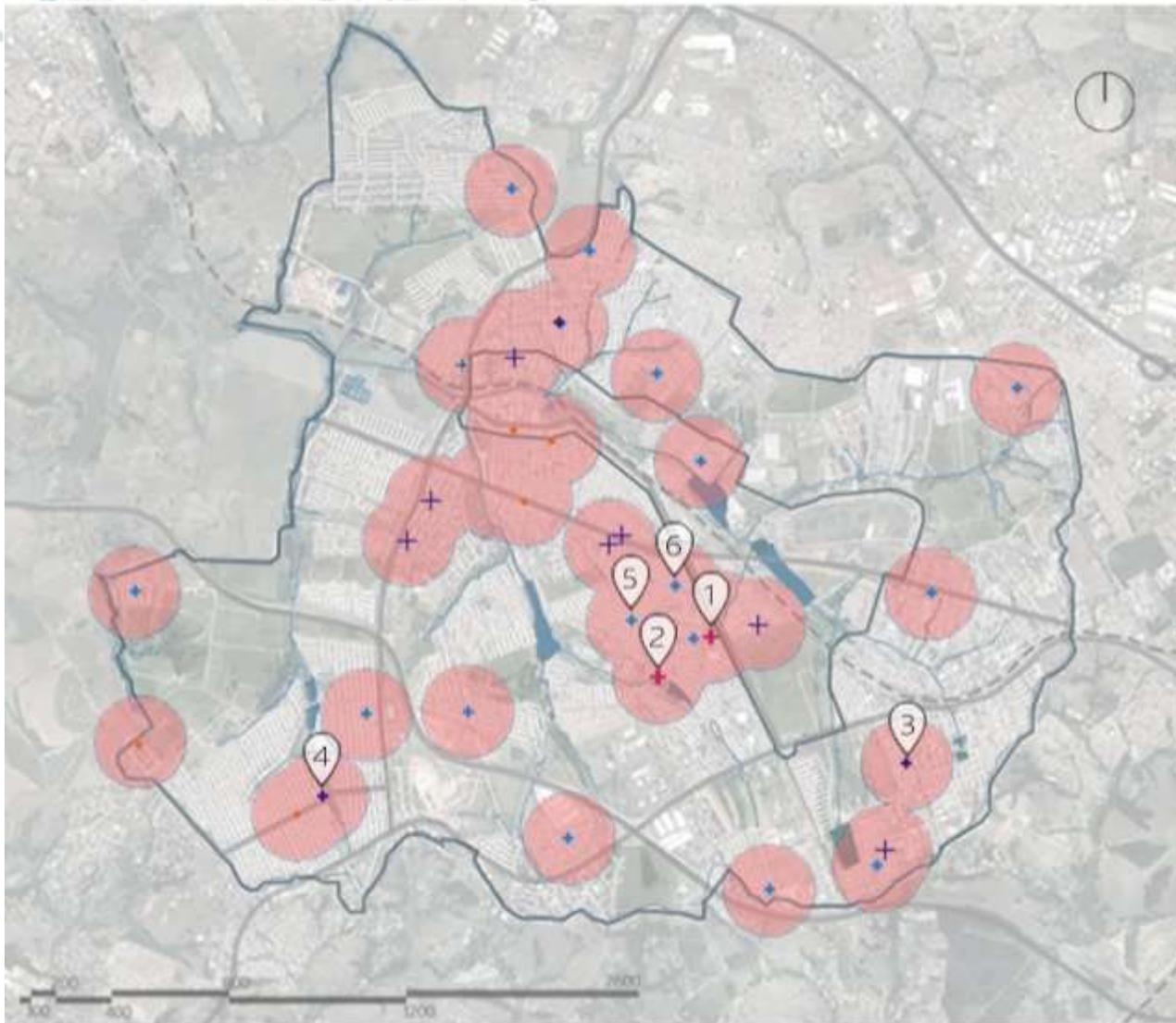
FONTE: Infoaboutcompanies, 2017

FIGURA 6 – EMEI Jardim Amanda I



FONTE: Google Maps, 2021

# REDES DE SAÚDE



LEGENDA:

- Farmácia
- Clínica
- UPA
- UBS
- Hospital
- Levantamento Fotográfico

O mapa exibe a localização das 37 edificações de rede de saúde: farmácia, clínica, UPAS, UBS e hospitais com um raio de abrangência de 500 metros mostrando uma escala onde a rede de saúde é mais adensada e qual parte da população possui um acesso mais rápido e prático. Atualmente, dentre as 37 edificações: 4 UPAS, 17 UBS, 2 hospitais, 9 clínicas e 5 farmácias.

A expectativa de vida da população aumentou, sendo um dos fatores a ampliação da rede básica de saúde, mas ainda sim carece de equipamentos, principalmente nas extremidades do município. Possui uma taxa de natalidade de 13,10 por mil habitantes, taxa de mortalidade infantil de 11,46 por mil nascidos vivos e mortalidade de 60 ou mais de 2.984,35 por cem mil habitantes nessa faixa etária.

Sobre a infraestrutura, Hortolândia apresenta urbanização de vias públicas, com pavimentação e rede de águas pluviais de 55,8%, tendo uma infraestrutura precária nas áreas mais periféricas, 98,15% de domicílios particulares permanentes ligados à rede geral de abastecimento de água, 36,90% atendidos por rede geral de esgoto sanitário ou pluvial e 99,65% atendidos por serviço regular de coleta de lixo.



FIGURA 1 – Hosp. e Mater. Mun. Mário Covas



FONTE: Sinsaúde, 2021

FIGURA 2 – Hosp. Samaritano Hortolândia



FONTE: Portalhortolândia, 2020

FIGURA 3 – UPA José Pereira de Amorim



FONTE: Portalhortolândia, 2018

FIGURA 4 – UPA Pastor Enéas de Castro Gama



FONTE: Tribunalliberal, 2021

FIGURA 5 – UBS Hortolândia Pq. da Figueira



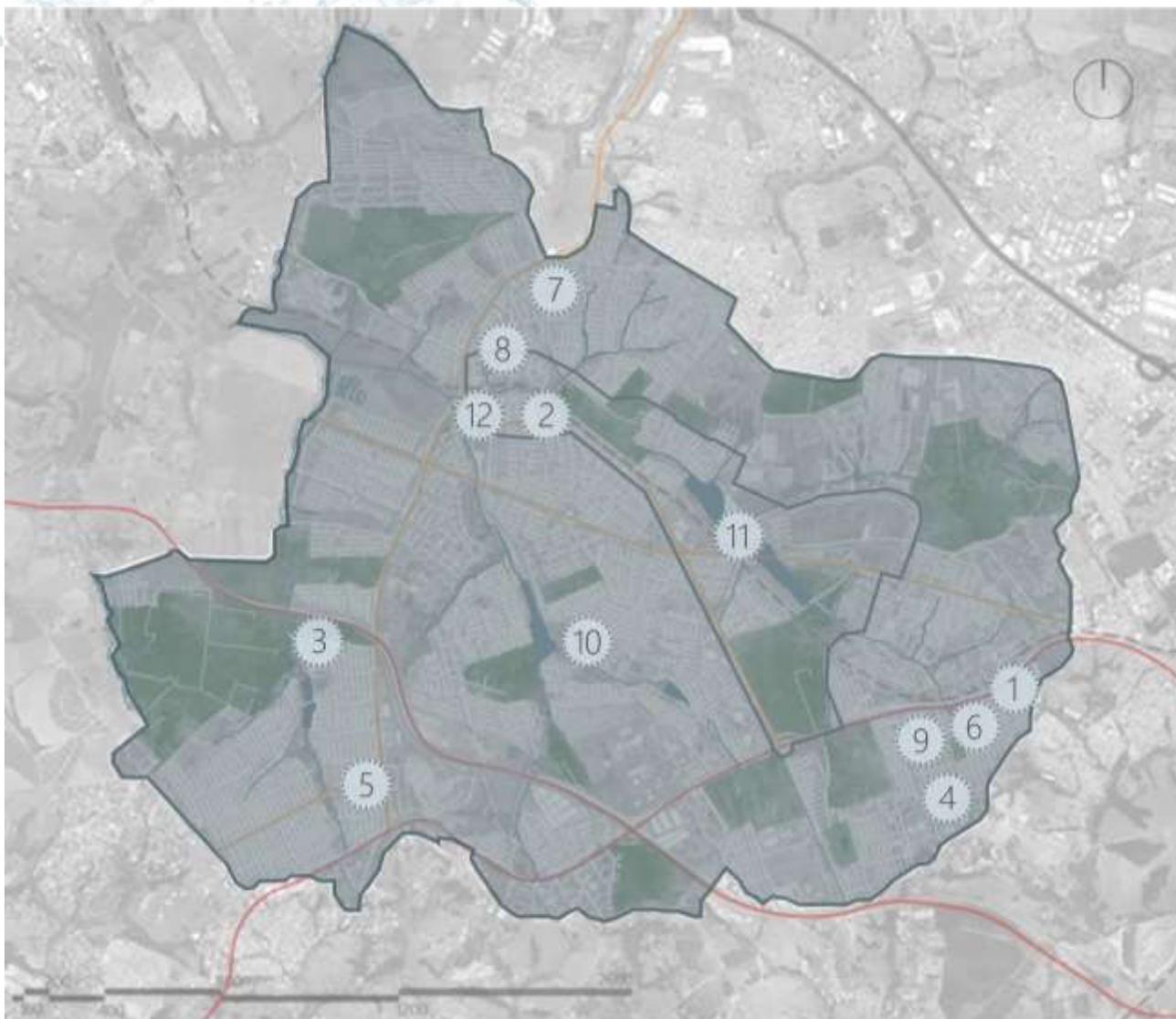
FONTE: Tribunalliberal, 2021

FIGURA 6 – UBS Santa Clara



FONTE: Google Maps, 2020

# ATIVIDADES CULTURAIS



LEGENDA:  
1-Armazém das Artes "Carlos Vilela"  
2-Biblioteca Municipal Terezinha França de Medonça Duarte  
3-Centro Cult. "Inês Apar. da Silva Afonso"

4-Centro de Ed. Musical Mun. de Hortolândia  
5-Setor Cultural Arlindo Zadi  
6-Ginásio Poliesportivo "Victor Savala"  
7-Centro Poliesportivo "Nelson Cancian"

8-Centro de Memória de Hortolândia  
9-Praça Poderosa  
10-Parque Ecológico Santa Clara  
11-Parque Remanso das Águas

12-Parque Socioambiental Chico Mendes

O mapa conta com a presença das atividades culturais mais importantes da cidade de Hortolândia. É possível observar uma certa concentração entre os números 9,4,6 e 1 (Praça poderosa, Centro de Ed. Musical Mun de Hortolândia, Ginásio Poliesportivo Victor Savala e Armazém das Artes "Carlos Vilela").

Ao centro do mapa conta com a presença de atividades culturais mais distribuídas, como o Centro cultural "Ines Apar da Silva Afonso, Setor Cultural Arlindo Zadi, o parque ecológico Santa Clara e o parque Remanso das Águas. Ao norte do mapa são atividades culturais mais concentradas, como o centro Poliesportivo "Nelson Cancian", Centro de memória de Hortolândia, a Biblioteca Municipal Terezinha França de Medonça Duarte e por fim, o Parque socioambiental Chico Mendes.

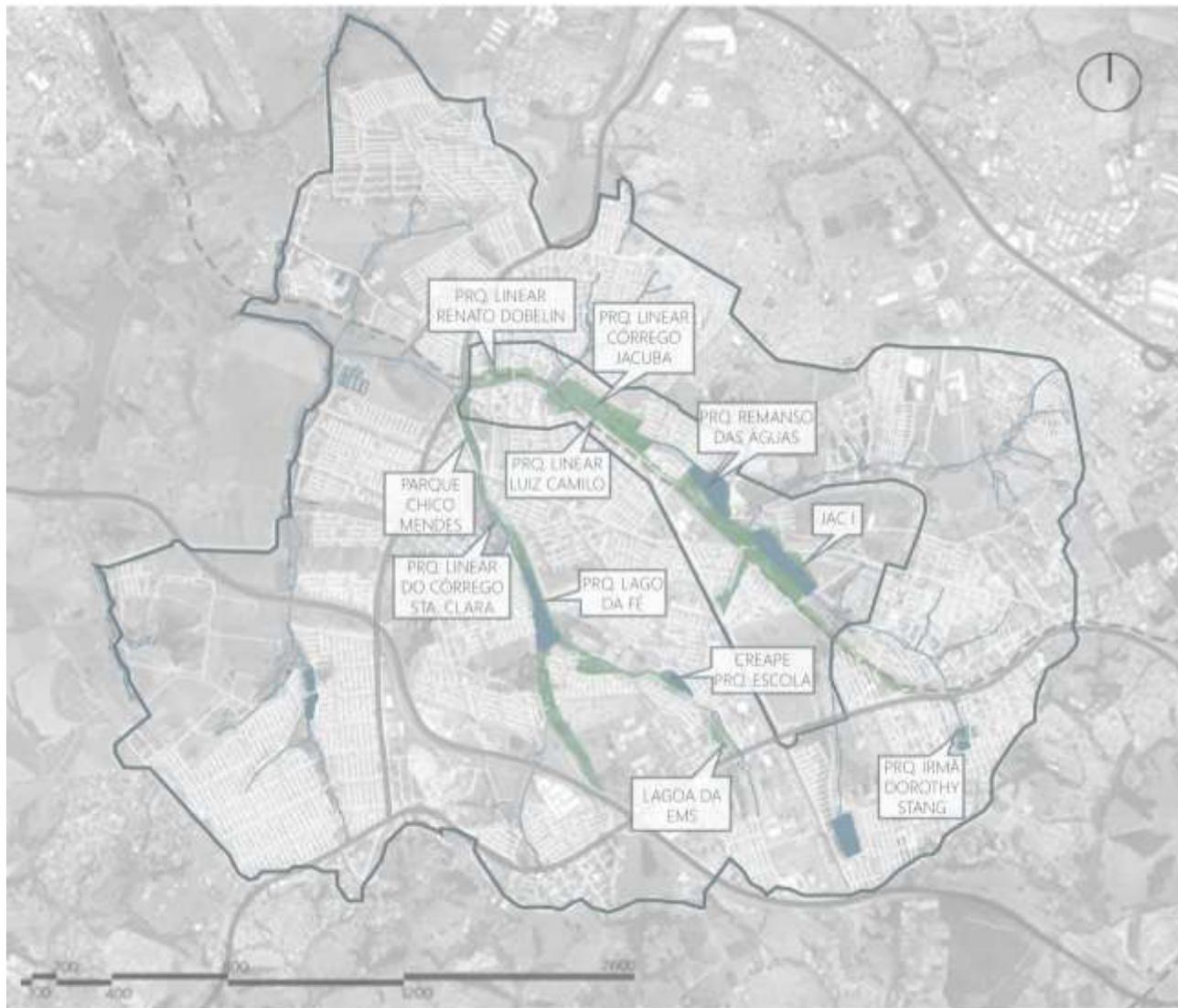
# PIC - PROGRAMA DE INCENTIVO DE CRESCIMENTO

O Programa de Incentivo ao Crescimento (PIC), é um projeto feito pela prefeitura com envolvimento de seus setores, além dos moradores, tendo início em 2017, e ajudou o grupo a ter uma base e, a partir deste programa, desenvolver diretrizes do nosso projeto.

Tem como objetivo desenvolver Hortolândia para se tornar uma cidade mais sustentável, alinhando o progresso social, ambiental, urbano, econômico e humano do município, preparando a cidade para o crescimento urbano e desenvolvimento nos próximos 30 anos.

Para colocar o programa em prática, a Prefeitura viabilizou, em 2020, recursos financeiros do Banco CAF (Banco de Desenvolvimento da América Latina), dos governos Federal e Estadual. São mais de 100 obras e ações que vão abrir novos caminhos, com geração de emprego e renda para a população.

No mapa, pode-se ver o eixo ambiental, onde vai ser criado um corredor ecológico, interligando os Parques Socioambientais que são: Lagoa da EMS, CREAPE, Parque Lagoa da Fé, Parque Linear do Córrego Santa Clara, Parque Chico Mendes, Parque Linear Renato Dobelin, Parque Linear Córrego Jacuba, Parque Linear Luíz Camilo, Parque Remanso das Águas, JAC 1 e Parque Irmã Dorothy.



## LEGENDA:

- |                      |                                       |                                |                        |
|----------------------|---------------------------------------|--------------------------------|------------------------|
| 1 - Lagoa da EMS     | 4 - Prq. Linear do Córrego Sta. Clara | 7 - Prq. Linear Córrego Jacuba | 10 - JAC 1             |
| 2 - CREAPE           | 5 - Prq. Chico Mendes                 | 8 - Prq. Linear Luíz Camilo    | 11 - Prq. Irmã Dorothy |
| 3 - Prq. Lagoa da Fé | 6 - Prq. Linear Renato Dobelin        | 9 - Prq. Remanso das Águas     |                        |

---

---

**PONTOS POSITIVOS E NEGATIVOS**



### PONTOS POSITIVOS

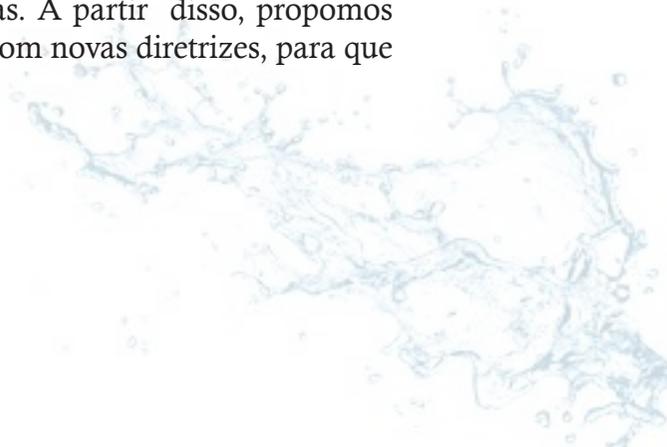
X

### PONTOS NEGATIVOS

- Vazios urbanos com potencial para criação de áreas verdes
  - Possibilidade de organizar o crescimento
  - Proximidade com a metrópole
  - Conexão com vias importantes e ferrovia que corta a cidade
  - Consciência pública
  - Oportunidade de emprego
  - Desenvolvimento econômico
- Disparidade de infraestruturas geradas através da desigualdade social e econômica
  - Áreas periféricas abandonadas
  - Falta de áreas comerciais e de serviços
  - Alto índice de criminalidade
  - Crescimento descontrolado
  - Falta de conectividade
  - Falta de transporte integrado
  - Falta de áreas verdes

Após o levantamento dos pontos positivos e negativos, o que mais chamou atenção do grupo foi a consciência pública que a prefeitura tem em relação à cidade, durante o estudo notamos uma grande preocupação por parte da mesma em gear áreas verdes de qualidade, que faltam da cidade, e a aplicação de infra estruturas que irão melhorar a qualidade de vida de seus habitantes.

