

CONDOMÍNIO PARQUE NO SUL DA ILHA

INTRODUÇÃO

Quem reside em Florianópolis é usuário assíduo da cidade, percebe o desenvolvimento desordenado do local, as construções irregulares, bem como a falta de planejamento para um futuro próximo. A legislação não da subsídio e não acompanha o desenvolvimento da cidade, onde segundo o Plano de Ação Sustentável (ICES, 2015) 44,5% de sua área urbanizável é irregular.

O sul da ilha, há cerca de 20 anos era um local com pouco desenvolvimento, que vem crescendo atualmente de maneira desenfreada, e a tendência é de que em pouco tempo esteja adensado como o norte e o centro da ilha.

Desta forma buscando o equilíbrio entre a realidade, as necessidades, e as diretrizes dadas pela legislação vigente o projeto consiste, através de um terreno privado, lidoiro a Rodovia Aparício Ramos Cordeiro, dar início ao desenvolvimento do local, onde o mesmo busca compatibilizar questões sociais, ambientais, para esta propriedade além de diretrizes macros para o desenvolvimento geral da Rodovia.

Para a escolha do terreno levou-se em conta sua dimensão e a proximidade com o novo aeroporto, que trará a área um grande potencial de expansão, devendo este ter cada ponto pensado para um crescimento ordenado e sustentável, evitando mais ocupações irregulares na ilha.

O objetivo é desenvolver um projeto urbano, onde se busca o incentivo ao uso misto, atendendo uma diversidade de pessoas, propondo residências, com preços acessíveis, bares, restaurantes, escritórios, hotel e áreas de lazer e equipamentos públicos dando assim suporte ao crescimento da região, através de uma nova centralidade.

JUSTIFICATIVA

A ideia surgiu com as instalações do novo aeroporto e com a previsão do crescimento e expansão da área. O local que é uma grande planície, possui potencial de desenvolvimento por ser ainda um vazio e principalmente por estar muito próximo das vias mais esperadas por quem circula pelo sul da Ilha de Santa Catarina, uma delas conecta ao novo terminal do aeroporto e a outra de um novo acesso ao centro da cidade, prometendo ser o principal solução na redução das filas e na qualificação da mobilidade urbana.

Sendo assim, a área começa ganhar novos olhares da municipalidade, moradores e até mesmo de visitantes. Por estes motivos, junto de equipamentos futuros que irão se instalar no entorno, aderiu-se a ideia de elaborar neste terreno um projeto urbano, incentivando o uso misto, para que dessem suporte a este desenvolvimento e pudessem ser colocadas como uma nova centralidade.

O plano diretor atual, vigente desde 2014, classifica quase toda a planície como uma Área de Urbanização e Especial (AUE) que são "grandes áreas urbanizáveis a partir de projeto amplo, criando novas centralidades caracterizadas pela mescla de funções e espaços humanizados, deixando grande parte destinada a preservação ambiental."

LOCALIZAÇÃO

A área de intervenção deste trabalho esta situada no sul da ilha de Santa Catarina, em Florianópolis, que segundo IPUF (2018) possui três Distritos:

- Distrito do Ribeirão da Ilha
- Distrito do Pantano do Sul
- Distrito do Campeche

O local de estudo faz parte da Planície enfrematosa que vai de leste a oeste da ilha, e é cortada pela rodovia Aparício Ramos Cordeiro, ainda amplamente desocupada, e tem como principal característica o fluxo de automóveis buscando a conexão entre os bairros da região, e que a pouco tempo, conforme citado anteriormente recebeu algumas alterações e passa a ter novas demandas, que trazem a área um fluxo maior de pessoas e veículos, fato que deve transformar e desenvolver a atual configuração do local.

Em seu entorno como mostra a figura 9 podemos observar os bairros e principais equipamentos que fazem fronteira com a Rodovia.

A Rodovia Aparício Ramos Cordeiro, que é o principal cenário deste trabalho, conforme mostra a imagem abaixo, esta localizada no Distrito do Ribeirão da Ilha, no ano de 2019, a Rodovia passa a ser o principal acesso ao novo aeroporto, e ganha também um novo acesso ao centro de Florianópolis que esta a cerca de 20km do local.



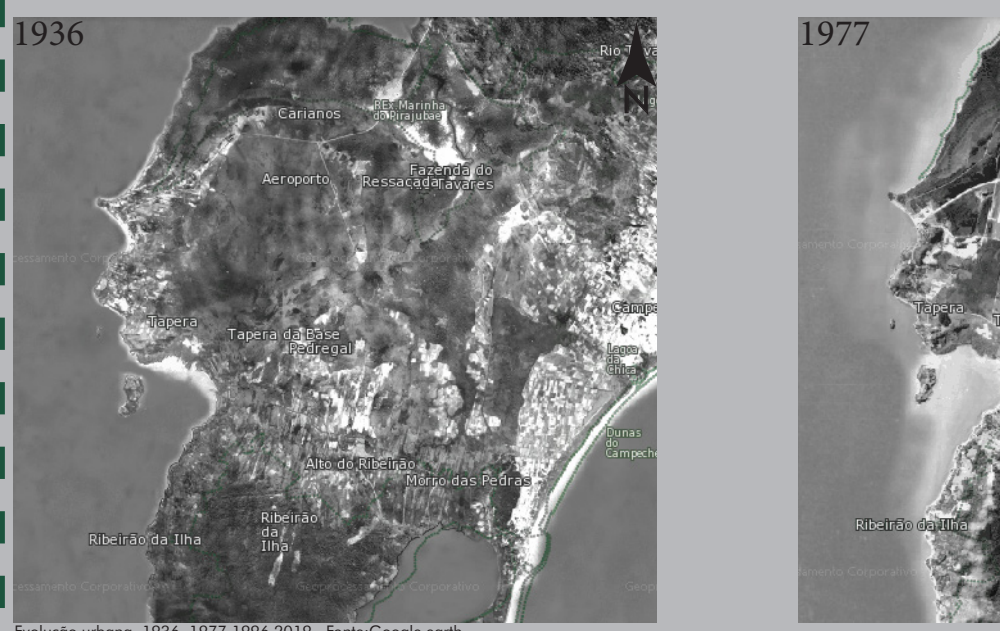
EVOLUÇÃO URBANA

Foi ano de 1738 que os primeiros imigrantes começaram a chegar na Ilha de Santa Catarina, desde então com o aumento da população, deu-se início a criação de pequenos núcleos, de norte a sul da ilha, com o intuito de garantir o abastecimento e principalmente comercializar produtos. Desta forma criou-se a Freguesia do Ribeirão da Ilha, um dos primeiros pontos da colonização do sul da Ilha, que tinha por volta de 3600 moradores.

Em 1922 a ilha foi escolhida para ser um dos centros do Sistema de Defesa Aérea do Litoral de SC, assim se inicia a construção, na região da Ressacada, da Base Aeronaval de Florianópolis. Entre 1952 e 1954 é construído o terminal de Passageiros do Aeroporto, e no decorrer das décadas de 70 e 80 o local sofre diversas reformas até que em 1995 passa a ser um Aeroporto Internacional.