Em contra partida, o crescimento da cidade de forma desorganizada, e o histórico como cidade dormitório, faz com que seus moradores busquem áreas mais dispersas e próximas às cidades vizinhas onde buscam seus empregos. Dificultando a instalação de mais infra estrutura próximos às periferias e causando um abandono das mesmas. A partir disso, propomos estimular a reorganização da cidade, acompanhando os projetos que já estão sendo implantados, com novas diretrizes, para que assim a população também encontre em prego e lazer no próprio município.

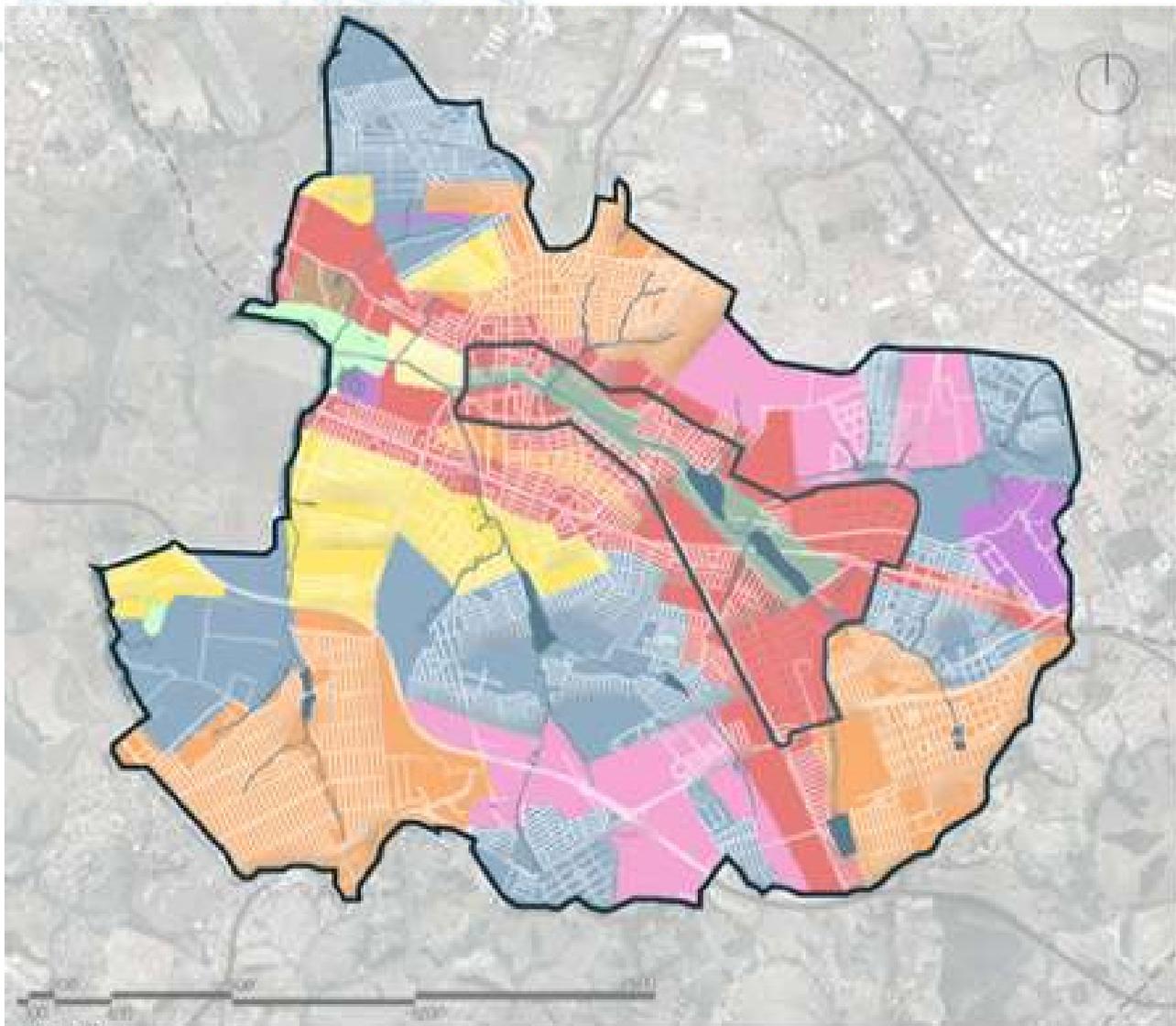






**PROPOSTAS DO GRUPO**

# ZONEAMENTO PROPOSTO



LEGENDA:



Ao analisar o zoneamento da cidade, fizemos propostas para reduzir a quantidade de zonas existentes e para estimular o crescimento seguindo a proposta urbana do grupo. O zoneamento proposto contém 8 zonas, sendo as zonas bem distribuídas, que permitem um gabarito mais alto com intuito de adensar e verticalizar mais o território .

Zonas:

ZM1 – Zona Mista 1, que permite edificações de 75 metros podendo assim adensar e verticalizar mais o território.

ZM2 – Zona Mista 2, que permite edificações de 60 metros podendo assim adensar e verticalizar mais o território.

ZM3 – Zona Mista 3, que permite edificações de 45 metros podendo assim adensar e verticalizar mais o território.

ZM4 – Zona Mista 4, composta por edificações residenciais uni e multifamiliares, onde serão permitidos comércios, serviços e instituições.

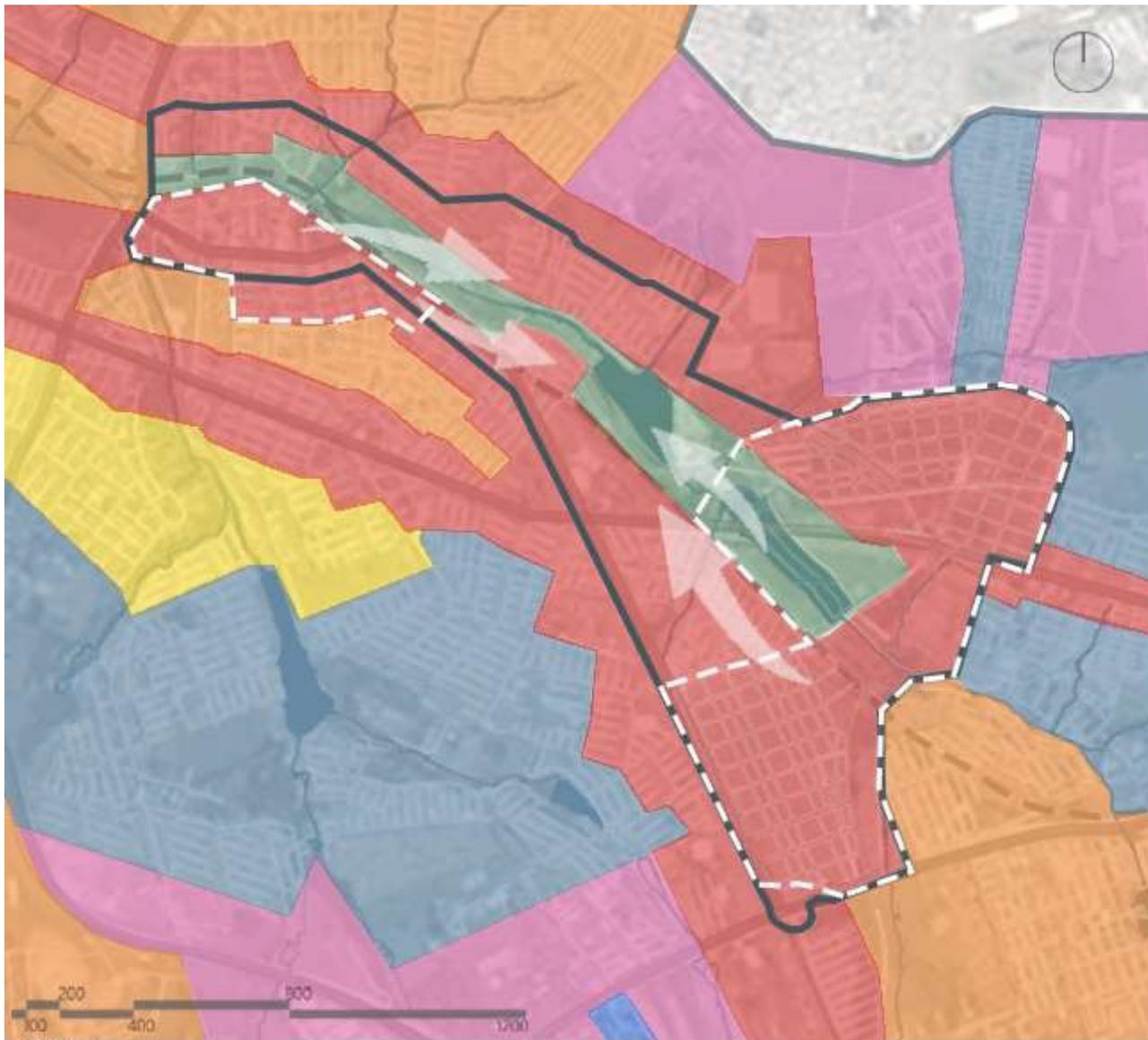
ZI – Zona Industrial, será permitido industrias leve, média e pesada.

ZRA – Zona Recuperação Ambiental, Zona Exclusivamente de recuperação Ambiental, onde é permitido o plantio de espécies arbóreas podendo caracterizar espaço destinado a parque mediante ao processo de descontaminação e saneamento ou restrição de contato com o solo contaminado e áreas críticas. (NR)”.

ZE1 – Zona Especial 1, onde são permitidas instituições públicas, indústrias especiais e aterros sanitários.

ZE2 – Zona Especial 2, onde são permitidas indústrias especiais.

## ZONEAMENTO LOCAL



LEGENDA:

- Zona Mista 1
- Zona Mista 2
- Zona Mista 3
- Zona Mista 4
- Zona Industrial

A área de intervenção foi proposta com o intuito de ordenar melhor o crescimento e desenvolvimento do centro urbano do município, adensado, através de um uso misto, permitindo a construção de residências multifamiliares, serviços e comércios de pequena e grande escala, indústrias leves e edifícios institucionais.

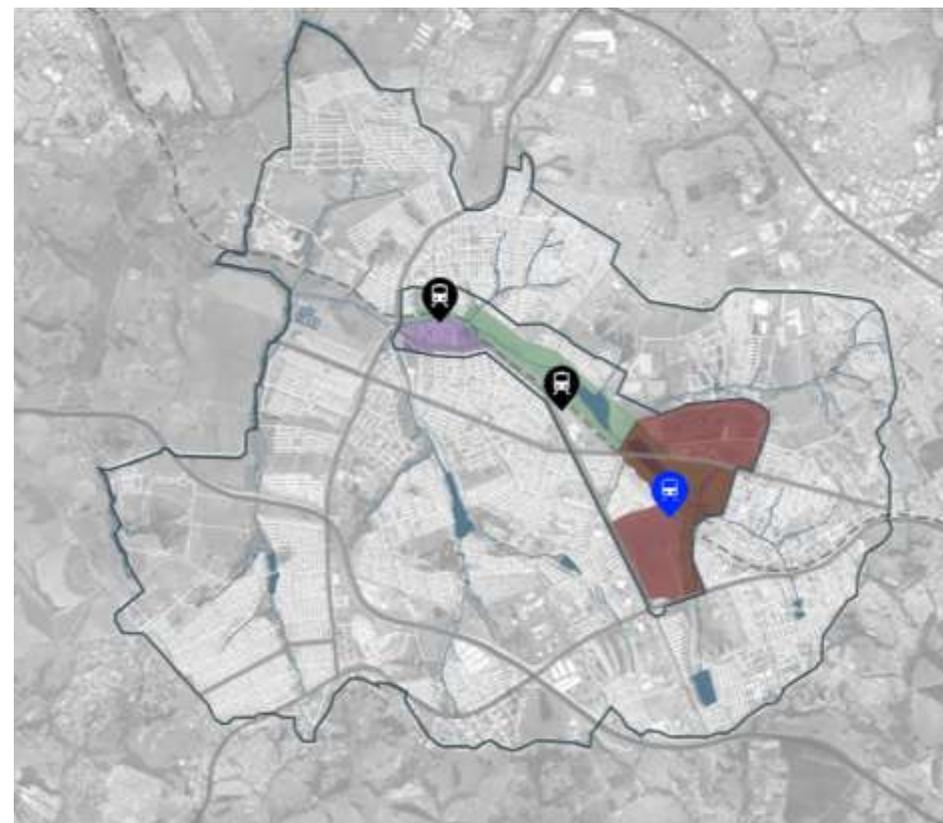
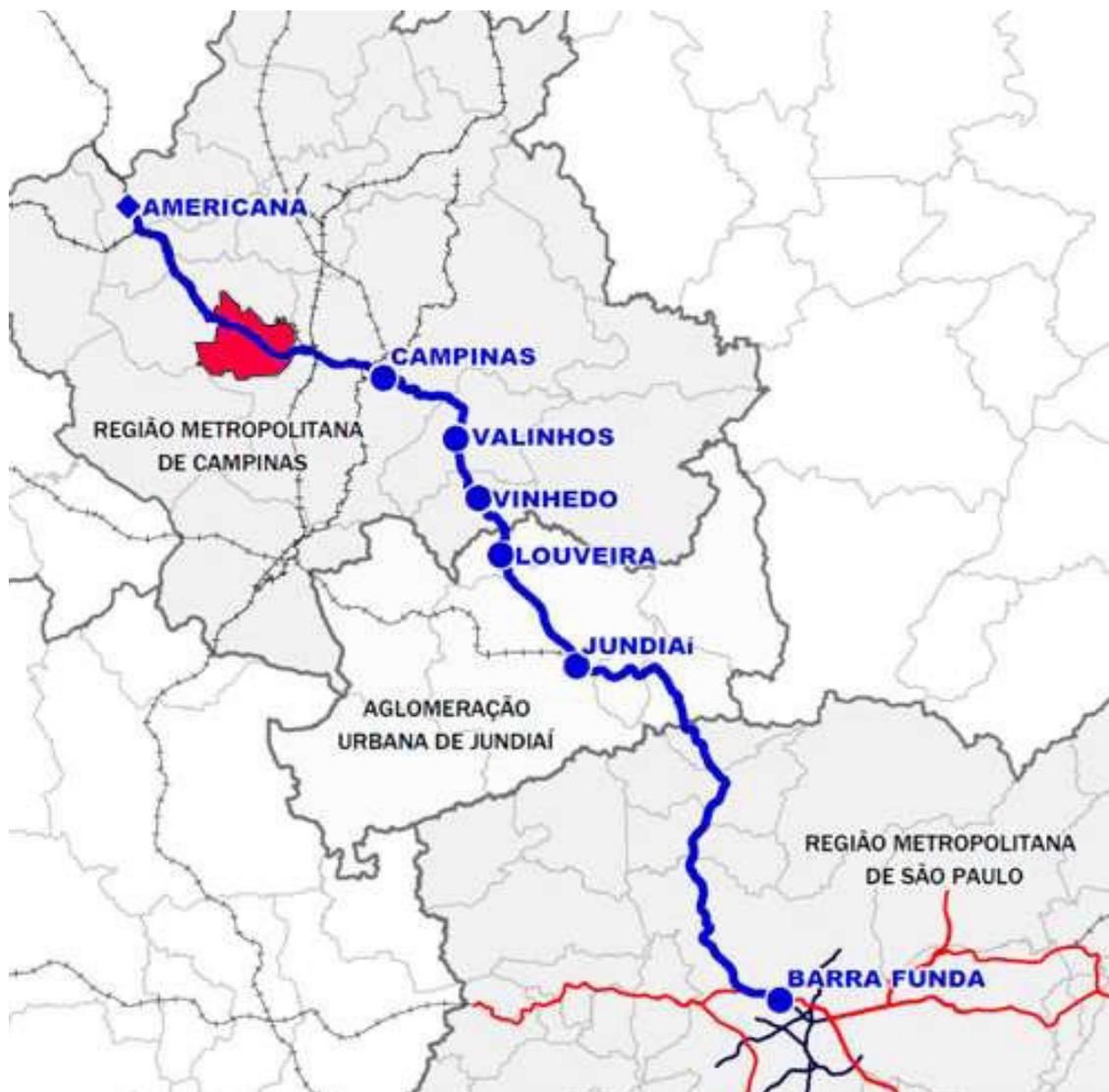
O fragmento conecta a zona central existente, com a proposta por um eixo ambiental que se tornará um parque linear. Obrigatório o uso de fachadas ativas, para evitar planos fechados na interface entre os espaços públicos e privados, promovendo a dinamização das calçadas, sendo, assim, mais convidativas. Não será permitido o uso de muros e grades criando barreiras que impossibilitem a interação dos espaços livres com o público exterior. Sendo o recuo frontal facultativo e lateral de 2 metros em edificações acima de 10 metros.

O coeficiente de aproveitamento é 5, com taxa de ocupação de 0,65, índice de permeabilidade 15% (da área total do lote) e a área máxima de ocupação não pode exceder 70%. Altura máxima das edificações na Zona Mista 1 é de 75 metros.

O passeio que acompanha as vias rápidas e lentas possui 5 metros, as restantes possuem 3 metros. Vagas de estacionamento optativas, com índice de aproveitamento 1, outorga até 4. Subsolo, quando exclusivo, a garagem e as áreas de lazer cobertas, não serão contados ao coeficiente de aproveitamento.



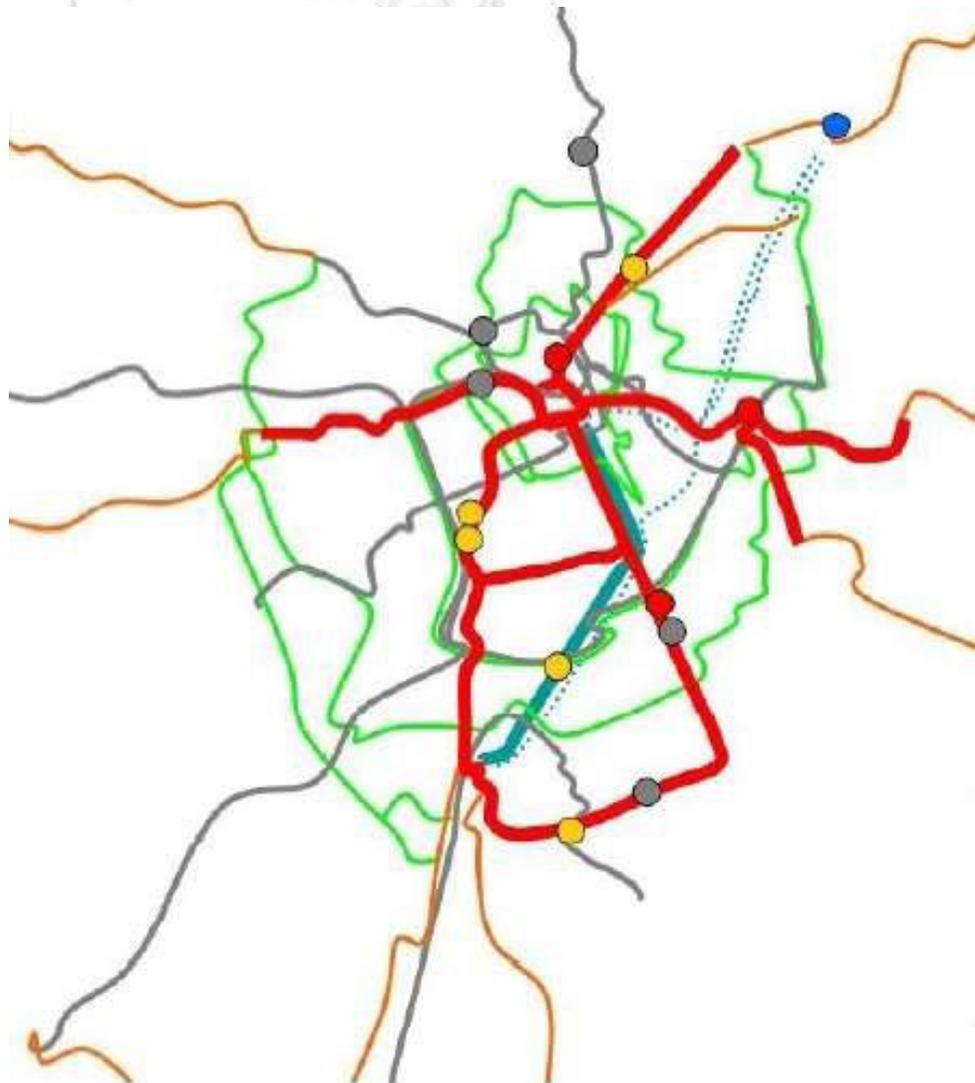
## CONECTIVIDADE TIM E TIC



O programa do Trem Intercidades visa conectar, via ferrovias, São Paulo a Campinas, e posteriormente a Americana. Enquanto que o Trem Intrametropolitano segue como uma ramificação deste, atendendo de maneira mais local certas cidades da Região Metropolitana de Campinas e Jundiaí. Para enriquecer e valorizar as modalidades TIC e TIM, o grupo propôs três pontos de paradas onde atualmente serviriam apenas de passagem em Hortolândia, agregando e conectando ainda mais os municípios.

Ambos os programas tem previsão de início de projeto para 2022.

# DOT - DESENVOLVIMENTO ORIENTADO PELO TRANSPORTE



## Legenda

-  Estações
-  Expresso Biarticulado
-  Estações Observadas Alimentadores
-  Eixo Metropolitano - 2009(Expressos Biarticulados)
-  Eixo Metropolitano - Projeto (Expressos Biarticulados)

Antes mesmo da concepção de um Planejamento Urbano, no século XVIII, Curitiba já tomava alguma forma precoce e apenas com algumas pequenas definições que seriam o início de um Uso do Solo, todavia, foi em 1940, quando o arquiteto francês Alfred Agache, desenvolveu o que seria o primeiro contato de desenvolvimento urbano da cidade.

Na metade do século XX, a cidade de Curitiba possuía um crescimento acelerado e, por isso, tornou-se necessário um Planejamento Urbano, antes que esse crescimento se tornasse incontrolável. Em 1965 realizou-se um concurso que visava uma proposta para o Plano Diretor do município. A ideia vencedora deu-se através da união entre as empresas SERETE e Jorge Wilhelm Arquitetos Associados, que firmou um planejamento urbano preliminar para a cidade de Curitiba, mas que, posteriormente, em 1966, daria origem ao Plano Diretor do município.



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/933994/desenvolvimento-orientado-ao-transporte-sustentavel-da-teoria-aos-territorios/5e4be5936ee67e29370001a6-desenvolvimento-orientado-ao-transporte-sustentavel-da-teoria-aos-territorios-imagem>. Acesso em 14/07/2021.



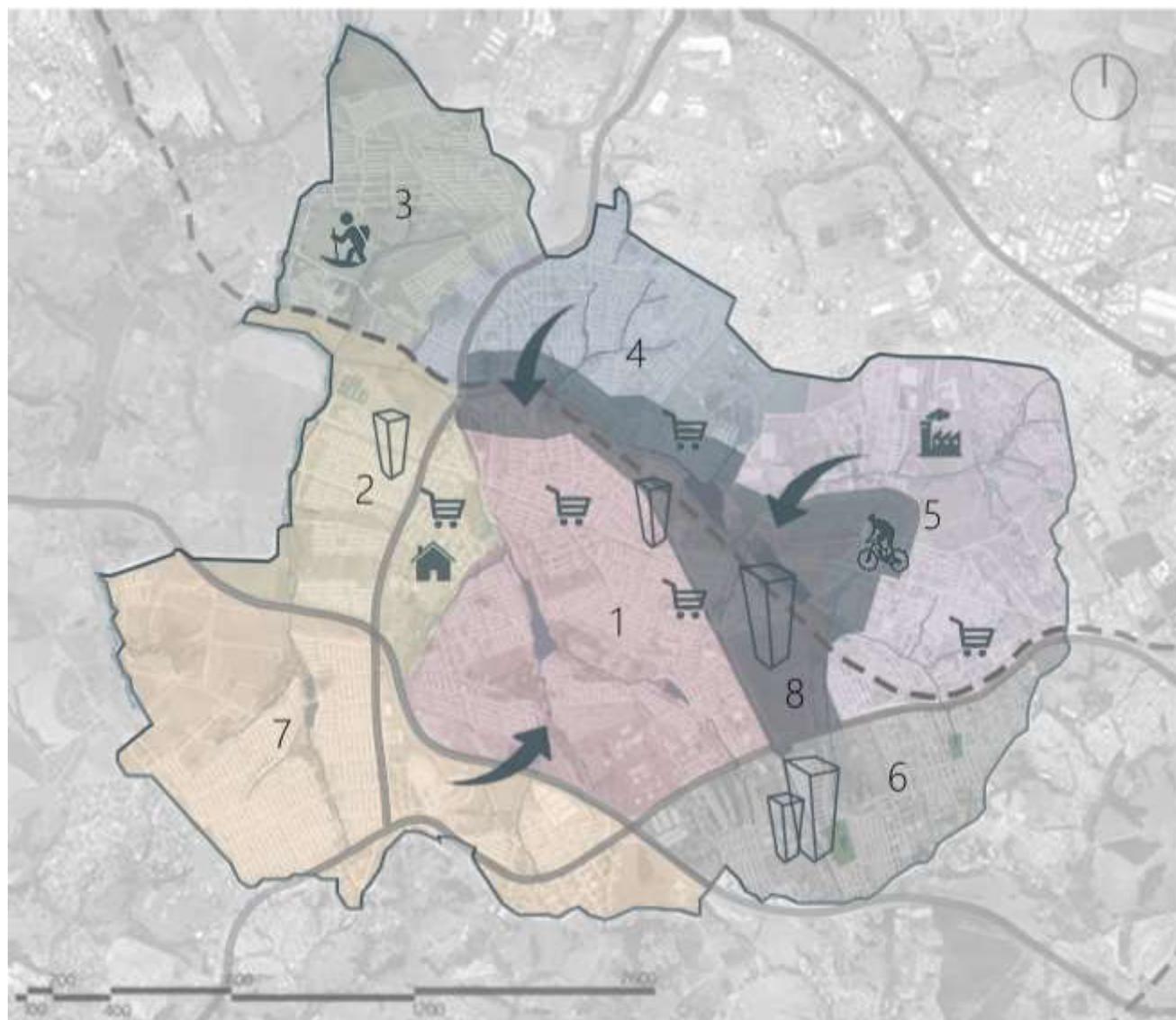
Fonte: [http://files-server.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/06/12/0D0470FC-33D7-48D4-9B87-697CC85120DA.pdf](http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/06/12/0D0470FC-33D7-48D4-9B87-697CC85120DA.pdf). Acesso em 14/07/2021.

Esse planejamento apoia-se em três principais vertentes, sendo elas:

- 1- Transporte Coletivo;
- 2- Sistema Viário;
- 3- Uso do Solo, sendo elas voltadas para uma proposição utópica de cidade, que seria a cidade para os cidadãos, compreendendo as necessidades dos habitantes e gerando locais de encontro e socialização dos mesmos.

Esse Sistema possui uma composição radial com algumas ramificações primordiais, que possuem um Uso do Solo mais integrado e diversificado, além de possuir uma pavimentação mais alta e está voltado para um Sistema Viário composto por: vias rápidas (que permitem um decorrer mais fluído no perímetro da ramificação), vias lentas (intermediárias no sistema e possuem um andar automobilístico mais tranquilo) e as canaletas que estão no centro de toda a área (essas se voltam totalmente para o transporte público e são de uso exclusivo do mesmo).

# IMPLANTAÇÃO DE PRIORIDADES

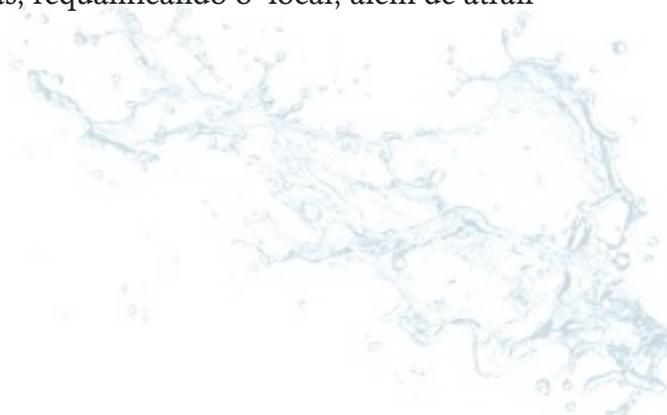


LEGENDA:

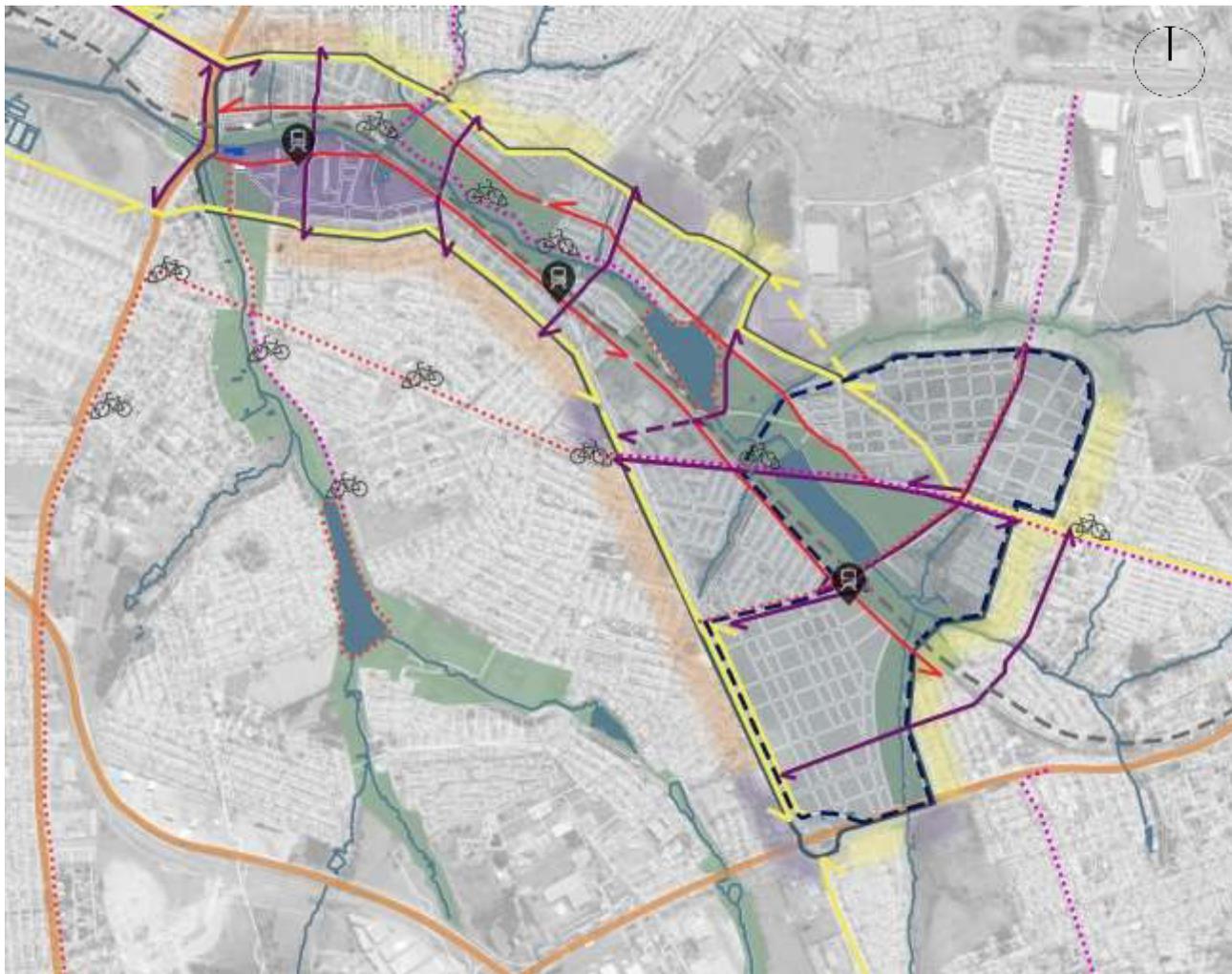
- Setor 1
- Setor 2
- Setor 3
- Setor 4
- Setor 5
- Setor 6
- Setor 7



Analisando as barreiras físicas e o tecido urbano, o município foi dividido pelo grupo em oito setores adotando o que existe em comum, e foram denominados temas, priorizando o que queremos como mudança em cada área.

1. **CONVIVER, SOCIABILIZAR e HABITAR:** Intenção de criar espaços com usos mistos para que a população possa estar, andar e interagir, aproximando as pessoas, e tornando essa área central atrativa e também mais convidativa, com a possibilidade de morar e trabalhar sem ter grandes deslocamentos;
  2. **DIVERSIFICAR:** É uma área residencial e com presença de condomínios fechados. A proposta é diversificar, evitando a construção de muros que são considerados barreiras, e inserindo interesses coletivos com mais comércios, trazendo a aproximação e o uso público;
  3. **APRECIAR:** Área com uma grande concentração de vazios e chácaras. O objetivo, então, é aproveitar esses espaços e incentivar atividades rurais;
  4. **FLUIR:** Setor já próximo ao centro, com a intenção de criar conexões para aproximar ainda mais a população, inserindo mais comércios e serviços, além de trazer mais infraestrutura para os bairros;
  5. **EVOLUIR:** Região localizada na parte periférica da cidade com muitas habitações simples e com pouca infraestrutura e algumas indústrias. O grupo pretende, então, incentivar uma parte industrial e mais áreas mistas, requalificando, trazendo mais infraestrutura, propiciando centralidade, áreas verdes, lazer e serviços, para levar uma melhor qualidade de vida, principalmente aos moradores deste setor;
  6. **POTENCIALIZAR:** Área vista com um intenso crescimento vertical, e tem, então, um grande potencial para ser adensada;
  7. **INTERAGIR:** Com base nas análises feitas pelo grupo, esta área é considerada independente e desconexa do município, tendo como barreira física a Rodovia dos Bandeirantes dividindo o espaço. Por isso, objetivo é a interação, criando um diálogo desse fragmento com o restante da cidade e transpondo barreiras para a aproximação;
  8. **CONECTAR:** Área de intervenção que foi definida pelo grupo, ela passa por alguns dos setores e tem como objetivo conectar dois centros, a partir da ferrovia existente que corta o município, de um eixo verde, além de vias lentas e rápidas propostas, requalificando o local, além de atrair a população.
- 

**DIRETRIZES URBANAS**



Ao estudar pontos de funcionalidade da cidade de Hortolândia, foi possível observar como fragilidade o distanciamento das pessoas na cidade. A partir disso, nota-se que o centro da cidade era pouco utilizado, e uma solução para atrair as pessoas para a própria cidade foi criar um novo centro.

A cidade possui um grande vazio urbano visto que, a criação do eixo verde possui um potencial de conectar a cidade através do mesmo, e da reativação da linha férrea para o transporte de pessoas.

Com intuito de alimentar ainda mais essa área, foi proposto vias lentas beirando o eixo verde com fachadas ativas, comércio e uma maior interação. Um pouco mais distante, paralelo a via lenta, foi proposto a via rápida com principal proposta de alimentar e transporte de pessoas na área.