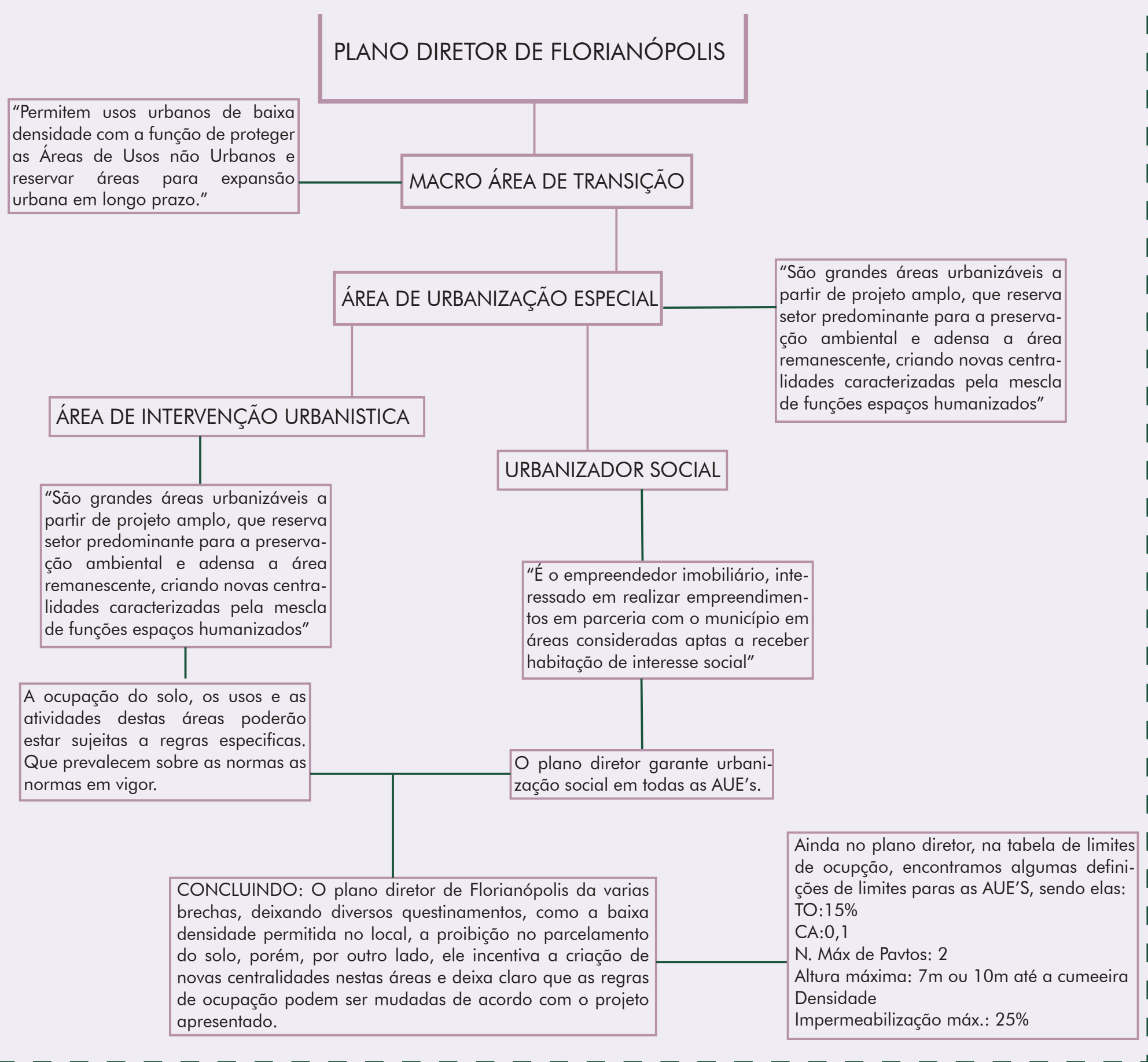
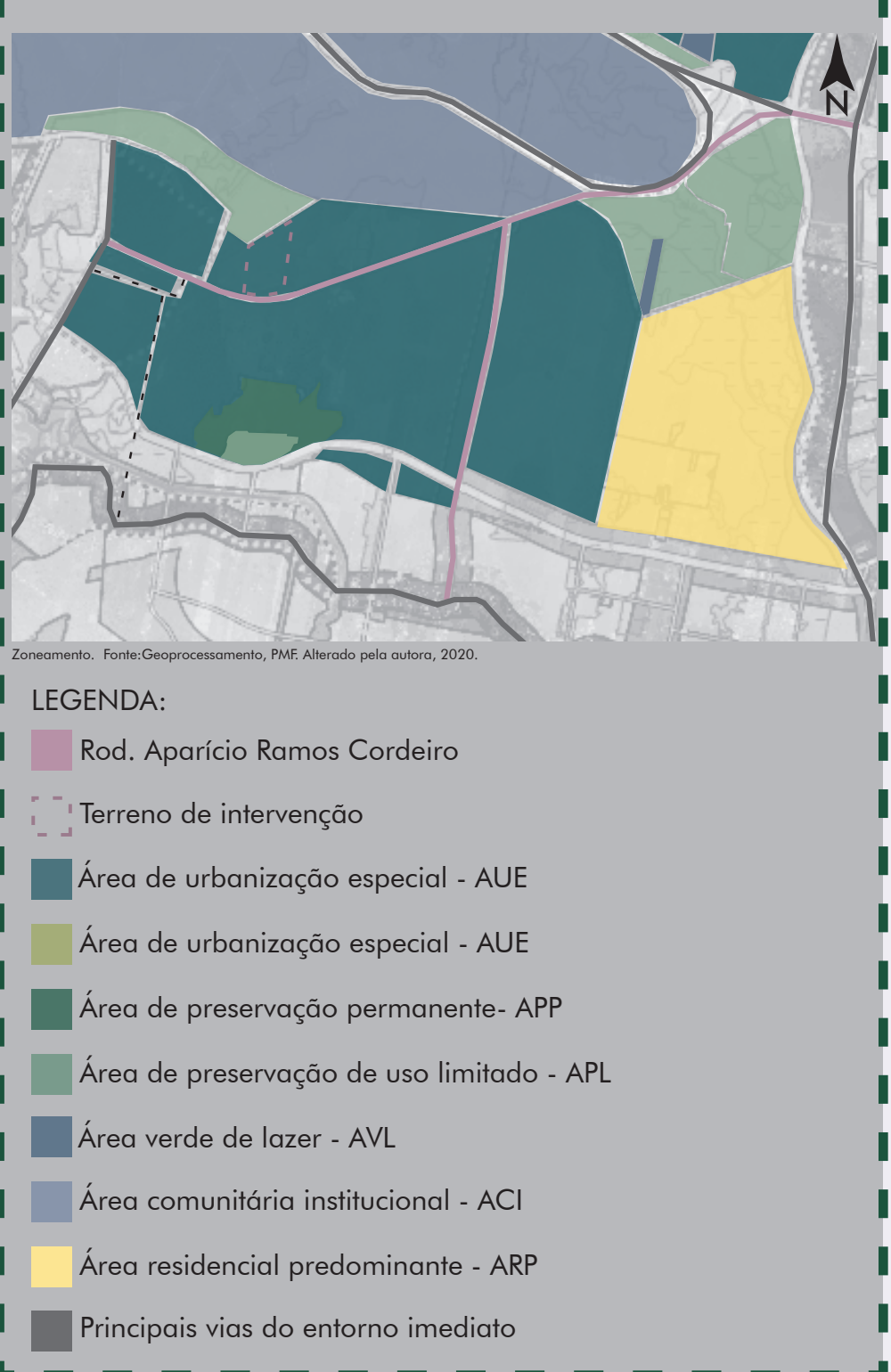
No ano de 1926 com a inauguração da ponte Hercílio Luz, essas freguesias perderam forças por causa da facilidade que a ponte trouxe na relação Ilha-continente, fazendo com que a região central da ilha passasse a ser muito mais procurada tendo um desenvolvimento muito mais rápido que nos outros locais. Posteriormente foi a vez do norte da ilha crescer, com a criação de vias e o aumento do turismo. A região da trindade e pantanal se desenvolveram com a instalação da UFSC e da Eletrosul.

Porém o sul da ilha, diferente dos outros setores citados anteriormente, teve seu processo de urbanização mais lento. Com longas distâncias e percurso até o centro e a falta de investimentos em infraestrutura dificultavam o interesse por estas terras. Até por volta de 1970 o dis-



CONDICIONANTES LEGAIS

Segundo a lei n.º 482 de 2014, que institui o plano diretor de urbanismo do município de Florianópolis, a área objeto deste projeto é classificada como uma Área de Urbanização Especial conforme mostra a imagem abaixo.



ENTORNO

No entorno imediato do terreno, temos alguns bairros citados anteriormente como Tapera, Carianos, Alto Ribeirão e Campeche. Atualmente eles fazem uso da Rodovia Aparício Ramos Cordeiro somente como uma passagem, conexão entre bairros.

Desta forma, será feita uma análise nos bairros para que chegue-se a uma síntese das principais necessidades e potencialidades de cada um. Levando assim essas informações até o desenvolvimento do projeto.

TAPERA: é um bairro predominantemente residencial, sua ocupação acontece de forma espraiada, com gabaritos baixos. Muitas de suas vias são estreitas não trazendo segurança ao pedestre. Muitas ocupações são irregulares, bem como precárias. A comunidade necessita de áreas de lazer, esporte, cultura e de empregos próximos aos moradores, evitando movimentos pendulares que hoje acontecem principalmente até o centro de Florianópolis.

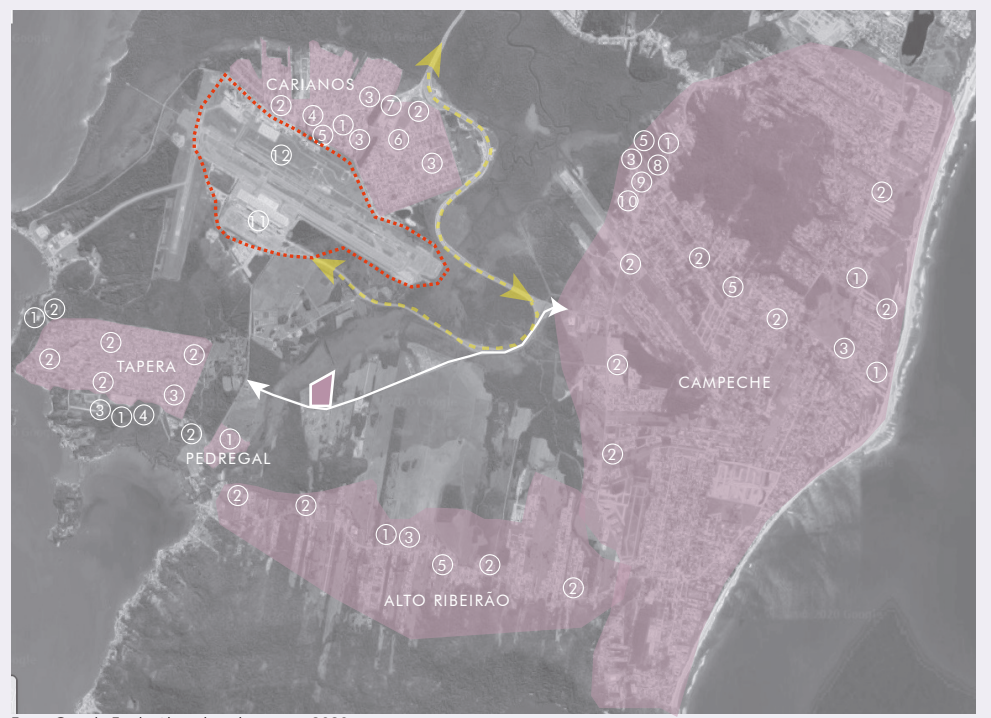
CARIANOS: Por conta de sua proximidade com o centro de Florianópolis e a instalação do Aeroporto Internacional estar no bairro, seu desenvolvimento aconteceu de forma mais organizada, com ruas mais amplas, e quadras definidas. O bairro oferece emprego em uma boa quantidade, porém não é o suficiente para suprir toda a demanda da região.

ALTO RIBEIRÃO: O local é predominantemente residencial tendo somente a presença do comércio vicinal, possui traçado espinha de peixe, apresentando também muitas construções irregulares como em encostas de morros. Os movimentos pendulares também acontecem pelos moradores do bairro em busca de serviço e lazer.

CAMPECHE: É bairro que mais vem se desenvolvendo no sul da ilha principalmente por conta da proximidade com a praia, que atrai muitos turistas a região. A infraestrutura na região é boa tendo grande presença de comércio nas suas principais vias, o crescimento vem sendo notado também pela construção de pequenos edifícios residenciais e comerciais.

EQUIPAMENTOS URBANOS

O mapa a baixo irá mostrar os equipamentos presentes no entorno do terreno objeto deste projeto. Como escolas, praças, postos de saúde, áreas de lazer e etc.



- LEGENDA:
- 1 - Escola de Ensino Fundamental
 - 2 - Passagem de Transporte Coletivo
 - 3 - Creche
 - 4 - Praça
 - 5 - Posto de Saúde
 - 6 - Estádio de futebol
 - 7 - Corredores
 - 8 - Escola de Ensino Médio
 - 9 - Terminal de integração de transporte
 - 10 - Policlínica
 - 11 - Novo terminal do aeroporto
 - 12 - Antigo terminal do aeroporto
- Linha branca - Rod. Aparício Ramos Cordeiro
Linha tracejada amarela - Nova via de conexão ao centro e aeroporto
Linha tracejada vermelha - Área de operações aeroportuárias

MOBILIDADE

A mobilidade no sul da ilha sempre foi ponto de questionamento e desgosto aos moradores e frequentadores do local. As filas, principalmente no verão, com a chegada de turistas eram enormes até a saída do novo acesso ao centro, este novo acesso veio junto da inauguração do novo terminal de Aeroporto, agora, para chegar em ambos, é necessário a passagem pela Rodovia.



- LEGENDA:
- Trânsito rápido
 - Arteriais
 - Coletores
 - Locais
 - Base aérea
- Estes novos acessos melhoraram consideravelmente a mobilidade de todos os bairros do sul da ilha. O transporte coletivo ainda é mínimo na Rodovia, passando somente as linhas que levam ao novo aeroporto, ponto esse que deve ser melhor explorado tendo em vista a boa conexão que o via tem com os bairros do entorno.