# MAPA DO PROJETO

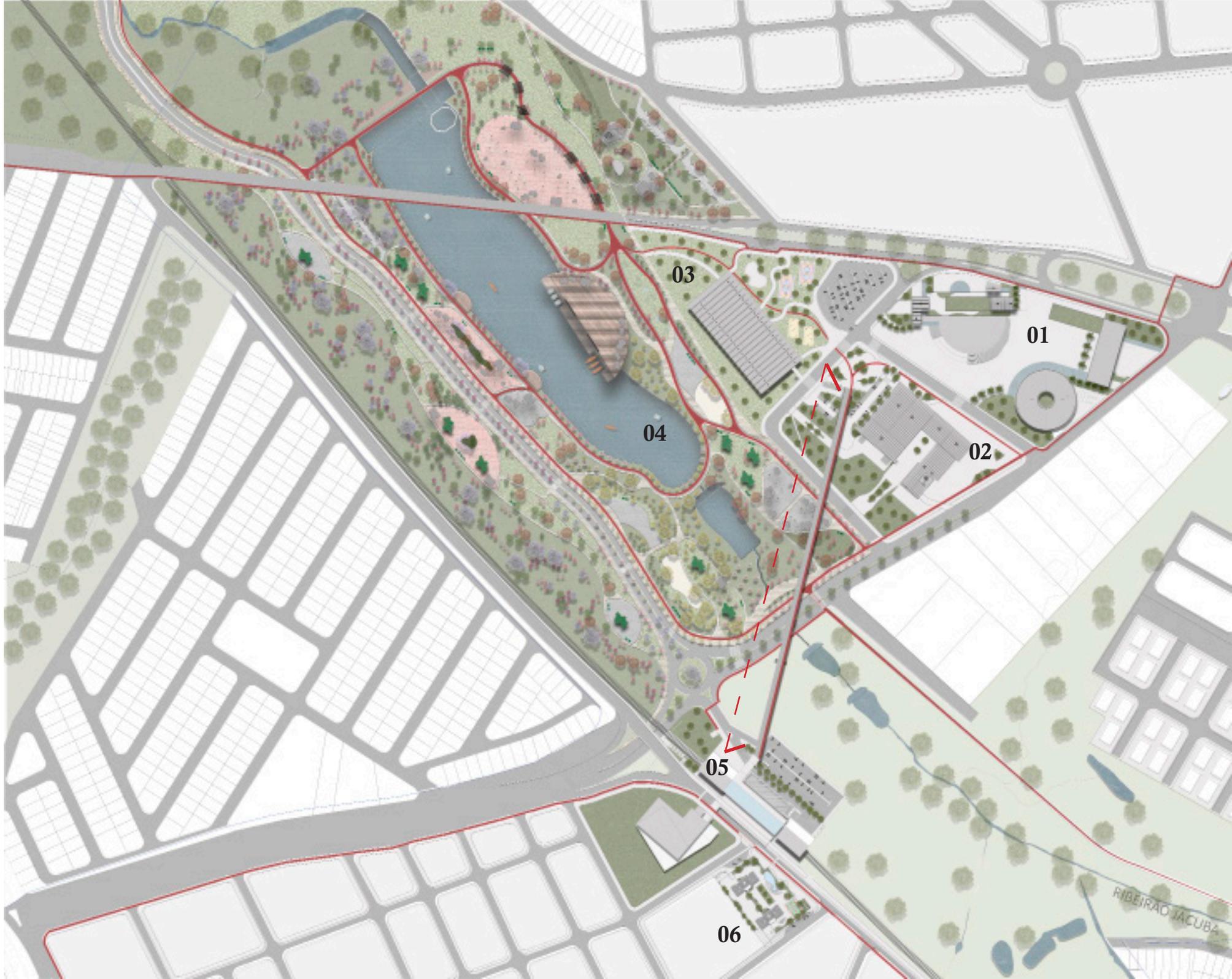


Na área de projeto, para atrair a população e a urbanização da área planejada o grupo propõe agentes atrativos que vão fornecer infraestrutura para a formação do novo bairro.

Entre esses agente estão:

1. - centro cívico: prefeitura
2. - centro cultural com teatro
3. - centro poli esportivo
4. - parque linear
5. - estação de trem
6. - quadro de uso misto

todos esses equipamentos estão conectados pela via comercial proposta pelo grupo para facilitar o acesso das pessoas, além próximos à conexões entre via lenta e rápida que vai favorecer a chegada de pessoas de todas as regiões da cidade, e assim formar o novo centro.



03

01

04

02

05

06

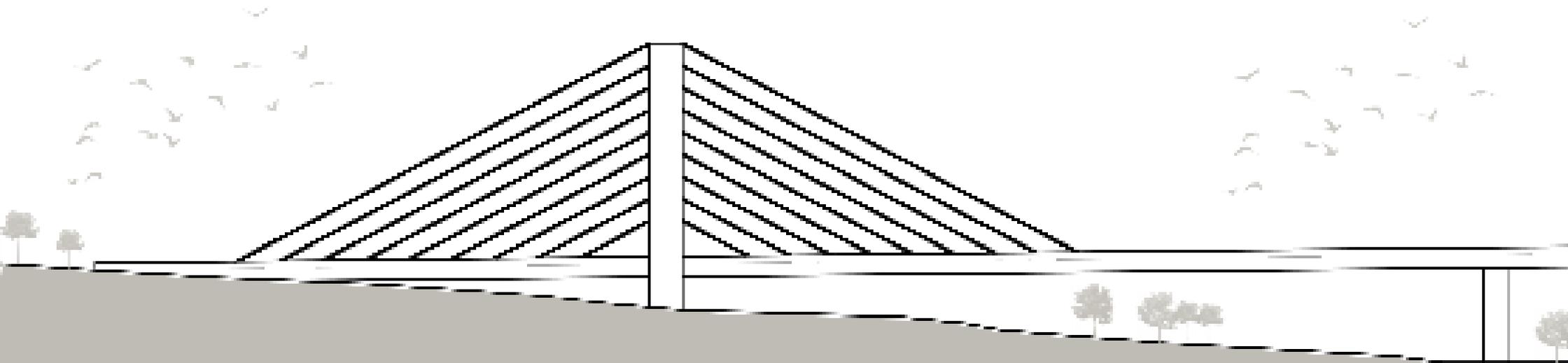
RIBEIRAO JACUBA

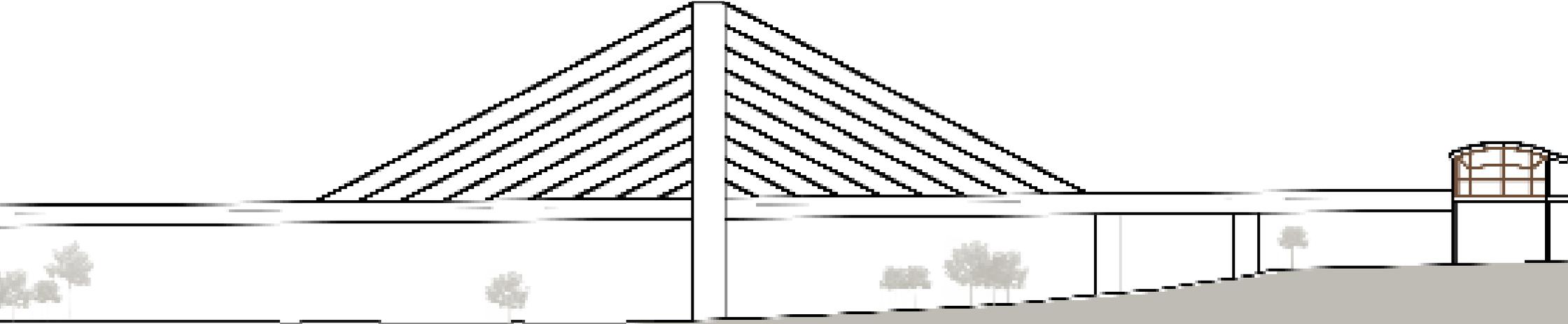
# CORTE PONTE PROPOSTA

A passarela projetada pelo grupo, pretende se tornar um complemento para paisagem do local.

Inspirada na ponte estaiada existente a “Ponte a Esperança”, torna-se uma conexão viária; a projetada, tem seu uso direcionado para pedestres e ciclistas.

A ponte projetada tem suas proporções são baseadas na existente, dessa forma, suas dimensões equivalem à metade da Ponte da Esperança.

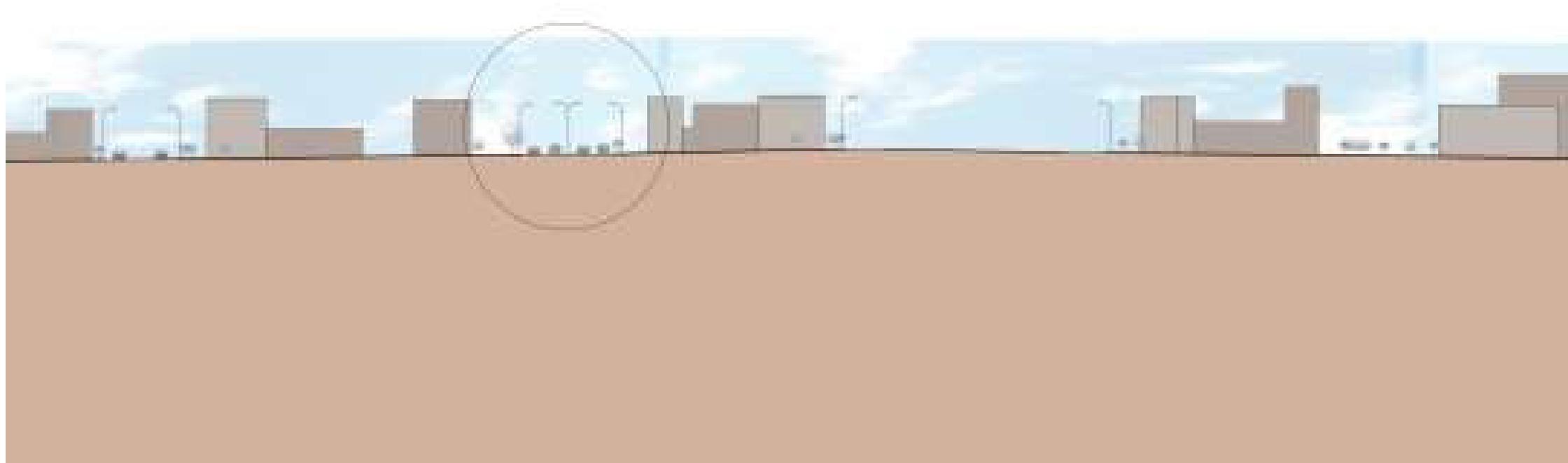


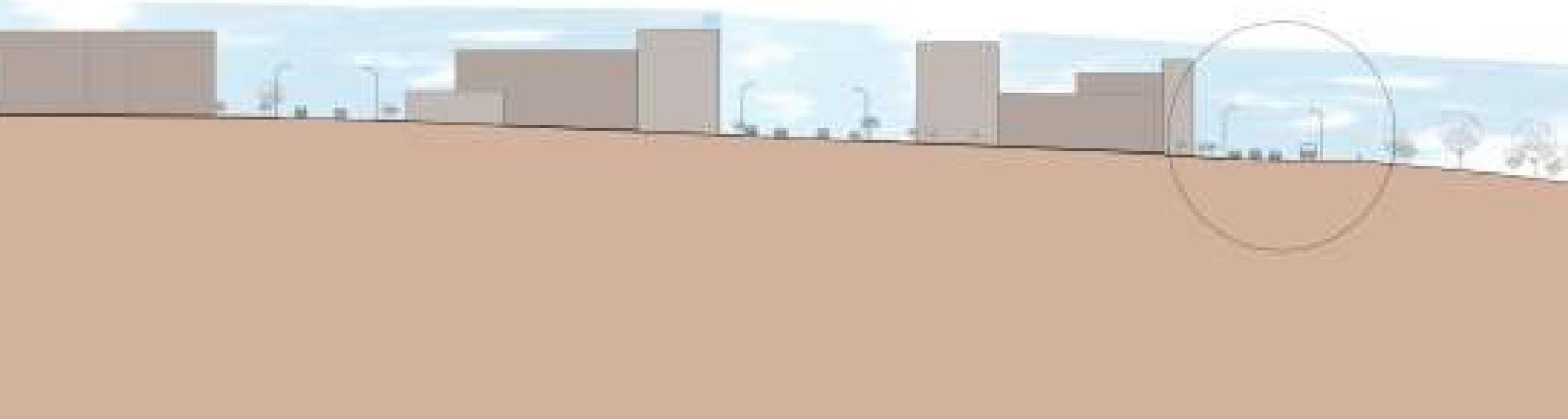
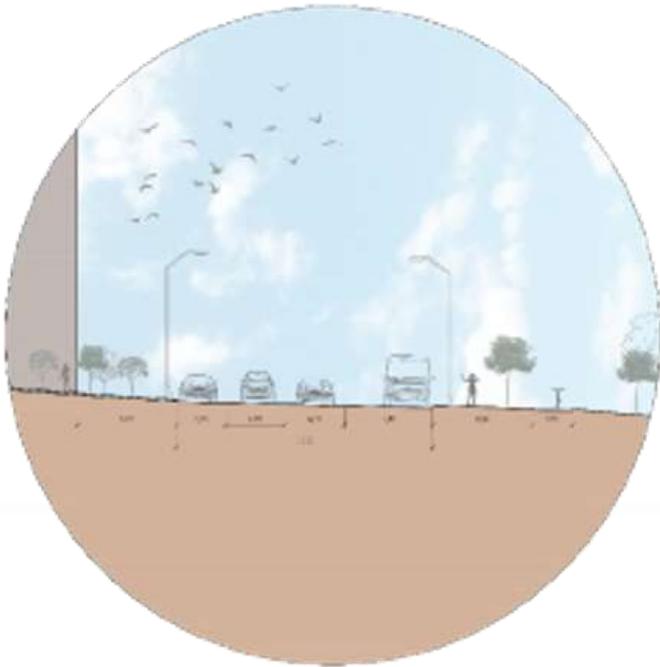


# CORTES DO BAIRRO PROPOSTO

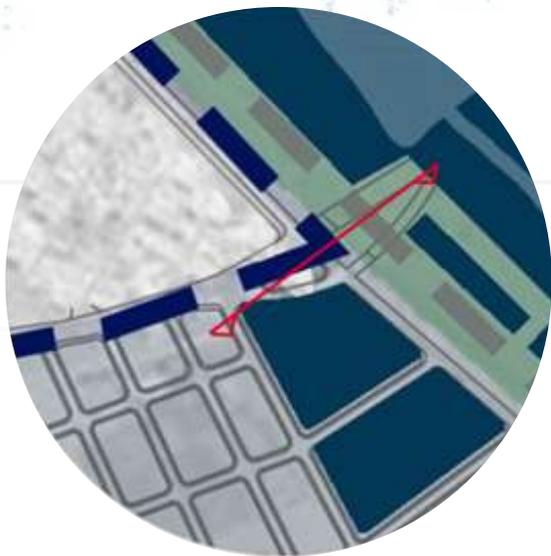


Esse corte mostra a relação entre a via lenta e a via rápida, baseada no zoneamento proposto pelo grupo especificando o gabarito das construções e as dimensões das vias.

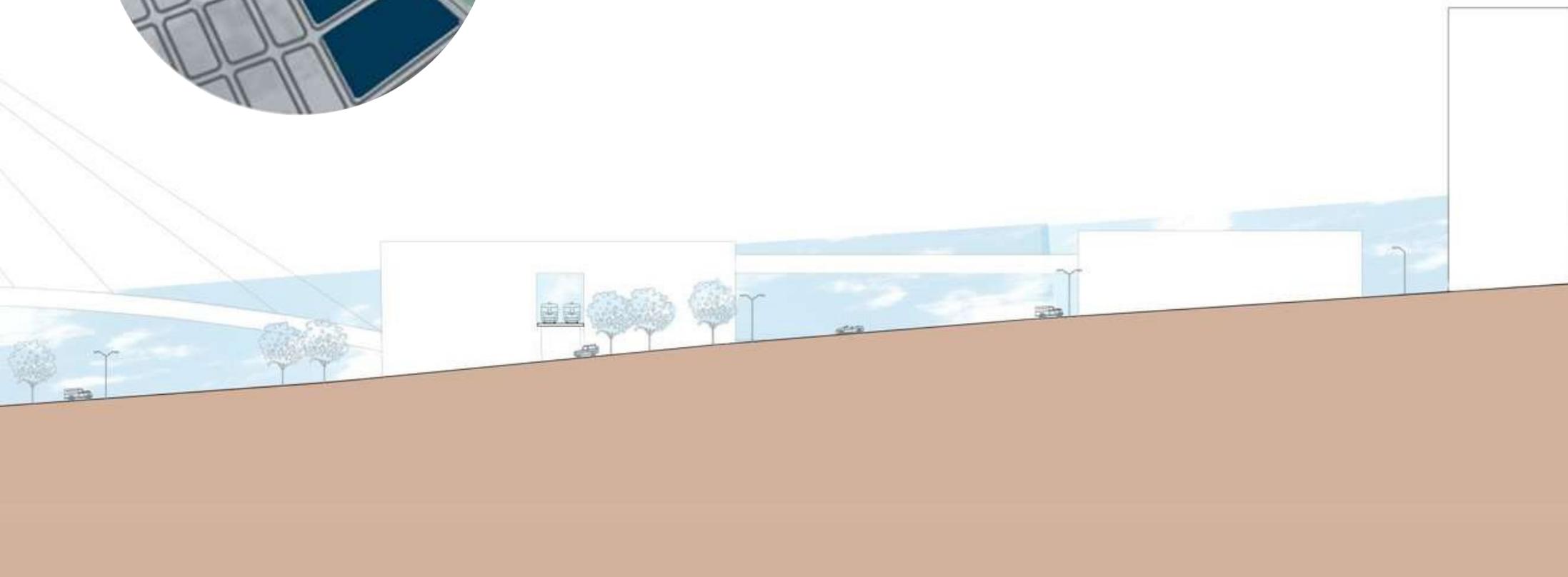




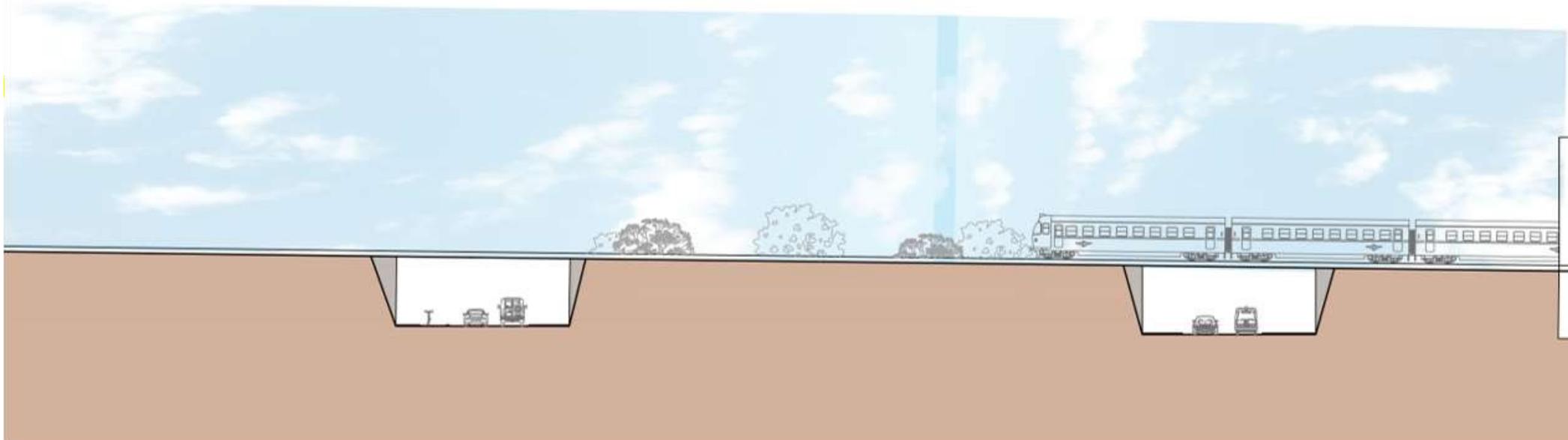
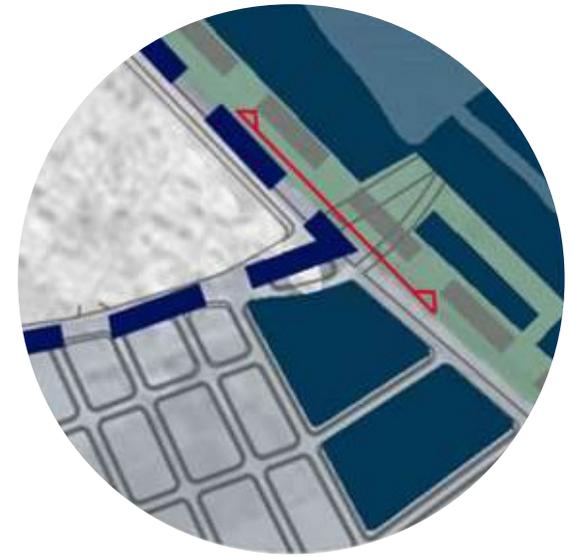
# CORTES DO BAIRRO PROPOSTO



Nesse corte podemos observar a nova estação de trem proposta. A cidade abaixa em relação à linha do trem por conta da topografia acidentada, pois o local se encontra próximo ao córrego. É importante ressaltar que a nova estação se localiza às margens do parque proposto, por isso, atrela-se à ele.



Como dito no corte anterior, a cidade encontra-se abaixo do nível da linha do trem e, aqui, podemos visualizar nesse corte essa relação, onde a via encontra-se sob a linha férrea.



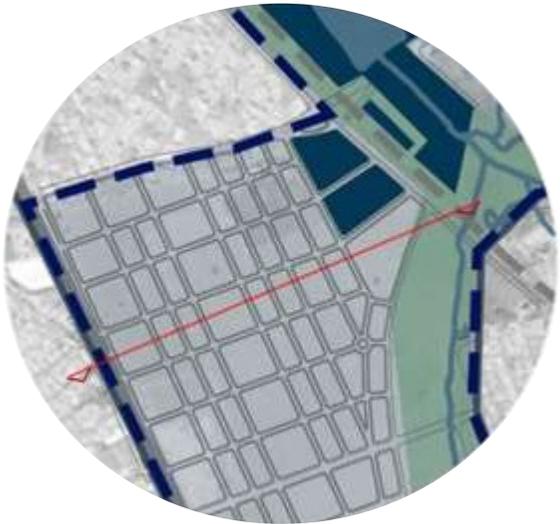
# CORTES DO BAIRRO PROPOSTO



Nesse corte fica notória a relação entre o gabarito nas proximidades da via lenta e como afunila conforme adentra o bairro.

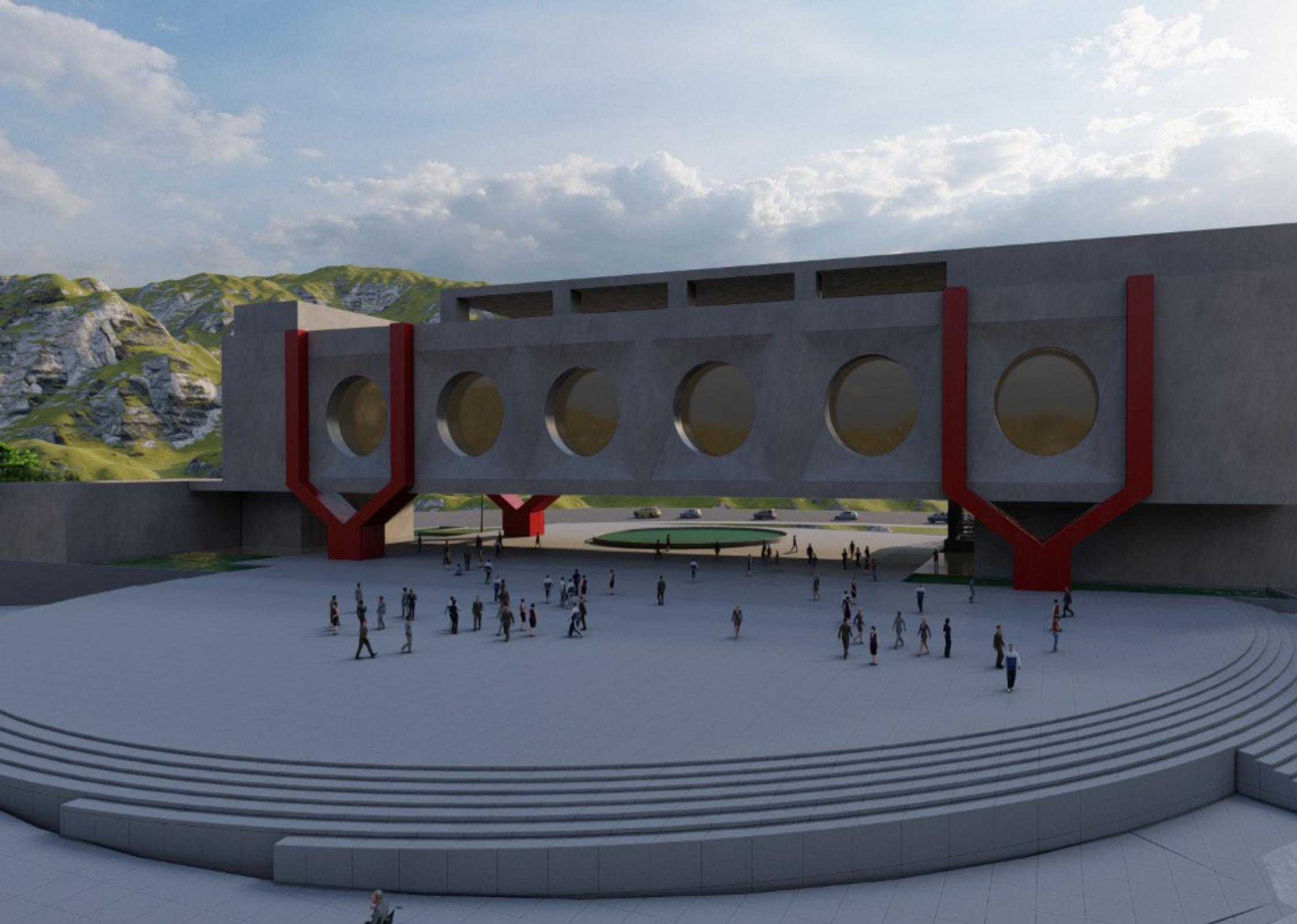
Também podemos ver a relação entre cidade e parque.





# ETAPA 2 - PROJETO INDIVIDUAL

## PALACIO DAS AGUAS



## JUSTIFICATIVA

O município de Hortolândia foi escolhido diversos motivos, além de ser um desafio para o grupo, uma cidade nova com tantos problemas e ao mesmo tempo uma das cidades que mais cresce no estado de São Paulo, para chegar a conclusão sobre que diretrizes tomar fizemos uma análise detalhada do município.

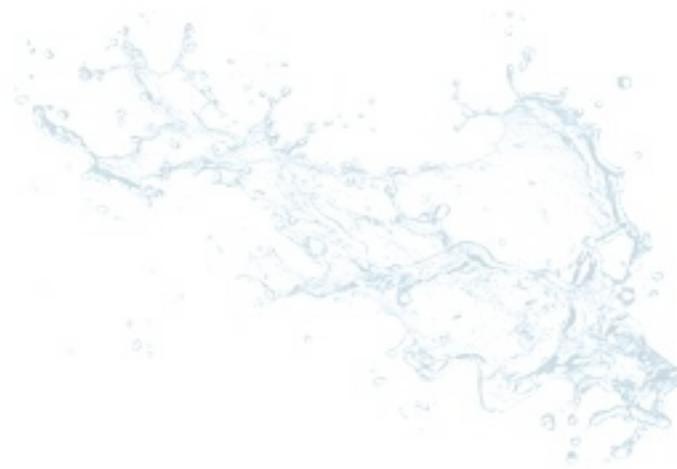
Vimos premícias de ótimos projetos por parte da prefeitura, como o PIC, que traz um projeto de reestruturação viária, com base nisso resolvemos aprimorar a ideia e investir no TIC E TIM, abrangendo a região metropolitana.

Além disso notamos uma grande setorização no município e a falta de pertencimento da própria população como se fosse apenas uma cidade dormitório de Campinas.

Com isso resolvemos reativar a linha do trem para as pessoas, conectando assim a cidade com os demais municípios, e criar uma nova centralidade, em um lugar estratégico, que vem crescendo atualmente.

O projeto da prefeitura tinha uma proposta de ser construída próximo à ponte estaiada mas devido à verba, acabou não sendo projetada.

Com a implantação da prefeitura na nova área iremos potencializar a área além de facilitar o acesso à população.



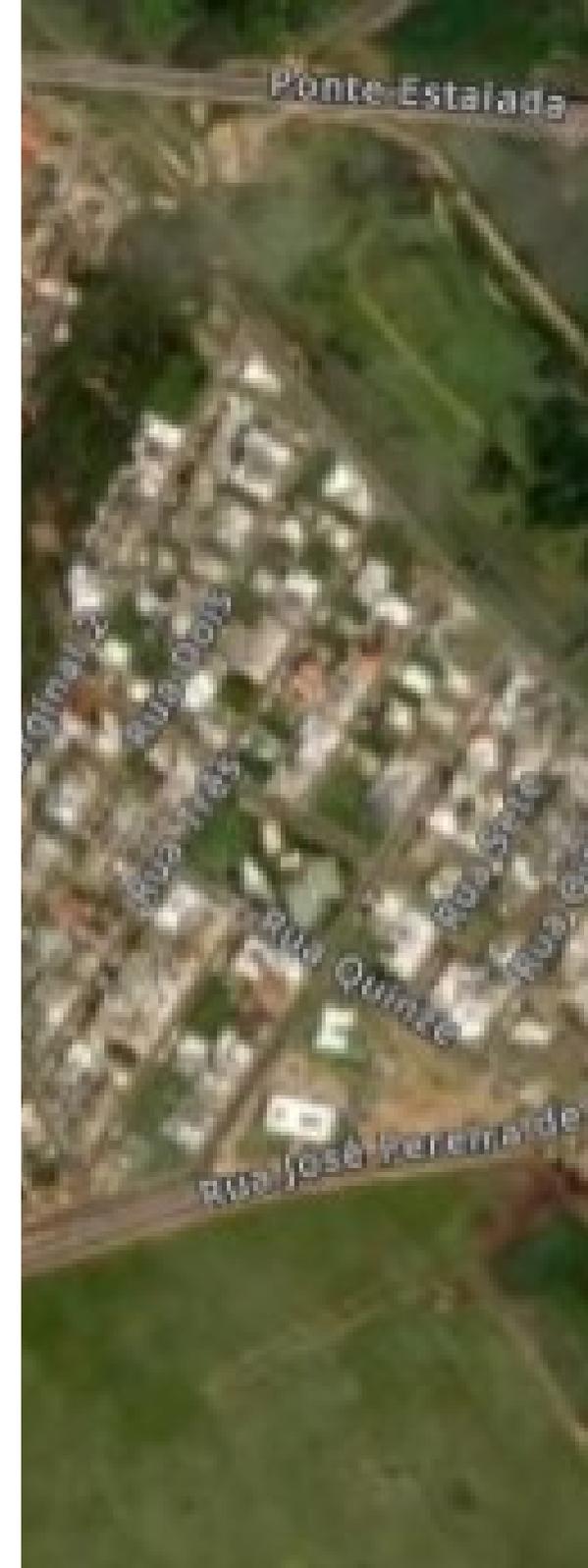
## O LOCAL

O projeto será implantado no novo centro, junto com os demais projetos que visam o crescimento urbano, econômico e uma relação de pertencimento nos moradores do município à área.

A área é próxima à Ponte Estaiada no Jardim Santa Rita de Cassia, devido a uma análise urbana na qual setorizamos o Município em visões de pontos positivos e negativos. A área estabelecida é um ponto estratégico, chave para o desenvolvimento da cidade devido ao corredor metropolitano, que passa ao lado da área a avenida Antônio da Costa Silva, assim como a Ponte Estaiada que possibilitou uma conexão entre bairros da cidade, sem a necessidade de acesso à rodovia SP-101. Aqui vemos a implantação do Centro Cívico/Projeto Prefeitura, Centro Esportivo, Parque Linear Centro Cultural Estação de Trem e Habitação.

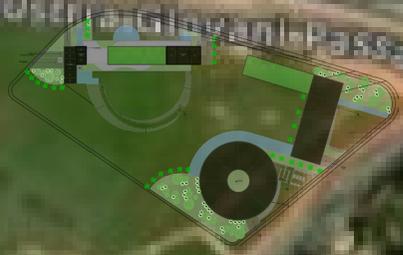
A prefeitura foi implantada na cota mais alta da área possibilitando visão total do projeto tanto na fachada norte para a ponte estaiada quanto para sul, para a avenida da emancipação. O projeto cria uma permeabilidade visando uma maior conexão entre os demais projetos, evitando barreiras, dando maior mobilidade para os pedestres.

O programa espacial do Centro Cívico foi dividido entre Prefeitura, Câmara dos Vereadores, Fórum e Biblioteca e todos foram posicionados para criar uma praça cívica no centro, com intuito de criar uma fluidez entre os edifícios.





Rua Tadeu de Alencar Passaroti



Rua Alencar Passaroti

Rua

## REFERÊNCIAS PROJETUAIS

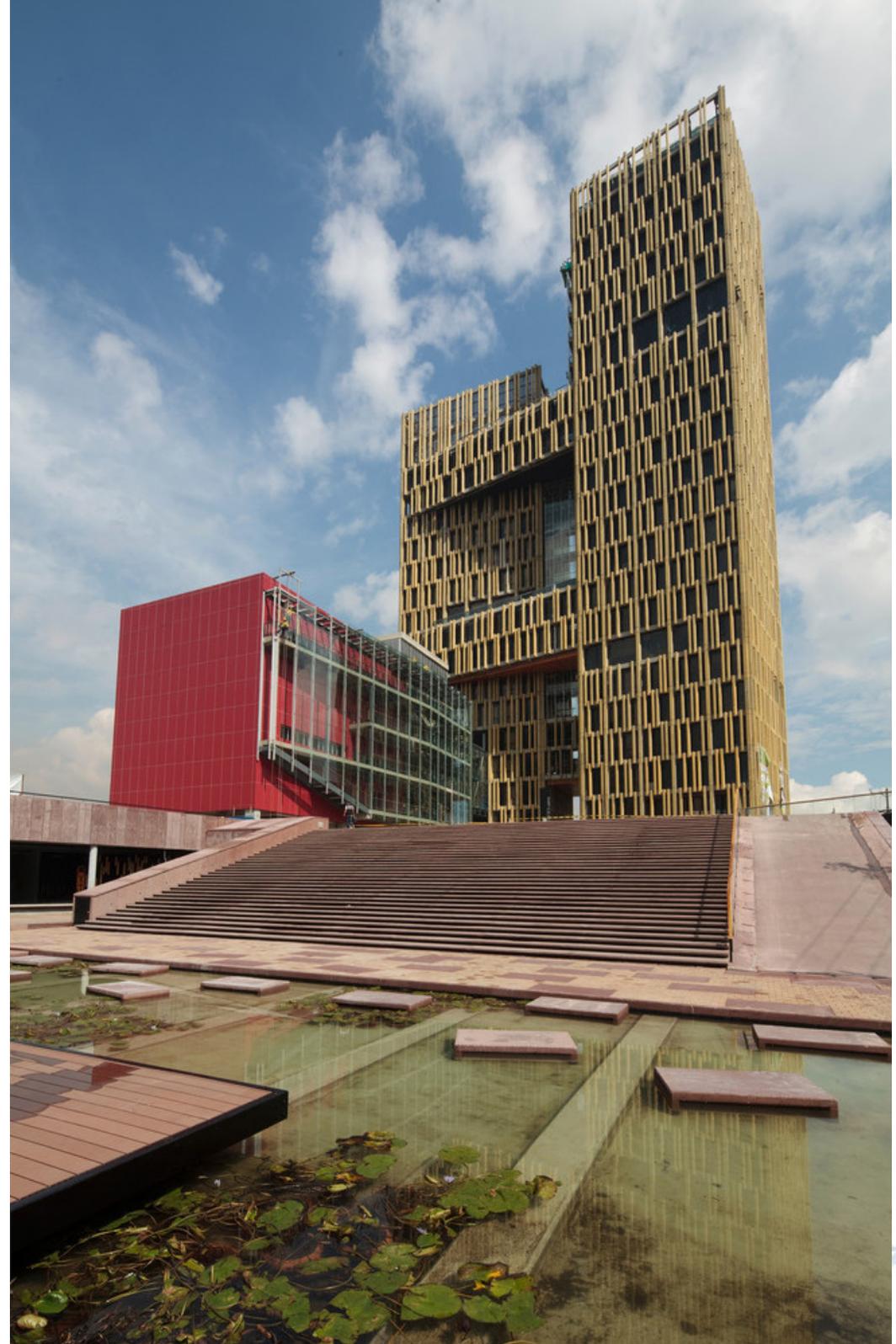
### **Centro Cívico Plaza de La Libertad**

**Arquitetos:** OPUS, Toroposada Arquitectos

**Área:** 61000 m<sup>2</sup>

É um projeto que reconhece e incorpora elementos tradicionais da arquitetura de Medellín incorporando elementos contemporâneos nos pátios, os terraços, as pontes e as varandas, a uma tipologia de edifício de escritórios. incorpora ativamente a vegetação em seus espaços urbanos e que representa uma sociedade que convive na exuberância e fertilidade própria de seu território.