CONDICIONANTES AMBIENTAIS

Atualmente a planície entre mares é vista como uma conexão entre as Unidades de Conservação da Lagoa do Peri, do Maciço do morro da Cruz e do Manguezal da Costeira dentre outros, conforme mostra a imagem ao lado. Sendo este um grandes questionamentos em relação a urbanização deste espaço, impedindo assim os corredores verdes que permitem, essa conexão de flora e fauna.

Em relação a cobertura vegetal, nota-se que atualmente a Rodovia é composta predominantemente por pastos (banhados), tendo a presença da mata atlântica em pequena quantidade, conforme mostra abaixo o mapa do geoprocessamento da prefeitura. Atualmente o local sofreu uma forte interferência ambiental por conta da obra do novo aeroporto e do acesso ao centro de Florianópolis, ao qual foram extremamente invasivos pelo fato da mesma ter acontecido em sua grande parte em uma área de mangue, o que provavelmente trará mudanças significativas no aspecto ambiental desta região.

A Rodovia é ainda extremamente alagadiça, sendo este mais um ponto importante a ser levado em conta na hora de se planejar uma ocupação do local.



REFERÊNCIA TEÓRICA

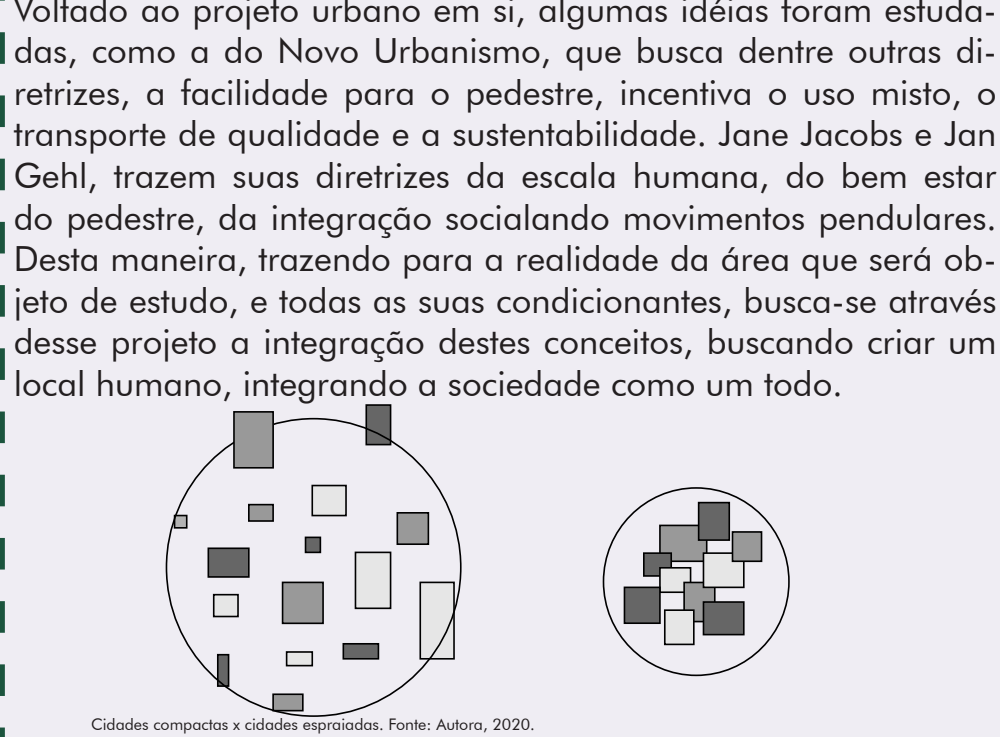
Buscando referências teóricas para fundamentar o projeto, chegou-se a alguns conceitos que se correlacionam com as necessidades e potenciais da área de estudo sendo elas:

CIDADE ESPRAIADA X CIDADE COMPACTA

A forma como as cidades vem sendo ocupadas ao longo dos anos, com falta de planejamento mostra o problema que se vive em diversos aspectos, desta maneira a comparação entre as cidades compactas e as cidades espraiadas, se torna inevitável, tendo em vista os benefícios de uma relacionada à outra.

As cidades compactas, assim como as centralidades, buscam otimizar os espaços, diminuindo as distâncias a serem percorridas e integrando espaços.

Voltado ao projeto urbano em si, algumas ideias foram estudadas, como a do Novo Urbanismo, que busca dentro outras diretrizes, a facilidade para o pedestre, incentivo o uso misto, o transporte de qualidade e a sustentabilidade. Jane Jacobs e Jan Gehl, trazem suas diretrizes da escala humana, do bem estar do pedestre, da integração socializando movimentos pendulares. Desta maneira, trazendo para a realidade da área que será objeto de estudo, e todas as suas condicionantes, busca-se através desse projeto a integração destes conceitos, buscando criar um local humano, integrando a sociedade como um todo.



NOVO URBANISMO

Algumas características do novo urbanismo:

- Facilidade para pedestres: simplificar caminhos, criar vias rápidas de pedestres para que estes não precisem estar dependentes de outros tipos de transportes.
- Conectividade: interação das cidades/bairros com o restante da cidade, com transporte público e/ou outras alternativas.
- Uso misto e diversidade: para um melhor aproveitamento de espaços, não é isolado, morar, trabalhar, consumir e recrear dividem uma mesma zona, o que facilita o primeiro princípio de atender a necessidade dos usuários sem a necessidade de grandes deslocamentos.
- Diversificação das moradios: diversificar as moradios facilita a interação no dia a dia de pessoas de diferentes classes sociais, idades e raças, permitindo a criação de vínculos pessoais, fundamentais o crescimento do bairro.
- Qualidade do projeto arquitetônico e urbanístico: projetos bem desenvolvidos, que prevejam a sua estrutura estará compatível com o região após alguns anos.
- Estrutura de um bairro tradicional: estruturar os bairros com quadras tradicionais, projetos de vizinhança para pedestre, com diferentes tipos de funções desde a habitação ao trabalho, desenvolvidos de forma equilibrada para ser autônomo.
- Aumento da densidade: mais pessoas em um espaço com menor projeção, visto a grande demanda por habitações e espaço escasso nos dias atuais.
- Transporte público ambientalmente adequado: que não interfira diretamente no trânsito, não prejudicando o fluxo deste.
- Sustentabilidade: princípios sustentáveis, como reutilização de águas pluviais, de resíduos, iluminação solar, etc.
- Qualidade de vida: visar sempre bem estar social dos usuários.

SUSTENTABILIDADE

Desenvolvimento sustentável é o desenvolvimento capaz de suprir as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade de atender as necessidades das futuras gerações. O desenvolvimento que não esgota os recursos para o futuro (CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS, 1972, apud O'ECO, 2014).

A ONU estabeleceu um tripé para maior entendimento da sustentabilidade sendo eles os aspectos econômicos, ambientais e sociais que segundo (BRISOLLA,2018; USP, 2019?) tem as seguintes características:

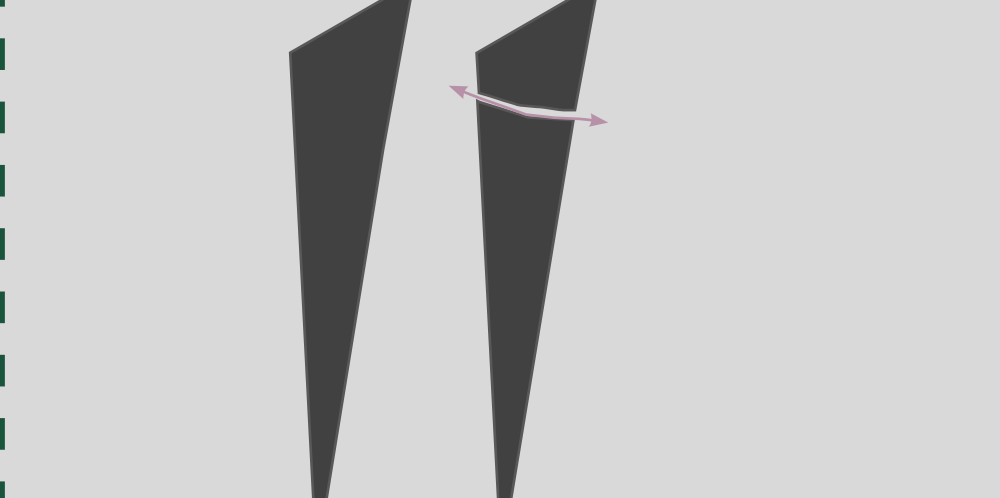
- Social: Este pilar tem como objetivo garantir as relações da sociedade, mantendo sua qualidade de vida e proporcionando condições básicas como saúde e educação e emprego próximos.
 - Ambiental: O pilar ambiental vem com objetivo de preservar e cuidar da natureza, buscando equilíbrio com os demais pilares, ele é de suma importância, pensando nos bens naturais e não renováveis que temos e que por muito tempo não entraram em pauta.
 - Econômica: o Pilar da economia tem como objetivo visar os lucros, a parte financeira. Hoje em dia muitas empresas fazem de tudo pelo lucro, deixando de lado as questões ambientais e sociais. Por isso esse pilar é tão importante na sustentabilidade, o lucro pode e deve existir, desde que esteja em equilíbrio com os demais pilares.
- Esses referenciais servem como direcionadores para os objetivos finais do projeto.

	ATUALMENTE	POTENCIAL / CUIDADOS / NECESSIDADES
USO DO SOLO	- Ocupações irregulares - Falta de documentação - Mau aproveitamento do solo - Pouca diversificação de uso - Degradação ambiental - Espriamento - Baixa densidade - Baixos gabaritos - Falta de saneamento - Construções precárias	- Local com potencial de expansão - Grandes áreas vazias - Ordenar a ocupação - Cuidados Ambientais - Novas centralidades - Potencial de adensamento - Potencial turístico - Melhora na infraestrutura - Preservação ambiental de encostas / mangues/ rios e orlas - Incentivo ao uso misto criando mais empregos aos moradores - Habitações sociais
EQUIPAMENTOS	- Bairros bem servidos em creche e escolas de nível básico - Presença de unidades básicas de saúde e policlínica - Falta de áreas de lazer - Falta de equipamentos culturais - Poucas edificações para hospedagem	- Construção de mais escolas de nível médio e superior - Criação de Praças / Parques - Equipamentos culturais - Guinásios e quadras de esportes - Hoteis / pousadas/ hostel incentivando o turismo - Atividades para a comunidade
VÁRIO	- Preferencial ao veículo de uso individual - Falta de segurança para pedestre e ciclista - Melhoria no fluxo pelas novas pistas - Falta de conexão entre os bairros	- Faixa exclusiva para transporte coletivo - Calçadas e ciclovias arborizadas e com mobiliário - Com o uso misto e as centralidades tende-se a percorrer menores distâncias

CONDOMÍNIO PARQUE NO SUL DA ILHA

A RODOVIA

Em conversas informais com moradores da região os mesmos relatam que a Rodovia teve sua construção iniciada por volta da década de 70 e sua conclusão só aconteceu com a proximidade dos anos 2000, o principal motivo de sua construção foi de facilitar a mobilidade para os moradores do bairro da Caieira da Barra do Sul e da Tapera. Com cerca de 5km de extensão o local onde foi inserido a Rodovia corta terrenos que antes eram acessados somente pelo Alto Ribeirão conforme mostra a figura abaixo.



De sua inauguração até pouco tempo atrás, a estrada tinha um fluxo baixo de veículos, pois era considerada por muitos uma via perigosa, de trânsito rápido e sem iluminação pública, sendo palco de diversos acidentes de trânsito. Recentemente no dia 01 de Outubro de 2019 a estrada recebe o demanda de conectar ao novo terminal do Aeroporto e ao centro conforme citado anteriormente, e desta maneira o fluxo na região aumentou consideravelmente.



PERCURSO DA RODOVIA

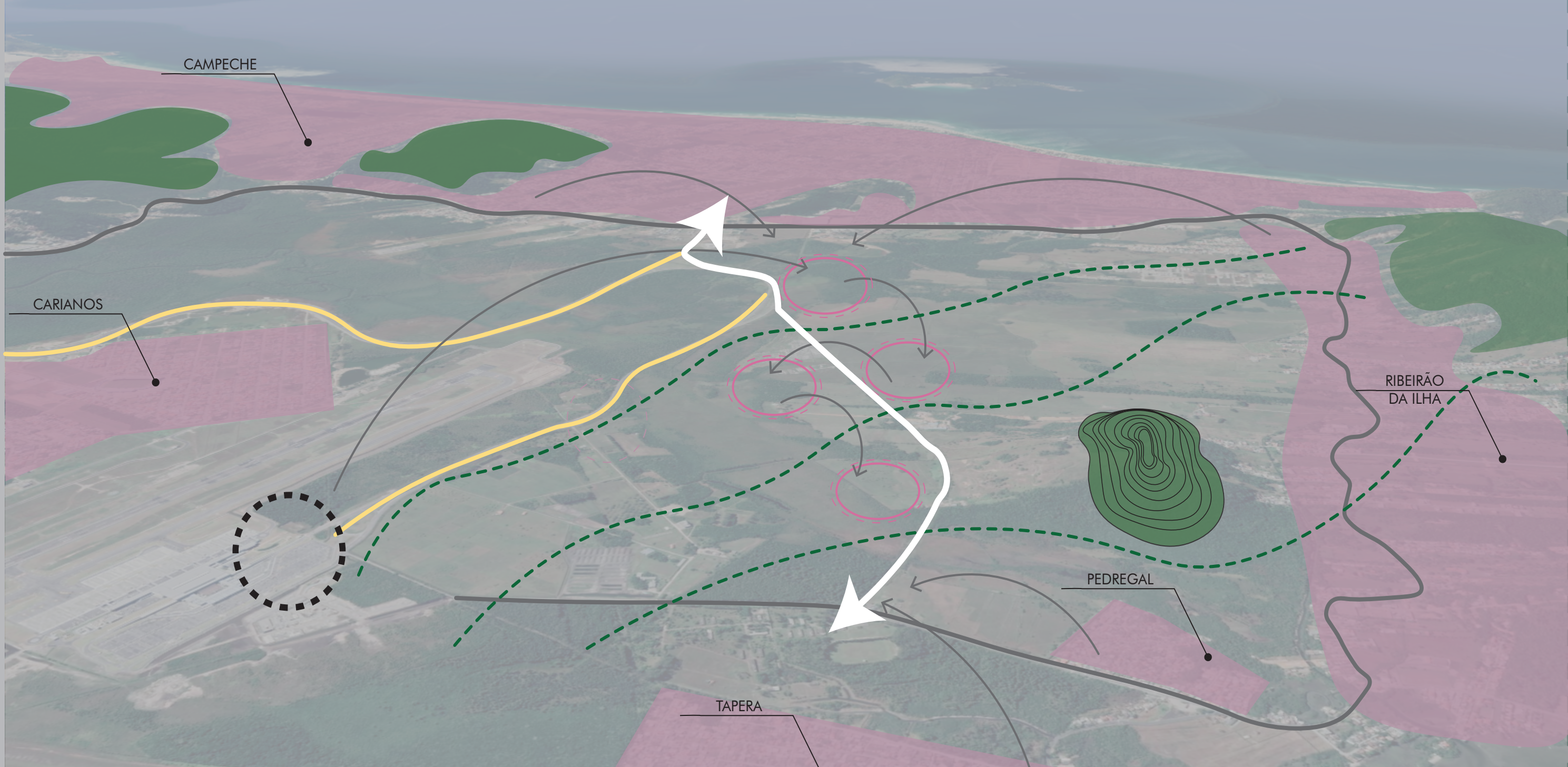


ESQUEMA RODOVIA

O objetivo deste mapa é mostrar quais são as intenções para a nova via e o que deve começar a acontecer nela nos próximos anos, deixando de ser só uma passagem e se tornando um local procurado para diversas funções.

LEGENDA:

- Centralidades
- Aeroporto
- Corredores verdes
- Vias principais
- Vias novas



PROPOSTAS MACRO

Conforme as análises feitas anteriormente, o primeiro passo para um bom desenvolvimento da rodovia, e posterior projeto no terreno escolhido, é a organização com base em todos os potenciais e deficiências da área, tendo em vista que a mesma está totalmente vazia elaborou-se um esquema de propostas como base para este desenvolvimento, ao qual se mostra a seguir:



DIRETRIZES

Mostrado acima, que a proposta macro para a Rodovia é a criação de uma Centralidade, que possa dar apoio ao que acontece no entorno, será definido agora algumas diretrizes para estruturar essas propostas, são elas:

MOBILIDADE URBANA

- Incentivar a mobilidade através de caminhadas ou bicicletas: Com menores distâncias a serem percorridas, calçadas arborizadas e espaços seguros para o uso de bicicleta, evitando o uso de veículos particulares, diminuindo também a poluição.
- Propor maior conectividade e integração do sistema viário entre os bairros do entorno.
- Promover acessibilidade universal.
- Diminuir movimentos pendulares, trazendo a oportunidade de trabalho, lazer e moradia próximos.

DENSIDADE E USOS

- Incentivar uma nova centralidade através do uso misto, mesclando diversas funções trazendo movimento horários diversos.
- Fachadas ativas através do uso misto.
- Trazer uma densidade equilibrada ao local, sem impor altos gabaritos e respeitando as condicionantes ambientais.
- Garantir a escala humana e não a do automóvel.
- Promover habitações de interesse social.
- Garantir espaços destinados a necessidades básicas do coletivo como escolas, creches, postos de saúde, dentre outras necessidades locais.
- Promover a rua como espaço de encontro e não apenas de circulação.
- Criar praças e parques públicos incentivando a integração social.
- Permitir a criação de áreas para feiras e ações comunitárias.

CONDICIONANTES AMBIENTAIS

- Garantir a permanência dos corredores verdes.
- Projetar drenagem, pensando nas áreas alagadiças.
- Manter o máximo de permeabilidade.
- Valorizar o meio ambiente e a reestruturação da fauna e flora local.

Feiras e atividades culturais



Fonte: ArchDaily, 2020.

Ciclovias e Calçadas seguras



Fonte: ArchDaily, 2019.

Fachadas ativas



Fonte: Pinterest, 2020.

Mobiliário urbano



Fonte: ArchDaily, 2020.

Espaços de convivência



Fonte: ArchDaily, 2017.

Integração com a natureza



Fonte: Pinterest, 2020.

Áreas verdes



Fonte: ArchDaily, 2018.

Ruas arborizadas



Fonte: ArchDaily, 2020.

Áreas de lazer



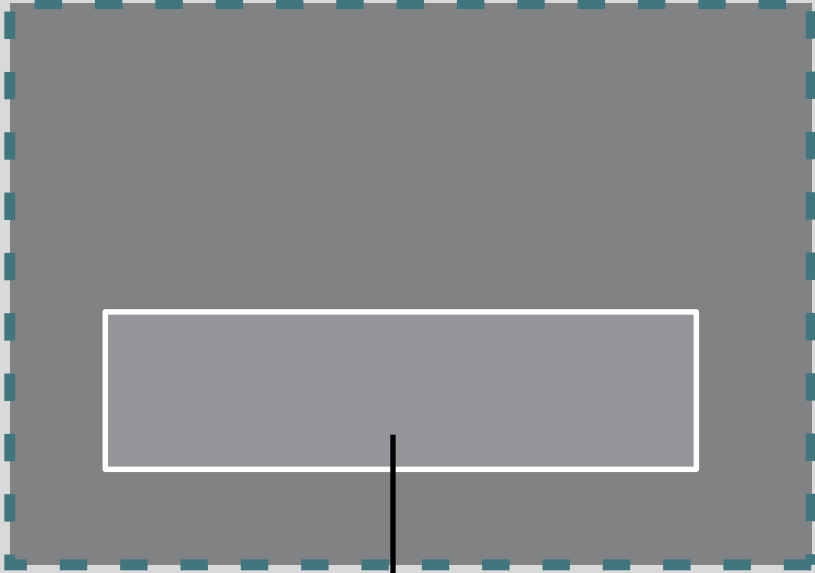
Fonte: ArchDaily, 2020.

TIPOLOGIAS

Com base nas diretrizes e na proposta macro da Rodovia, elaborou-se três tipologias de ocupação ao longo da via, com objetivo de melhor ocupar a área respeitando principalmente suas condições ambientais, estas tipologias são:

Tipo 01

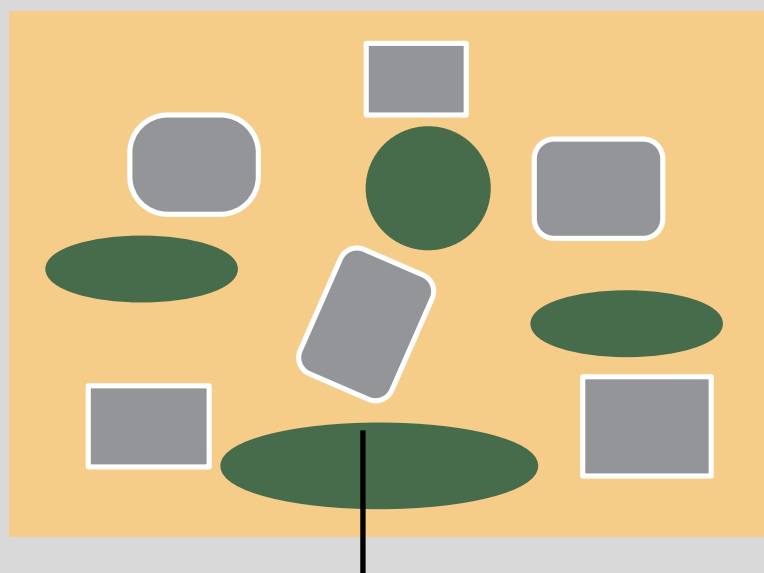
- Ocupação concentrada na rodovia
- Maior densidade
- Escolas, centros de saúde, comércio, centros culturais, shoppings, hotéis, estacionamentos, residências multifamiliares.