Dividido em etapas, a primeira seria o aprimoramento do espaço público com diversidade de recintos e vocações; estão também as torres institucionais, onde atualmente estão abrigados os escritórios descentralizados do Governo da Antioquia e a Prefeitura de Medellín; e junto a estas, dois edifícios complementares.



## REFERÊNCIAS PROJETUAIS

### **Palacio Tomé de Sousa**

**Arquitetos:** Joao Figuiras Lima

**Área:** 2000 m<sup>2</sup>

O edificio possui estrutura metalica de aço e vidro , a ideia era que abrigaria a prefeitura provisoriamente. Foi desenvolvido uma tecnica especial para aplicar as placas de aço a sede da prefeitura era algo emergencial em 35 dias a estrutura ja estava montada.

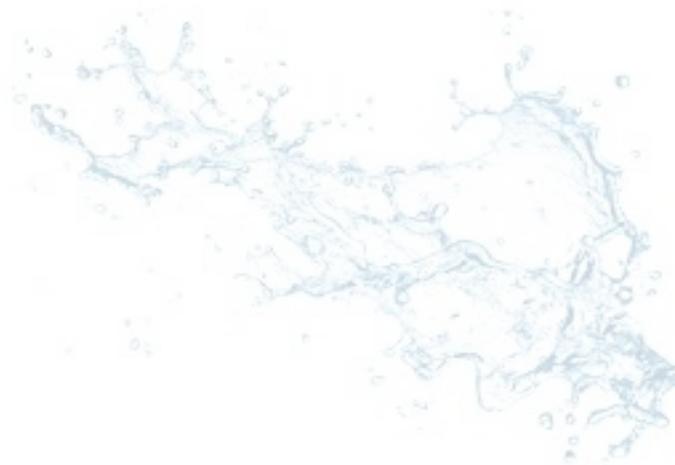


# PARTIDO



## TOPOGRAFIA e FLUXOS

Estudando um pouco melhor a área na qual foi escolhido para a implantação do Centro Cívico/ Prefeitura, o projeto cria uma espacialidade que conecte com os demais projetos, ao invés de criar barreiras foi pensado uma centralidade, através de fluxos em todas as direções de pessoas, possibilitando e visando permeabilidade, mais visível entre o centro Cívico e a Prefeitura e com o centro cultural.



# PROGRAMA

O projeto possui uma área total de construção de 11847m<sup>2</sup>, sendo :

Pavimento Térreo - 1620m<sup>2</sup>

Primeiro Pavimento - 3047m<sup>2</sup>

Segundo Pavimento - 3047m<sup>2</sup>

Estacionamento - 3521m<sup>2</sup>

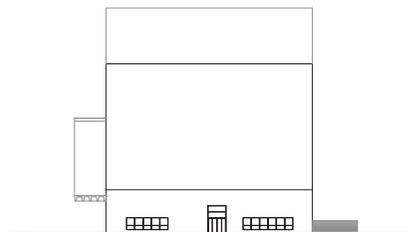
Terraço - 600m<sup>2</sup>

O Programa é composto por acesso livres e acessos privados dentre eles temos a circulação vertical, estacionamento, bicicletario, recepção, banheiros, lanchonete, todas as secretarias procuradoria, controladoria, secretaria do governo municipal, gabinete do prefeito e do vice-prefeito, vestiarios, salas de manutenção e serviço, além de toda a infraestrutura necessaria para o funcionamento da prefeitura.

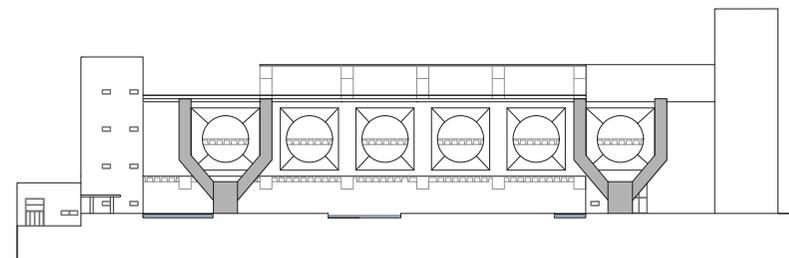
Ao lado foi projetado uma lanchonete como um atrativo, fazendo com que as pessoas permaneçam no espaço.

As principais características que o projeto apresenta é a conectividade e permeabilidade.

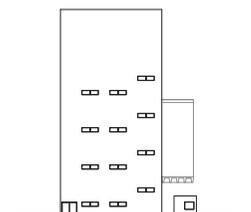
# O PROJETO



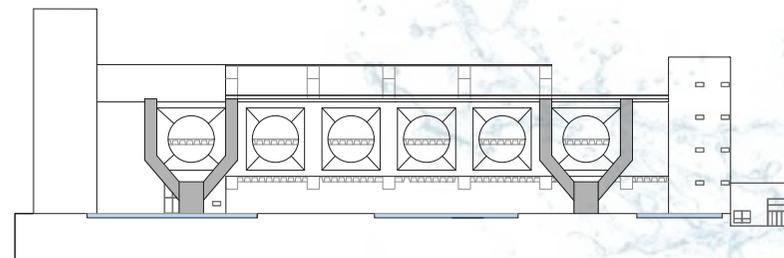
ELEVAÇÃO OESTE  
ESC. 1/1250



ELEVAÇÃO SUL  
ESC. 1/1250



ELEVAÇÃO LESTE  
ESC. 1/1250



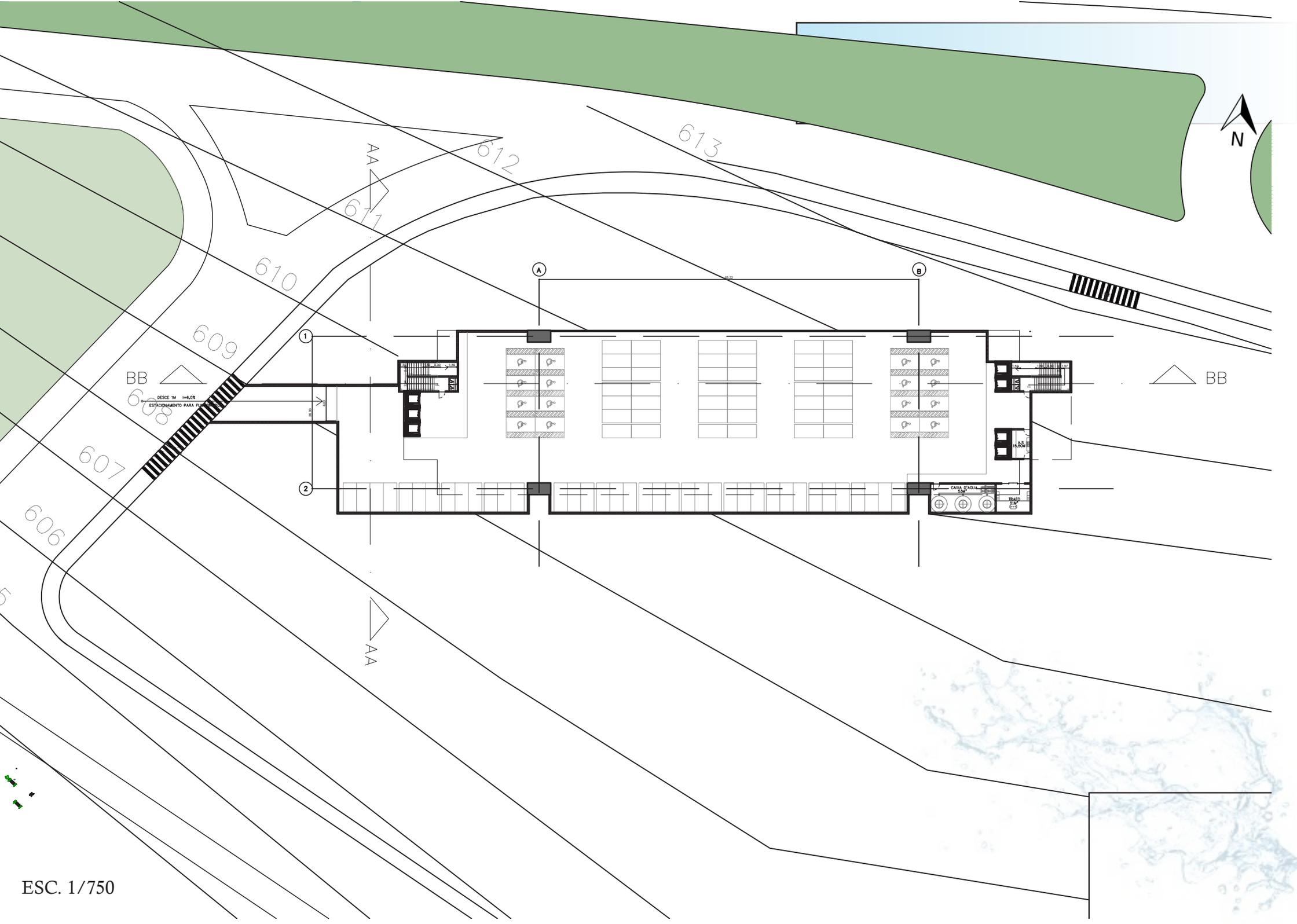
ELEVAÇÃO NORTE  
ESC. 1/1250

# O PROJETO



## ESTACIONAMENTO

Foi proposto estacionamento privado apenas para os funcionários em cada edifício, visando valorizar o transporte público devido ao corredor metropolitano. A proposta da Estação de trem que seria responsável para transportar as pessoas para o local, além de ser projetado um corredor da Estação até o Centro Cultural voltado para Prefeitura, com isso as pessoas poderão ter um acesso mais fácil até a Praça Cívica, local onde podem se expressadas todas as formas cidadania, portanto o espaço permite também que as pessoas não apenas passem mas estejam de maneira constante nele.



# O PROJETO



## PAVIMENTO TÉRREO

No primeiro pavimento podemos ver um grande vão livre que possibilita que as pessoas transitem, evitando barreiras entre o centro cívico e a avenida.

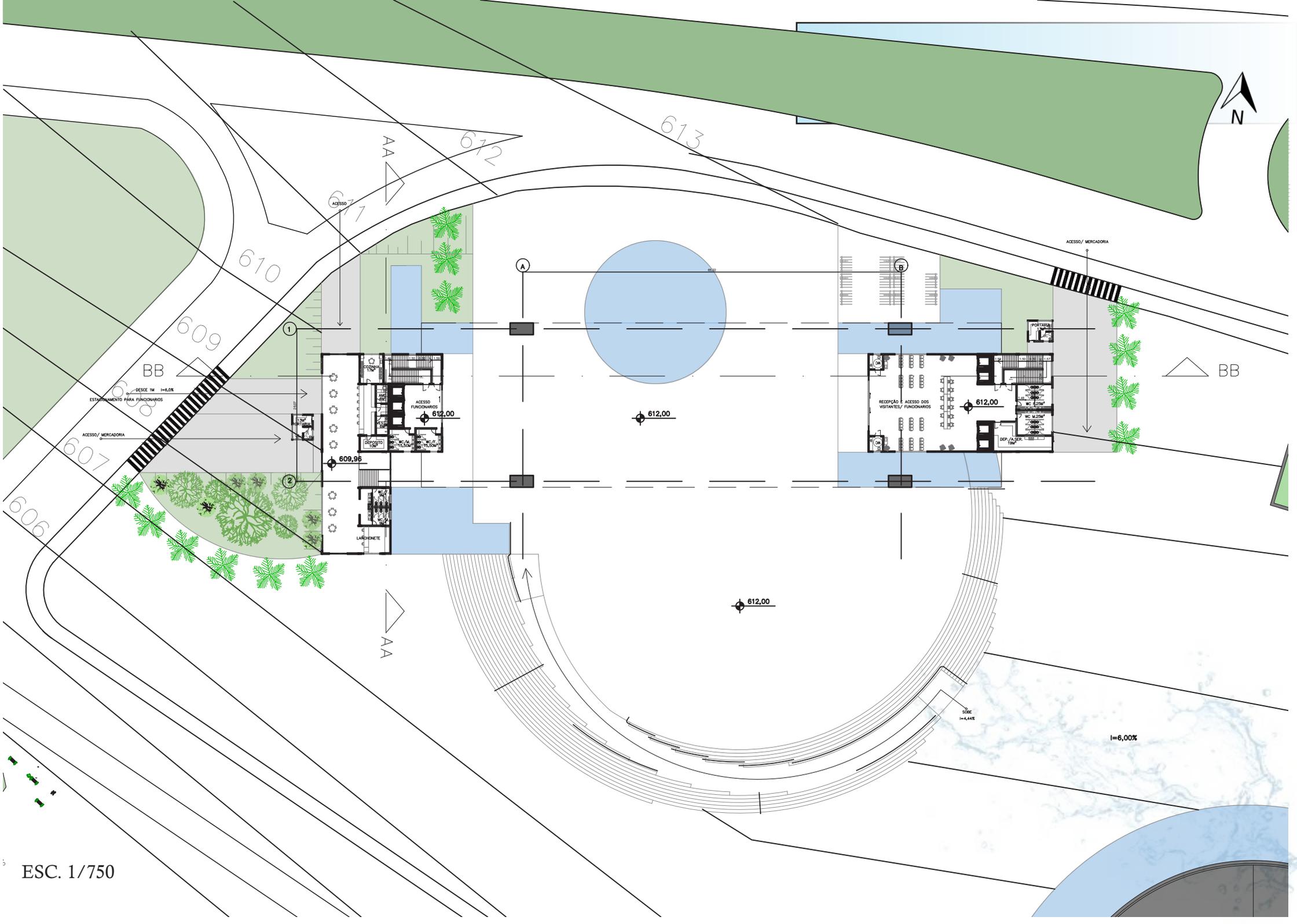
O vão livre de pilar a pilar mede 65,22 metros, sustentado por 4 pilares com dimensão de 4x2 metros, uma laje nervurada que otimiza insumos, o terreo possui um pé direito de 6,12m.

No terreo encontramos 2 volumes alocados nas laterais, onde encontra a circulação vertical e os sanitários, esses volumes possuem estruturas independentes.

O terreo está situado na cota 612 do projeto, para isso foi criado um plato com grande espaço de circulação, para que as pessoas possam transitar ali, fazer eventos e até mesmo protestos, esse plato cria um desnível de 5 metros com o terreno, para isso foi projetado uma escada com rampa que serve como arquibancada, tendo 4,44% de declividade para acessibilidade, temos também, a ciclovia que acompanha a quadra e conecta todo o projeto com Município, visando a mobilidade mais econômica e saudável para as pessoas,

**Alem disso foram projetados no terreo 3 espelhos da água do qual toma partido o nome da prefeitura**

A água remete uma sensação de calma, relaxamento e bem estar, algo que não se vê presente em edifícios de prefeitura, vemos sua monumentalidade e poder normalmente, os espelhos da água quebrariam um pouco dessa visão, criando uma relação entre as pessoas o edifício e o espaço no qual ele foi implantado. Ao acessar o edifício em ambas entradas vemos um piso de vidro para dar continuidade no espelho da água. Ao lado foi projetado uma lanchonete com acesso para a praça cívica, avenida e a prefeitura. A lanchonete criaria uma permanência e mais movimentação.



# O PROJETO

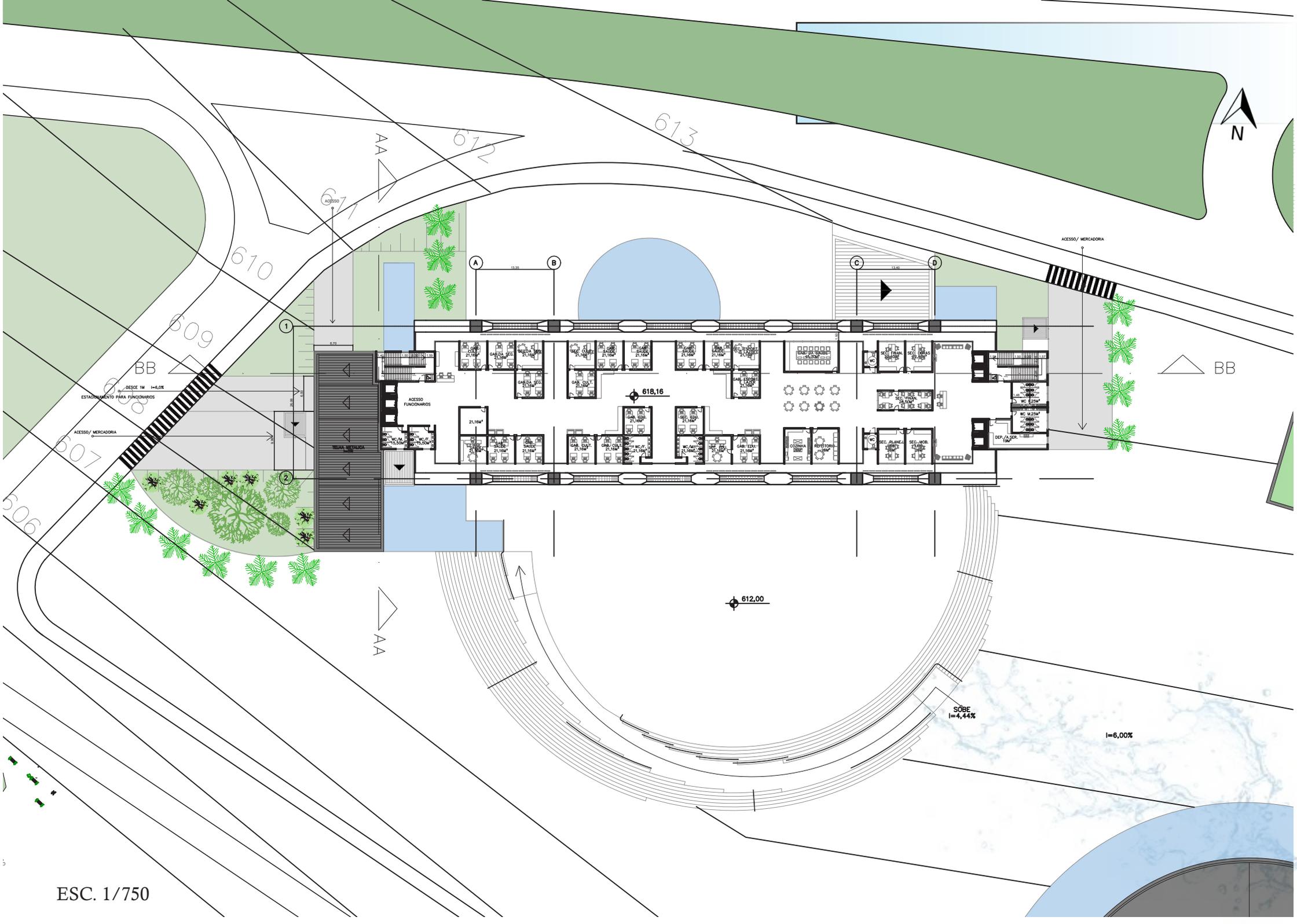


## PRIMEIRO PAVIMENTO

O prédio é em concreto armado estruturado por 2 vigas vierendeel que atuam como vedação do grande volume, com 18,36m de altura, com alguns furos circulares, para otimizar redizudos, proporcionando uma leveza para o edifício que possui uma grande dimensão, o pé direito 6,12m.