Edificação única no terreno, densidade concentrada em um único ponto.

Tipo 02

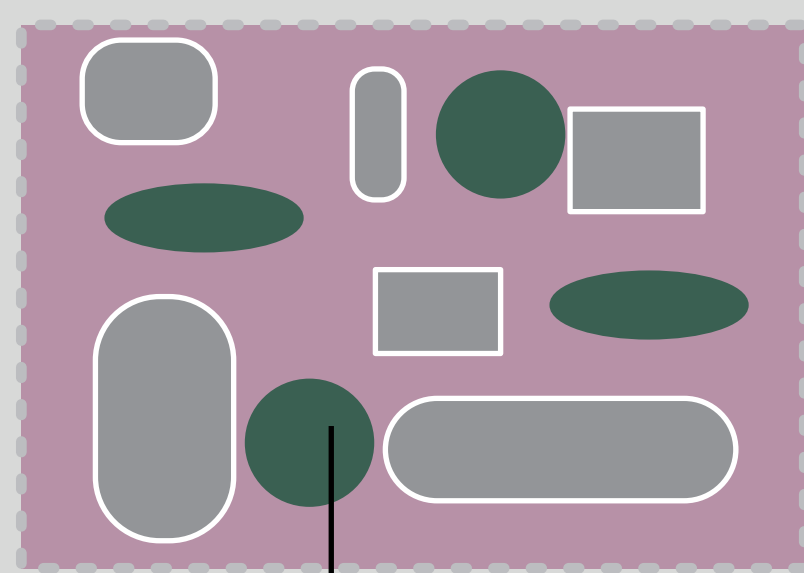
- Ocupação dispersa no lote
- Baixa densidade
- Predominantemente residencial
- Reserva parte da área para espaços públicos



Edificações espalhadas, áreas públicas de lazer.

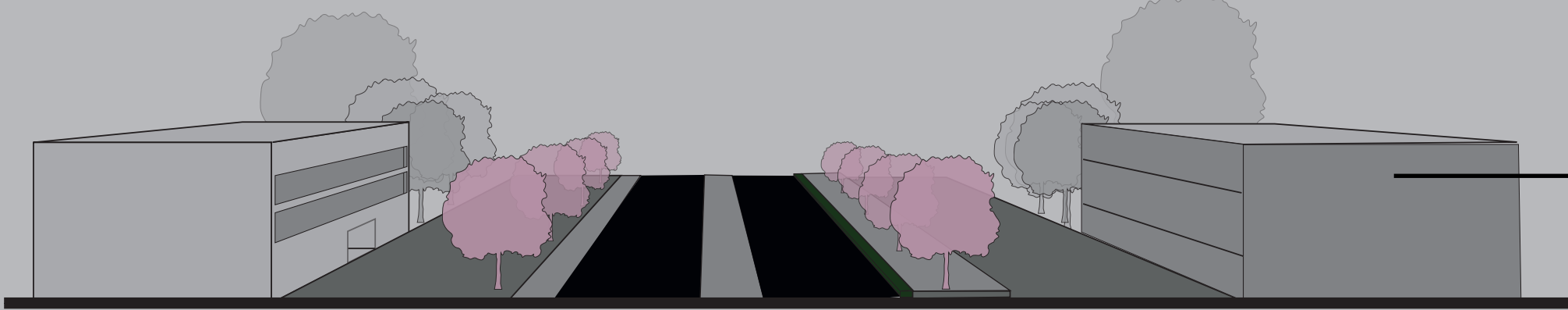
Tipo 03

- União do tipo 01 com o tipo 02
- Equilíbrio de densidade
- Pequenas centralidades
- Reserva boa parte da área para espaços públicos



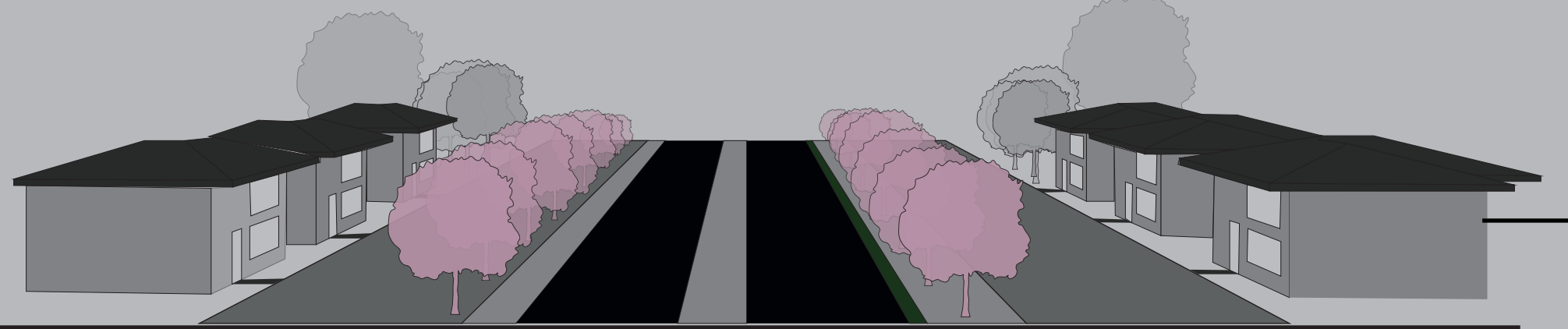
Uso misto, prédios concentrados na borda do terreno próximo a Rodovia, áreas públicas de lazer.

Tipo 01



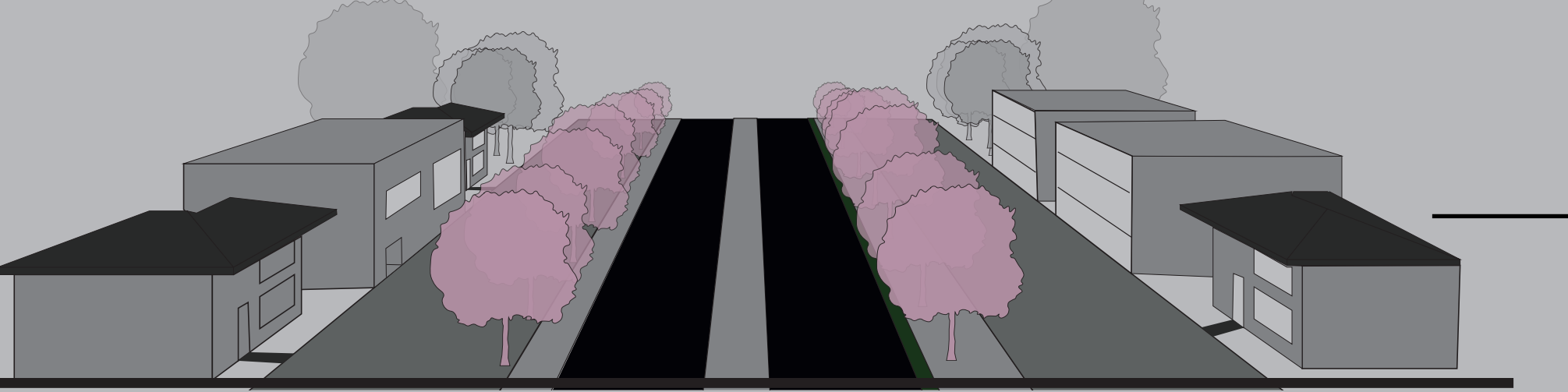
Única ocupação, sem mescla de funções.

Tipo 02



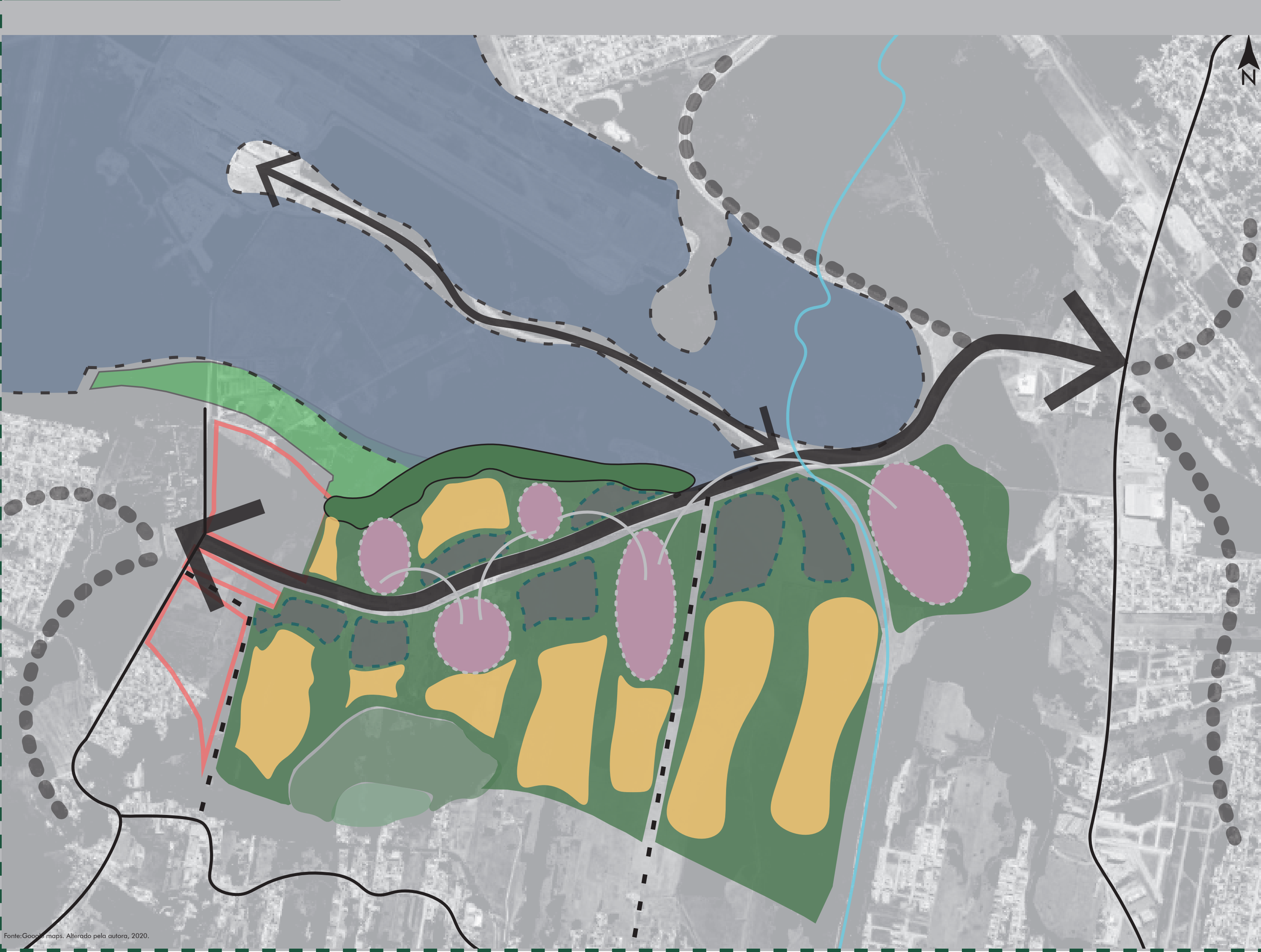
Ocupação predominantemente Residencial

Tipo 03

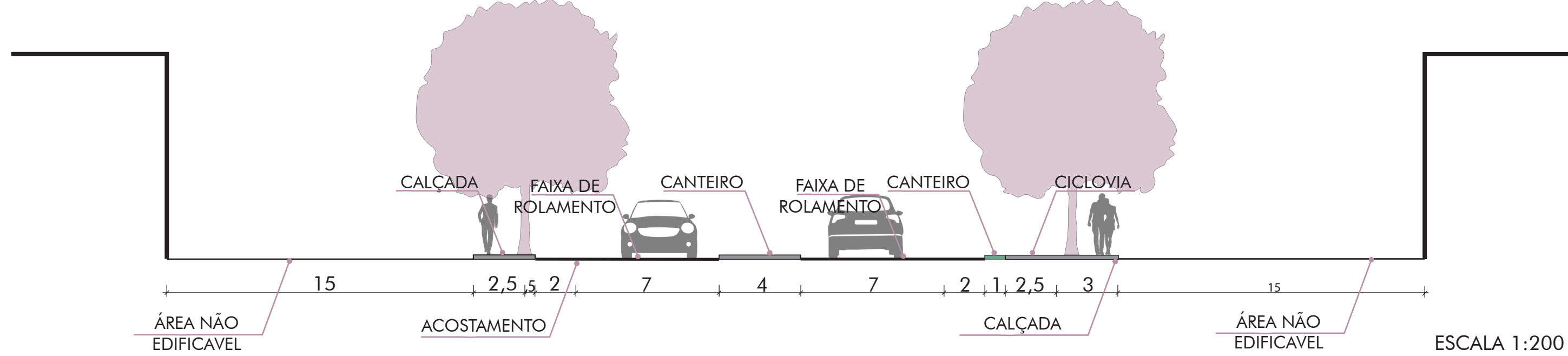


Mescla de funções, diferentes tipos de ocupação.

IMPLANTAÇÃO RODOVIA



CORTE SEGUNDO O QUE PREVÊ O PLANO DIRETOR



LEGENDA:

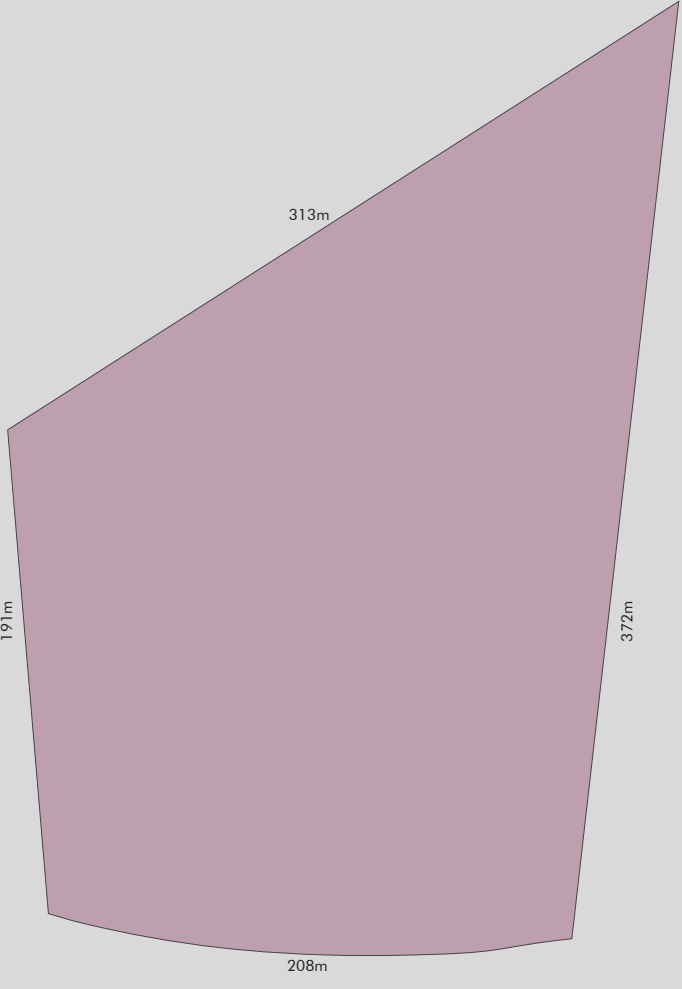
- TIPO 01
- TIPO 02
- TIPO 03
- Habitação social
- Área comunitária institucional
- Corredores verdes
- Área de preservação permanente
- Rodovia Aparício Ramos Cordeiro
- Conexão com os bairros do entorno
- Vias principais
- Novas vias projetadas pelo plano diretor



CONDOMÍNIO PARQUE NO SUL DA ILHA

O TERRENO

O terreno escolhido para o desenvolvimento do projeto é um terreno de posse familiar, lido a Rod. Aparício Ramos Cordeiro e por conta de sua dimensão e potenciais foi escolhido para o desenvolvimento deste projeto. Tem 66.500m, totalizando 6,65ha.



O CONDOMÍNIO

Para o terreno escolhido pensou-se inicialmente em projetar nele uma centralidade para que se inicia-se o desenvolvimento da Rodovia. Desta forma, ele foi classificado como um tipo 3, conforme explicado anteriormente, sendo um híbrido de residências e comércios, além de áreas públicas destinadas ao lazer. Para a elaboração do projeto foram tomadas algumas diretrizes como base, buscando transformá-lo em um condomínio comum, mas que fosse um parque e que desse suporte a todo o entorno.

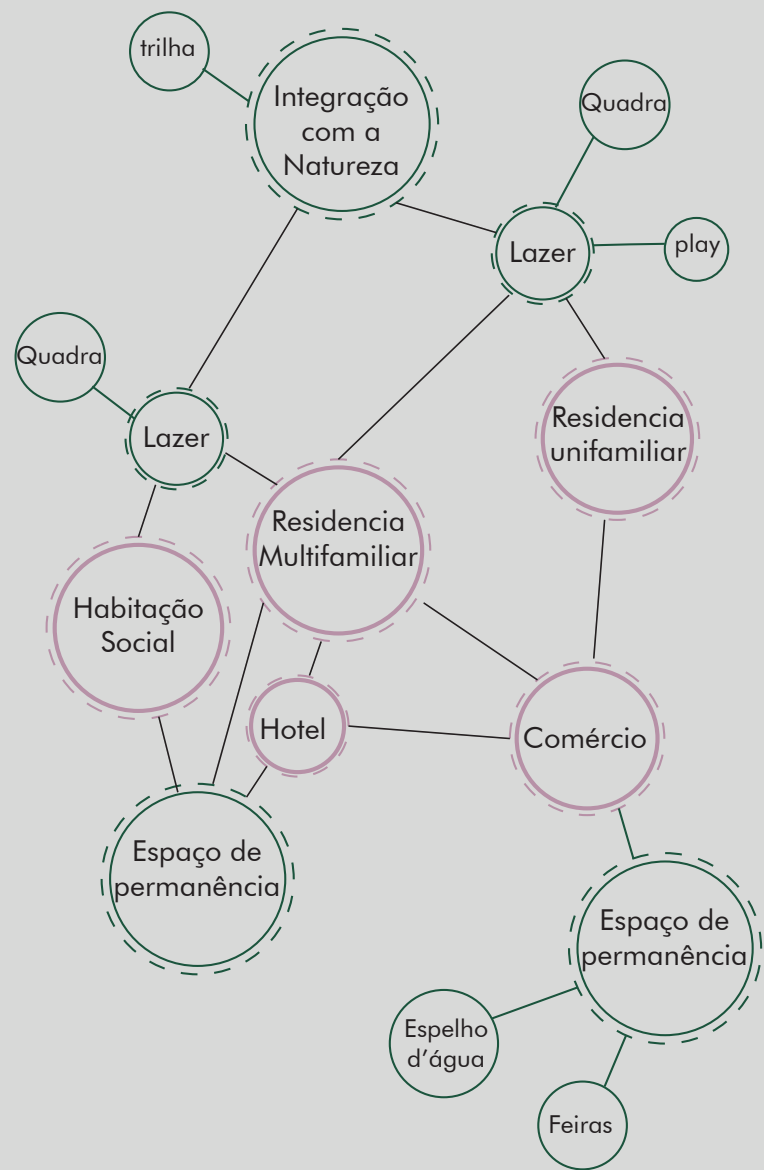
DIRETRIZES

- Propor o uso misto: Através de diversos equipamentos como lojas, bares, restaurantes, residências multifamiliares e unifamiliares.
- Escala humana: prédios de baixo gabarito, com fachadas ativas, ruas confortáveis para o deslocamento a pé, de bicicletas, dentre outros, com arborização e mobiliário urbano.
- Preservação da natureza: Incentivando o replantio de árvores nativas da região.
- Espaços de lazer e convivência: Como praças, parques, espaços para atividades culturais, eventos comunitários e feiras.
- Integração Social: Com usos mistos para diversos padrões, habitações de interesse social, apartamentos de classe média e alta, lotes residenciais de pequenos, médios e grande porte.