Os pilares que apoiam no terreo no primeiro pavimento abrem em v.

No primeiro pavimento se encontra as secretarias da saúde, educação, esporte, lazer e cultura, além ds secretarias que tem atendimento ao publico como a de obras, finanças, planejamento urbano, serviço urbano e mobilidade urbana.



# O PROJETO

## SEGUNDO PAVIMENTO

No segundo Pavimento reunimos as Secretárias de Gestão, Segurança, Administração e Gabinete do Prefeito e do Vice Prefeito além de uma ampla sala de reuniões estratégicas.

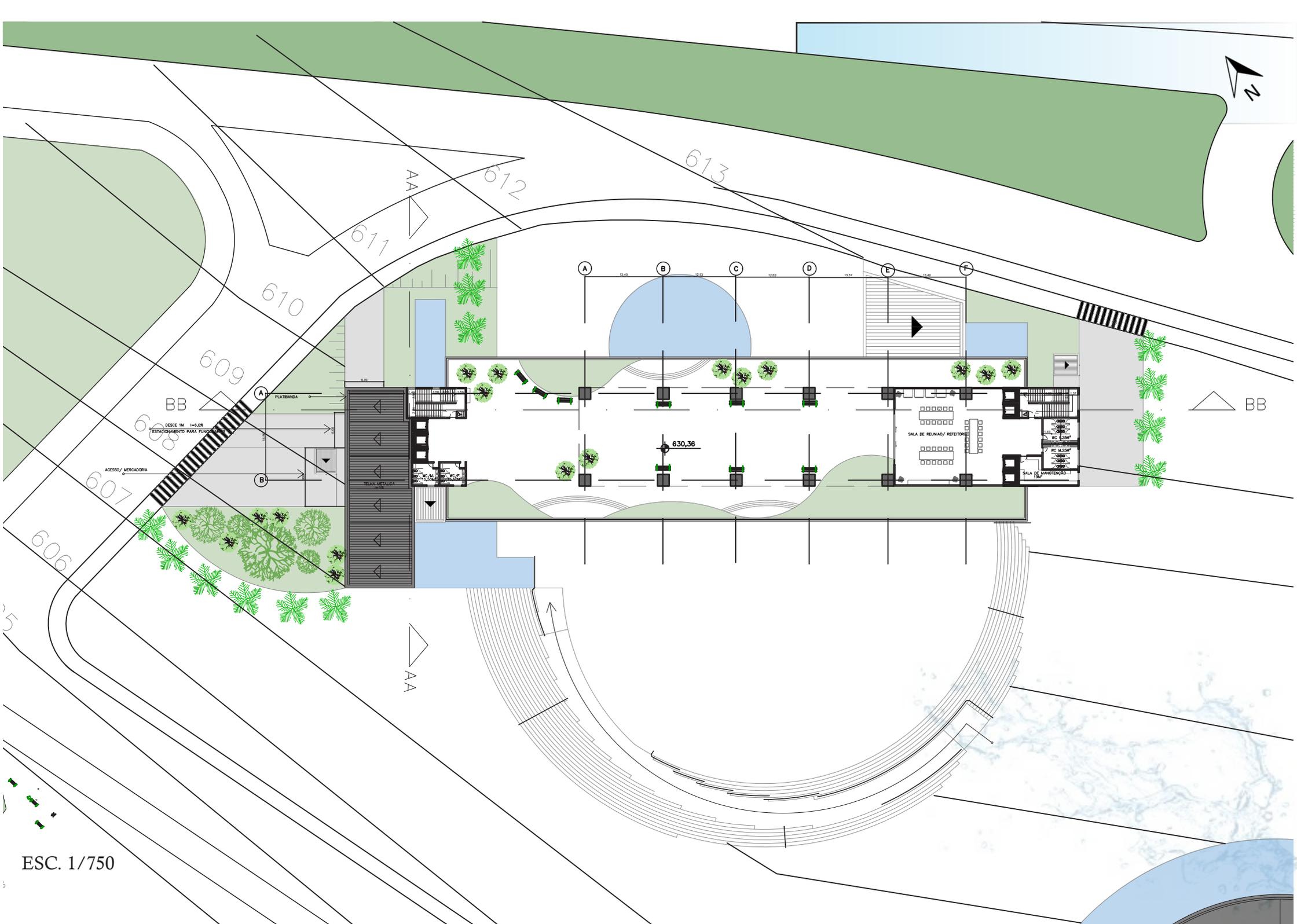
No primeiro e Segundo Pavimentos, ambos são cercados por um fechamento de vidro com, após as grandes aberturas.

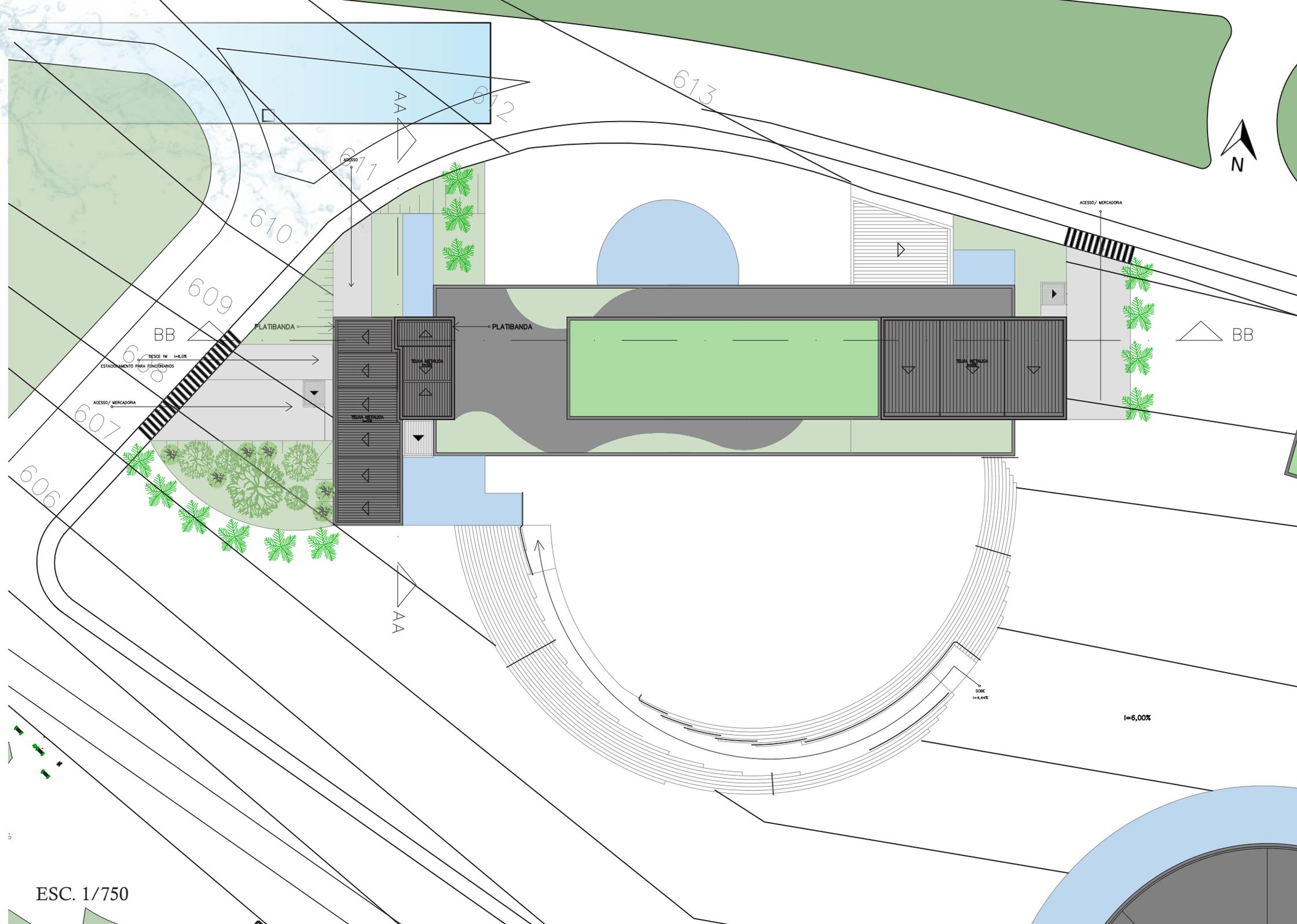


# O PROJETO

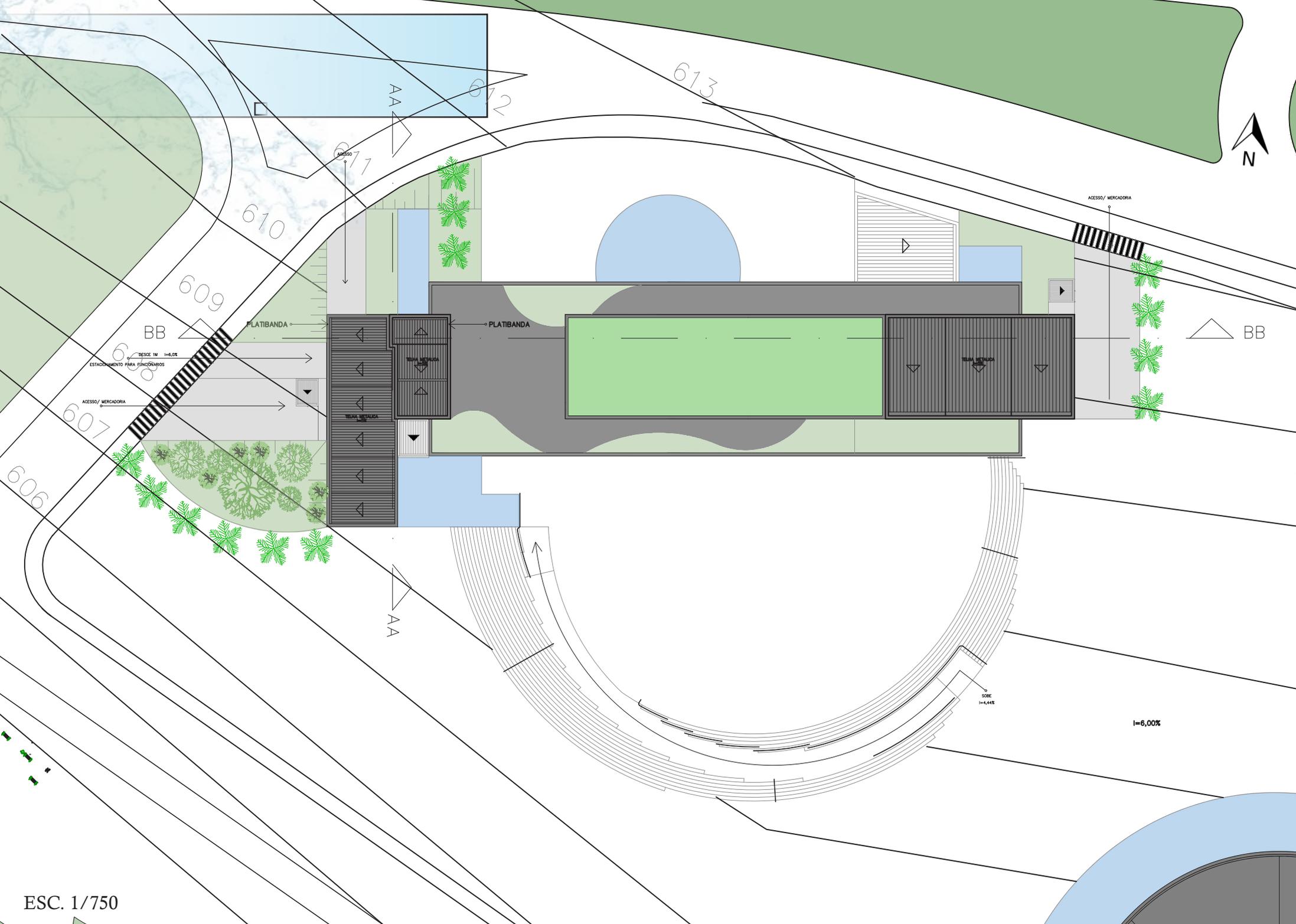
## COBERTURA

A cobertura metálica com 15% de declividade, nos volumes alocados a laterais do volume central, enquanto no volume principal teria um terraço com área de estar para os funcionários e uma sala de reunião maior, além de servir para eventos políticos