PROGRAMA DE NECESSIDADES

- Residências unifamiliares
- Residências Multifamiliares
- Habitação de interesse social
- Hotel
- Comércio (Lojas, bar, restaurante, farmácia, mercearia, correios, lavanderia, barbearia, salão de beleza, etc)
- Área de lazer e espaços de permanência públicos (Quadrado de esportes, playgrounds, praças, mobiliário urbano, espaço para feiras)
- Áreas verdes de integração com a natureza (atividades ao ar livre)

FLUXOGRAMA



EVOLUÇÃO DA PROPOSTA

Com base nas diretrizes pensou-se a melhor forma de ocupar o terreno, sendo ele uma Área de Urbanização especial - AUE, com diversos limitadores ambientais e legais como gabarito baixo e uma pequena taxa de ocupação. Desta forma conforme mostram as figuras abaixo, colocou-se no papel as primeiras ideias.

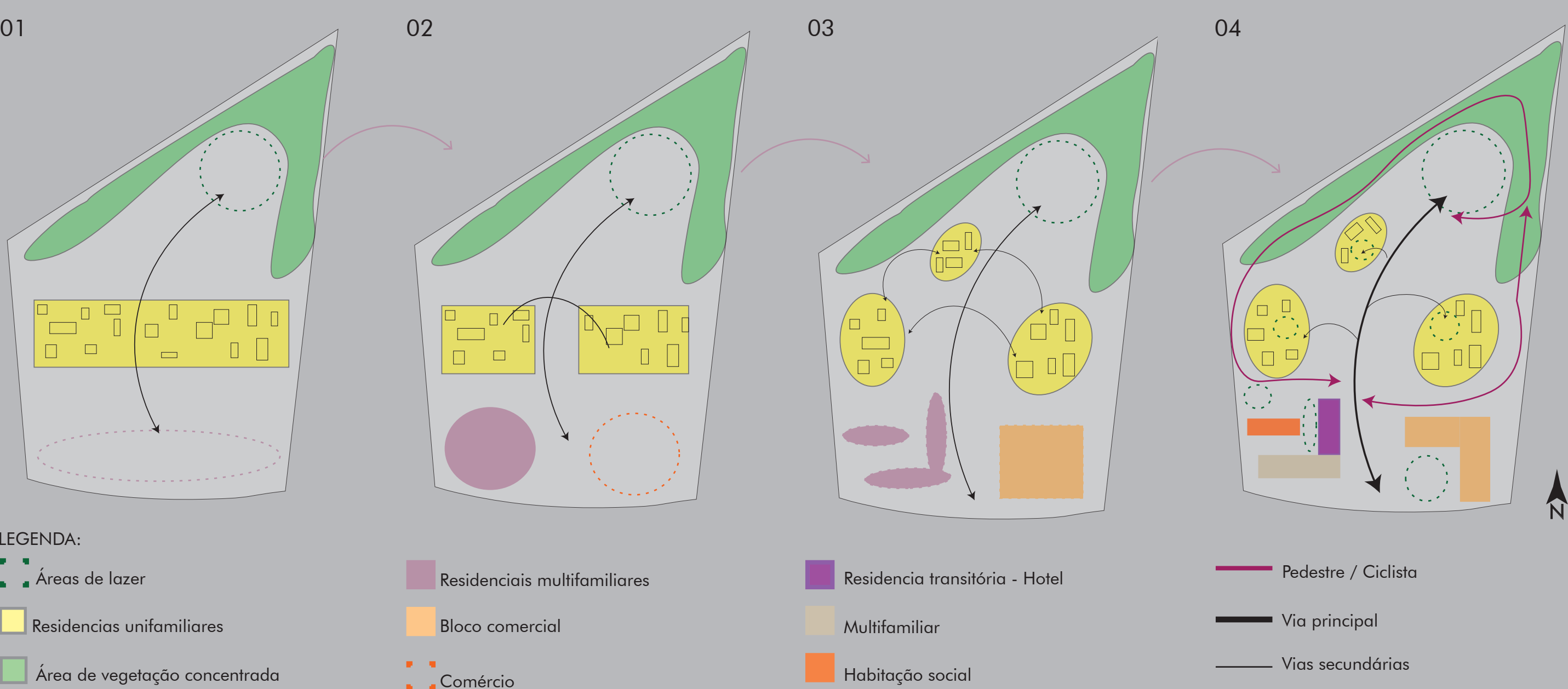
Para melhor aproveitar o espaço do terreno, optou-se por deixar a parte mais densa próxima da rodovia, em seu interlúdio as áreas residenciais, e mais ao fundo uma área vegetal mais densa, buscando assim um equilíbrio na densidade ao longo do terreno.

Como segundo passo segregou-se o espaço nas áreas de interesse como áreas dos blocos multifamiliares, os lotes de residência unifamiliar e as áreas de lazer, buscando também um eixo de conexão central.

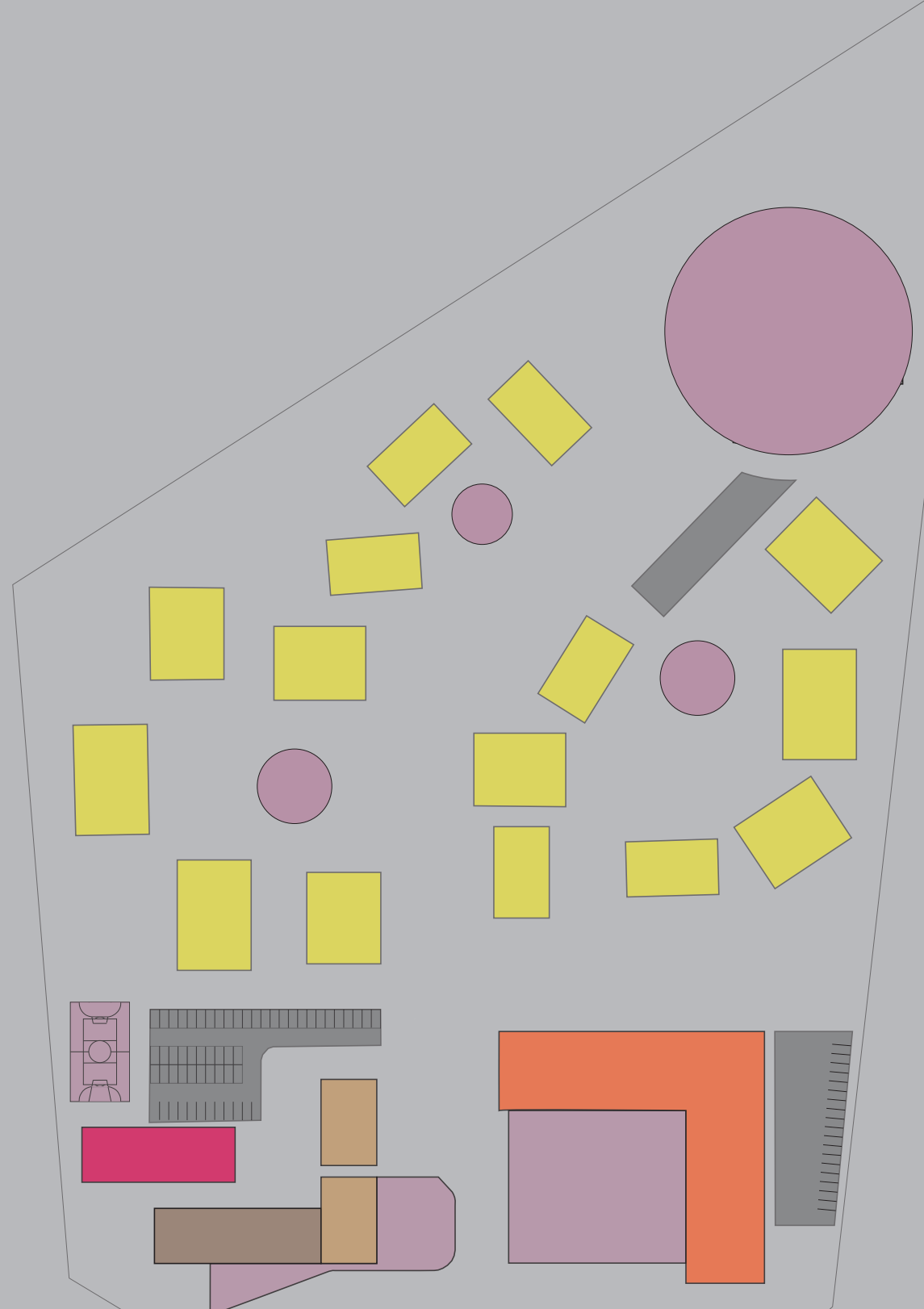
Definiu-se o formato desses blocos que estão concentrados na rodovia. Esse posicionamento foi definido com base na orientação solar, voltados com sua face maior preferencialmente no sentido norte Sul, onde apenas um bloco de esta com as faces sentido leste / oeste por ser de residência temporária.

Finalizando o processo de setorialização do projeto, chegou-se no seguinte resultado apresentado no esquema 04, onde além do eixo principal, foi inserido um eixo de ciclovia / pedestre, que passasse por dentro da área vegetal, trazendo integração com a natureza e uma maior exploração do terreno. As residências unifamiliares foram separadas em três núcleos, estando eles inseridos no meio da vegetação, trazendo também privacidade aos lotes. Cada núcleo desse conta com uma área de lazer central, que permite a integração entre os vizinhos.

Os blocos concentrados na extrema do terreno com a Rodovia foram separados em Residência unifamiliar, habitação de interesse social e hotel.