ESC. 1/750



5

610

613

609

BB

PLATIBANDA

PLATIBANDA

BB

ESTACIONAMENTO PARA FUNCIONARIOS

DESCE IM

$i=6,0\%$

ACESSO / MERCADORA

607

606

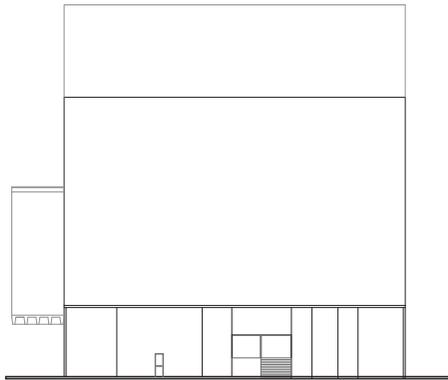
$i=6,00\%$

BOSE

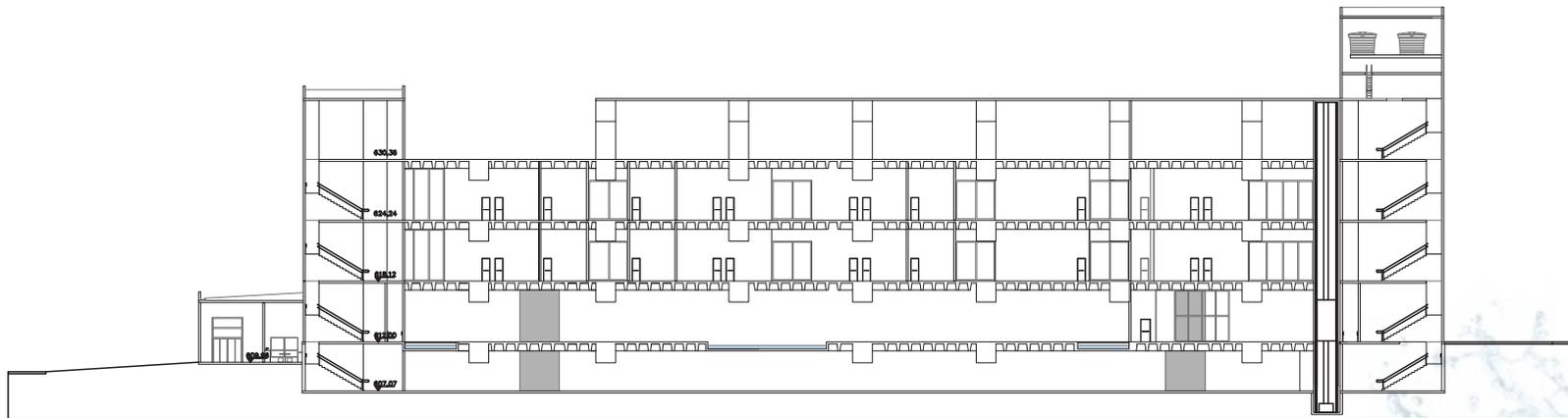
$i=4,44\%$

# O PROJETO

## - CORTES

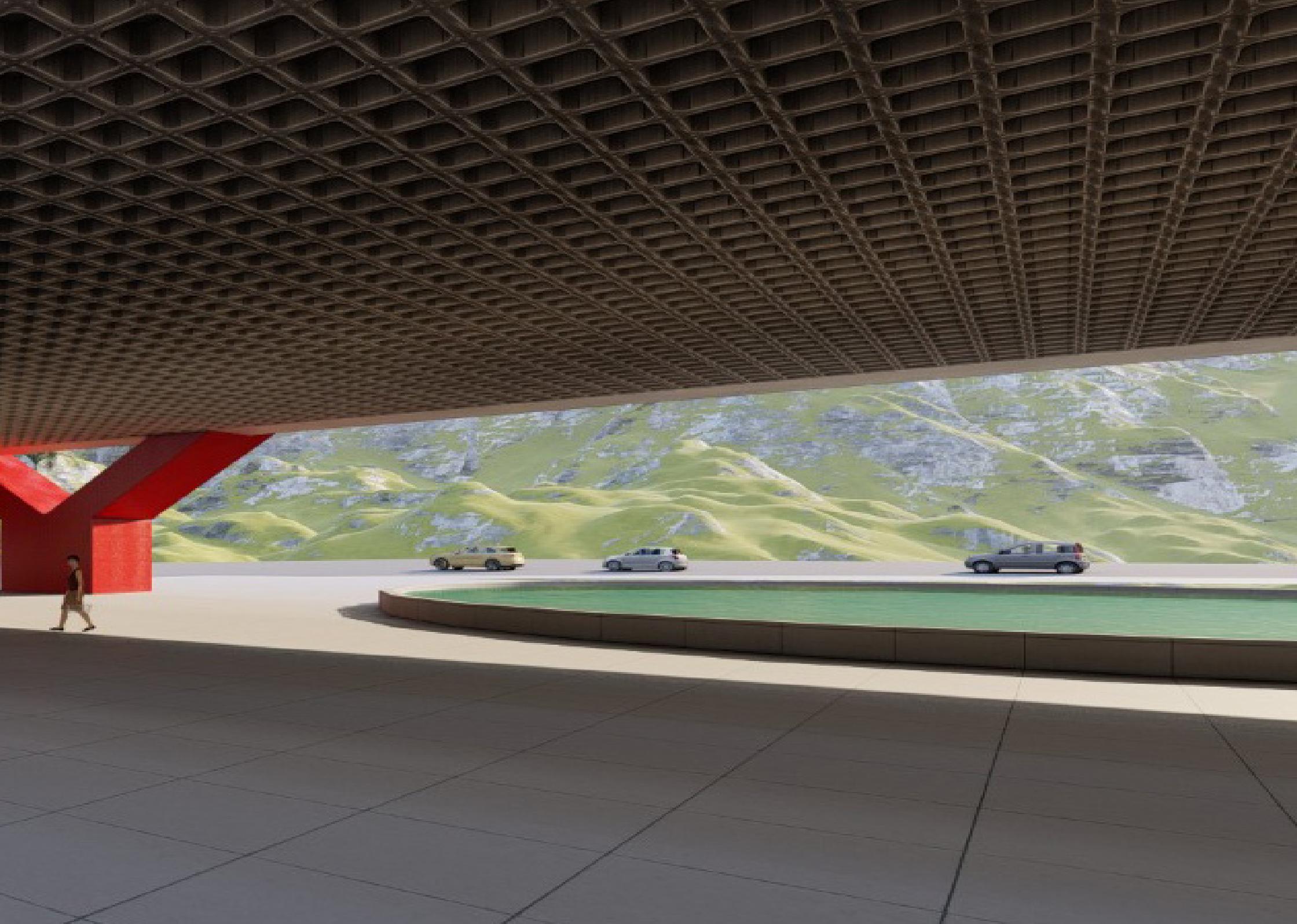


CORTE AA  
ESC. 1/750



CORTE BB  
ESC. 1/750









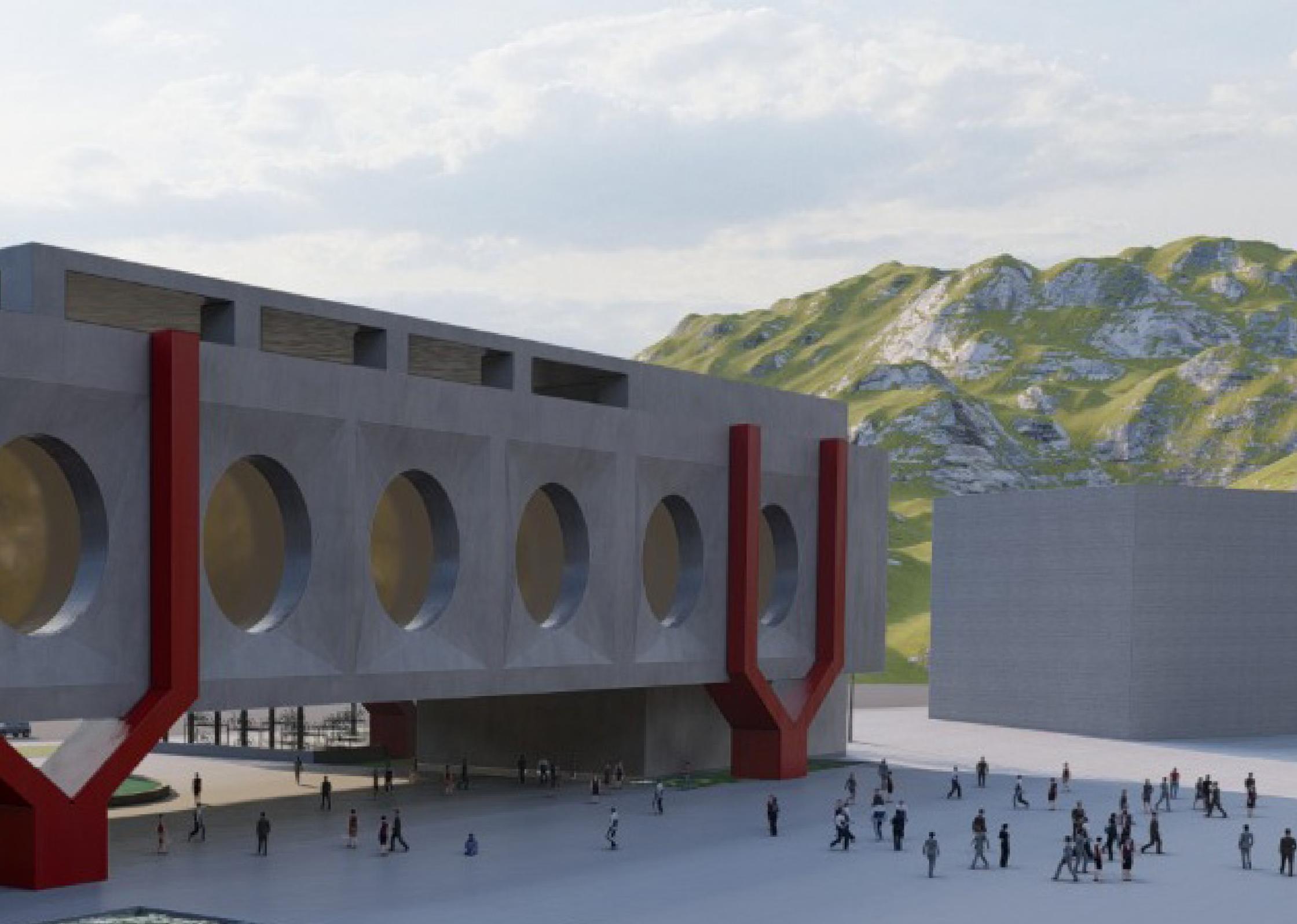






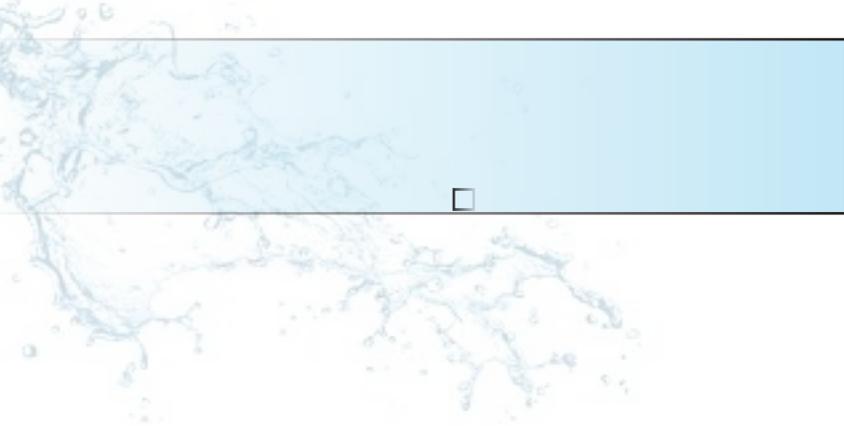












A escolha do tema se deu devido a análise urbano do territorio, vendo como o municipio é setorizado e pouco conectado, com varias barreiras, com isso foi pensado o melhor local e quais projetos seriam mais adequados para criar uma nova centralidade.

A prefeitura atualmente é um edificio alugado, com estrutura inadeguada para seu uso, um edificio publico de suma importancia, sem identidade e pessima localização.

No entanto poder projetar sede do poder executivo do município foi algo diferente de tudo que projetei, foi desafiador e poucas referencias de desenhos, mas estimulante em poder trabalhar com a ampla gama nos três campos da administração pública: executivo, legislativo e judiciário.

# BIBLIOGRAFIA

IBGE, disponível em < <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sp/hortolandia.html> > acesso em 08/03/2021

IBGE CIDADES, disponível em < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/hortolandia/painel> > acesso em 08/03/2021

Portal Hortolândia, disponível em < <https://www.portalhortolandia.com.br/noticias/nossa-cidade/indice-de-desenvolvimento-humano-de-hortolandia-cresce-acima-da-media-nacional-e-estadual-431> > acesso em 06/03/2021

CENSO10, disponível em < [http://mapasinterativos.ibge.gov.br/atlas\\_ge/brasilpor1.html](http://mapasinterativos.ibge.gov.br/atlas_ge/brasilpor1.html) > acesso em 10/03/2021

TERMINAL METROPOLITANO DE HORTOLÂNDIA, disponível em < <https://www.emta.sp.gov.br/emta/rede-de-transporte/corredores-terminais/corredor-metropolitano-bileo-saens-nordeste/linhas-e-terminais/terminal-metropolitano-hortolandia-fcs> > acesso 08/03/2021

COORDENADORIA DE PLANEJAMENTO AMBIENTAL, disponível em < <https://www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/cpla/mapa-de-uso-e-ocupacao-da-terra-ugfri-5-pej/> > acesso em 06/03/2021

SEADE, disponível em < <https://perfil.seade.gov.br/> > acesso em 13/03/2021

TREM INTERCIDADES, disponível em < [https://www.acidadeon.com/campinas/cotidiano/cidades/NOT\\_0\\_0\\_1595001\\_trem-intercidades-ligando-campinas-a-capital-deve-ser-implantado-em-2022.aspx](https://www.acidadeon.com/campinas/cotidiano/cidades/NOT_0_0_1595001_trem-intercidades-ligando-campinas-a-capital-deve-ser-implantado-em-2022.aspx) > acesso em 13/03/2021

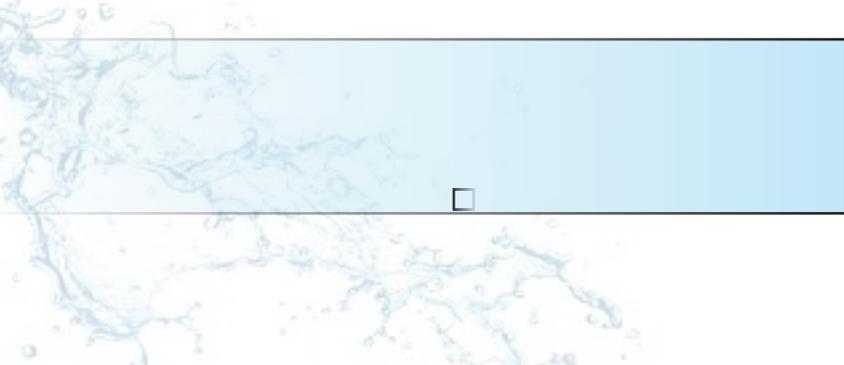
Perfil da Cidade de Curitiba, disponível em < <https://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/perfil-da-cidade-de-curitiba/174> > cesso em 06/07/2021.

Conheça Hortolândia, disponível em < <http://www2.hortolandia.sp.gov.br/nossa-cidade> > acesso em 06/03/2021.

Leis Municipais Hortolândia, disponível em < <https://leismunicipais.com.br/a/sp/h/hortolandia/lei-complementar/2018/8/86/lei-complementar-n-86-2018-introduz-alteracoes-na-lei-n-2092-de-04-de-julho-de-2008-que-dispoe-sobre-o-plano-diretor-do-municipio-de-hortolandia> > acesso em 08/03/2021

Plano diretor Hortolândia, disponível em < <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-hortolandia-sp-2016-06-24-versao-consolidada> > acesso em 08/03/2021





Campinas Metropolitana: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros, disponível em [http://www.nepo.unicamp.br/publicacoes/livros/vulnerabilidade/arquivos/arquivos/vulnerab\\_cap\\_10\\_pgs\\_275\\_304.pdf](http://www.nepo.unicamp.br/publicacoes/livros/vulnerabilidade/arquivos/arquivos/vulnerab_cap_10_pgs_275_304.pdf) > acesso em 08/03/2021

ESPACIALIDADES CONTEMPORÂNEAS, disponível em < <https://docplayer.com.br/82600427-Espacialidades-contemporaneas-da-esfera-de-vida-publica-estudos-de-caso-no-municipio-de-hortolandia.html> > acesso em 08/03/2021

SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS, disponível em < <https://docplayer.com.br/38943567-Sistema-de-espacos-livres-publicos-no-municipio-de-hortolandia.html> > acesso em 08/03/2021

Mapas Hortolândia, disponível em < <http://www2.hortolandia.sp.gov.br/concurencia/item/4484-mapas-de-hortolandia/4484-mapas-de-hortolandia> > acesso em 12/03/2021

PK, disponível em < <http://pic.hortolandia.sp.gov.br/> > acesso em 12/03/2021

Espaços Culturais, disponível em < <http://www2.hortolandia.sp.gov.br/secretariadegoverno/item/13308-espacosculturais> > acesso em 12/03/2021

HORTOLÂNDIA, disponível em < <http://www.estacoesdemovitarias.com.br/h/hortolandia.htm> > acesso em 12/03/2021

PK apresenta na Alemanha, disponível em < <https://portalhortolandia.com.br/noticias/nossa-cidade/pic-de-hortolandia-e-apresentado-na-alemanha-71471/> > acesso em 12/03/2021

LINHA DO TEMPO - Atualidades, disponível em < <https://www.at.sp.gov.br/tematicas/linha-do-tempo/atualidade.html> > acesso em 24/03/2021

HORTOLÂNDIA, disponível em < <https://pt.wikipedia.org/wiki/Hortol%C3%A2ndia> > acesso em 24/03/2021

GEOCÊNCIAS, disponível em < <https://www.ige.gov.br/gencias/download/gencias.html> > acesso em 24/03/2021

DATAGEO, disponível em < <https://datageo.ambiente.sp.gov.br/app/> > acesso em 24/03/2021

Campinas Metropolitana: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros, disponível em < [http://www.nepo.unicamp.br/publicacoes/livros/vulnerabilidade/arquivos/arquivos/vulnerab\\_cap\\_10\\_pgs\\_275\\_304.pdf](http://www.nepo.unicamp.br/publicacoes/livros/vulnerabilidade/arquivos/arquivos/vulnerab_cap_10_pgs_275_304.pdf) > acesso em 08/03/2021

Redes dos Sonhos previa trem intercity, disponível em < <https://viatrolebus.com.br/2020/05/redes-dos-sonhos-previa-trem-intercity-ate-banan-sao-jose-do-rio-preto-e-caraguatatuba/> > acesso em 08/03/2021

Trem intercity contará com 15 trens, disponível em < <https://www.metroptm.com.br/trem-intercity-ate-campinas-contara-com-15-trens-de-media-velocidade/> > acesso em 08/03/2021

## PCB

Edifício de autorização de passageiros em Hong Kong por Rogers Stirk Harbour + Partners e Aedas, disponível em < <https://www10.aecafe.com/blogs/arch-showcase/2018/12/21/passenger-clearance-building-in-hong-kong-by-rogers-stirk-harbour-partners-and-aedas/> > acesso em, 14/09/2021

Um portal sustentável para a travessia marítima mais longa do mundo , disponível em, <<https://www.burohappold.com/projects/hong-kong-zhuhai-macao-bridge-hong-kong-port/#v> > acesso em 16/09/2021

## ESTAÇÃO DO ORIENTE

Estação do Oriente - Calatrava, disponível em <<http://papodearquitectas.blogspot.com/2013/05/estacao-do-oriente-calatrava.html>> acesso em, 19/08/2021

Santiago Calatrava, disponível em < <https://calatrava.com/projects/oriente-station-lisboa.html>> acesso em, 19/08/2021

ESTAÇÃO DO ORIENTE, disponível em <[https://www.jf-parquedasnacoes.pt/p/arte\\_urbana\\_estacao\\_do\\_oriente](https://www.jf-parquedasnacoes.pt/p/arte_urbana_estacao_do_oriente)> acesso em, 19/08/2021

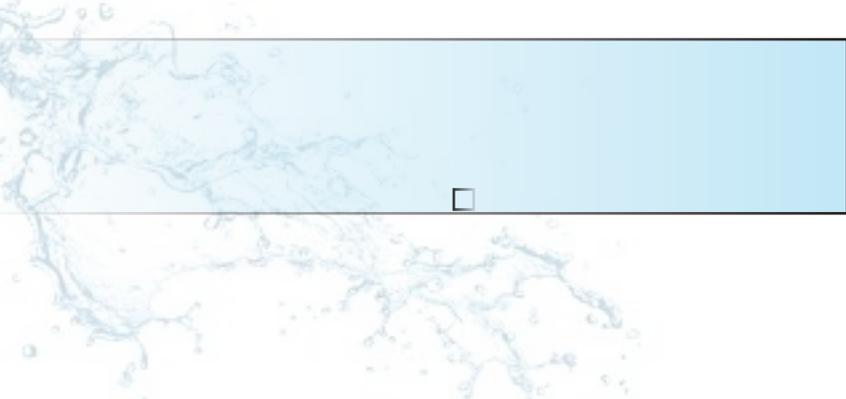
AMERICANA, disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/americana.htm>> acesso em, 14/07/2021

## INFORMAÇÕES GERAIS

Quanta energia produz um painel solar?, disponível em <<https://www.portalsolar.com.br/uma-placa-solar-gera-quanto-de-energia>> acesso em, 24/11/2021

Uso Racional da Água, disponível em <<http://site.sabesp.com.br/site/interna/Default.aspx?secaoId=138>> acesso em, 24/11/2021

<https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2021/08/16/trem-intercidades-entre-campinas-e-sao-paulo-preve-publicacao-de-edital-em-dezembro-e-leilao-em-abril-de-2022.ghtml> , disponível em <<https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2021/08/16/trem-intercidades-entre-campinas-e-sao-paulo-preve-publicacao-de-edital-em-dezembro-e-leilao-em-abril-de-2022.ghtml>>



entre-campinas-e-sao-paulo-preve-publicacao-de-edital-em-dezembro-e-leilao-em-abril-de-2022.ghml > acesso em, 18/08/2021

RSHP e Aedas, disponível em <<https://www.avontuura.com/rshp-and-aedas-complete-hong-kong-boundary-crossing-facilities/>> acesso em, 24/11/2021

Conheça as quatro linhas projetadas do projeto Trem InterCidades ,disponível em <<https://viatrolebus.com.br/2021/08/conheca-as-quatro-linhas-projetadas-do-projeto-trem-intercidades/>> acesso em, 24/10/2021

TUE Série 9500, disponível em <[https://pt.wikipedia.org/wiki/TUE\\_S%C3%A9rie\\_9500\\_\(CPTM\)v](https://pt.wikipedia.org/wiki/TUE_S%C3%A9rie_9500_(CPTM)v)> acesso em, 28/07/2021

figuras

1- <https://br.pinterest.com/pin/355362226854193724/>> acesso em, 23/11/2021

2-<https://portalhortolandia.com.br/noticias/nossa-cidade/hortolandia-inaugura-la-ponte-estaiada-da-rmc-neste-domingo-26-05-62418/>> acesso em, 23/11/2021

**Maria Sofia Goncalves Esteves**