SETORIZAÇÃO

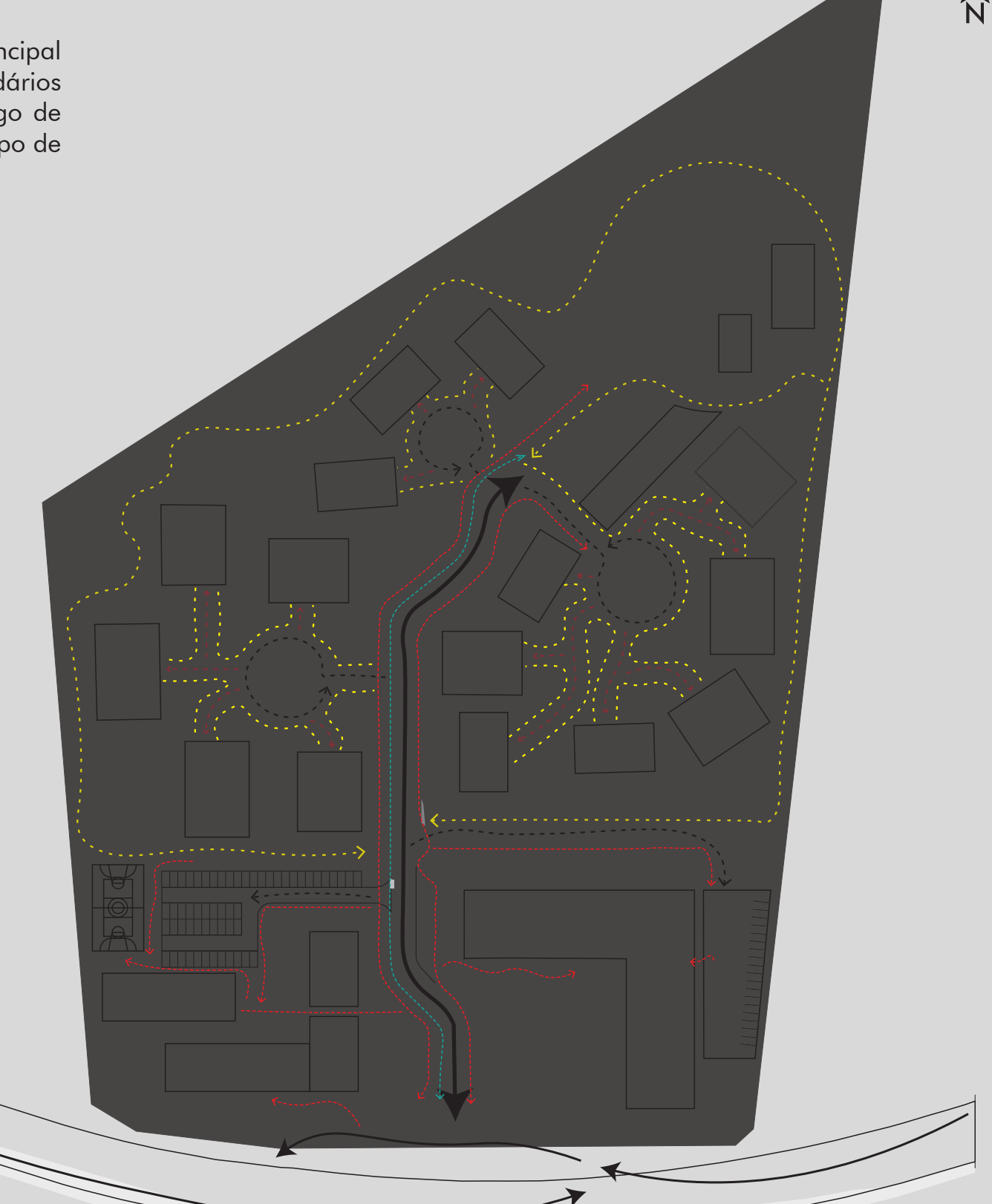


LEGENDA:

- Residência Unifamiliar
- Áreas de lazer
- Estacionamento
- Habitação social
- Residência Multifamiliar
- Hotel
- Comércio

FLUXOS

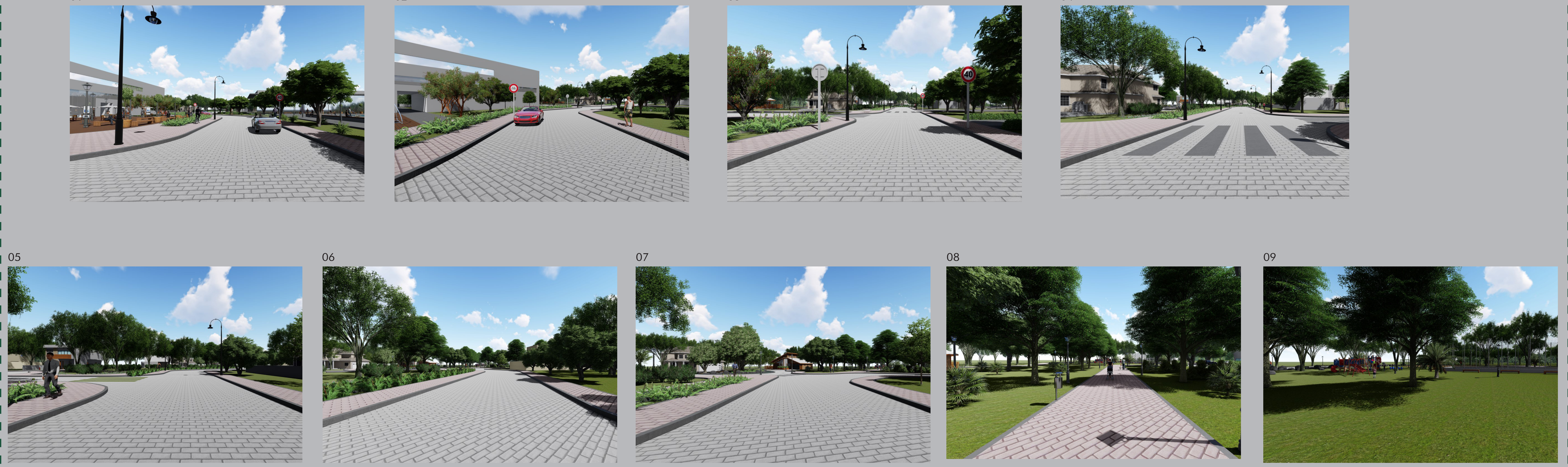
Os fluxos do terreno acontecem através de um eixo principal norte e sul, onde a partir dele surgem os fluxos secundários para os núcleos residenciais e estacionamentos. Ao longo de todo o terreno há calçadas e ciclovias incentivando este tipo de locomoção.



LEGENDA:

- Passeio pedestre e ciclista
- Vias residenciais - zona 30
- Passeio pedestre
- Ciclovia
- Vias secundárias - zona 30
- Via principal

PERCURSOS RODOVIA - PARQUE



CONDOMÍNIO PARQUE NO SUL DA ILHA

ÁREAS VERDES

Conforme explicado anteriormente, o terreno é basicamente um pasto, sem a presença de vegetação. Por esse motivo, com o objetivo de reestruturar e recompor a cobertura vegetal, uma diretriz deste projeto seria trazer árvores nativas buscando reestruturar as condições ambientais, e fortalecendo os corredores verdes citados anteriormente. Além do mais, as áreas verdes garantem a permeabilidade do solo.

As árvores escolhidas variam entre pequeno médio e grande porte, tendo elas alturas entre 6, 8 e 12 metros. A seguir algumas árvores escolhidas:

PEQUENO PORTE

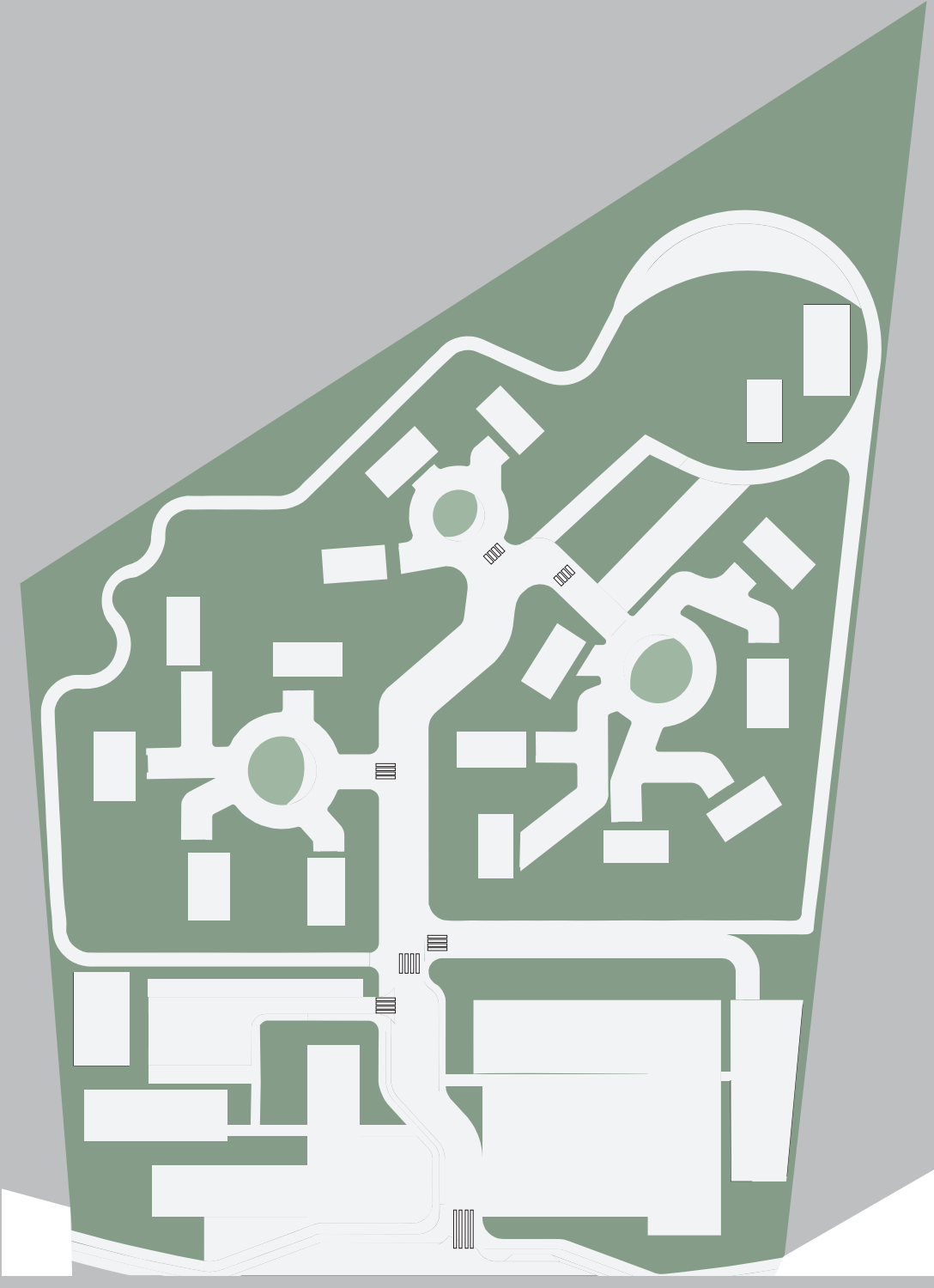
ARAÇAZEIRO
IPE VERDE
PITANGUEIRA
GUAMIRIM

MÉDIO PORTE

AROEIRA VERMELHA
BAGUAÇU
CANELA
GRUMIXAMA
GUAIROBA
IPÊ DA PRAIA
JABOTICABEIRA

GRANDE PORTE

AÇOITA CAVALO
ANGELIM
BATINGA
CENDRO
IPÊ ROXO
INGÁ MACACO



AROEIRA VERMELHA



PITANGUEIRA



ANGELIM



IPÊ ROXO



JABOTICABEIRA



IPE VERDE



AÇOITA CAVALO



INGÁ MACACO

ÁREA CONSTRUÍDA

Áreas construídas:

Bloco comercial: 2230 m²

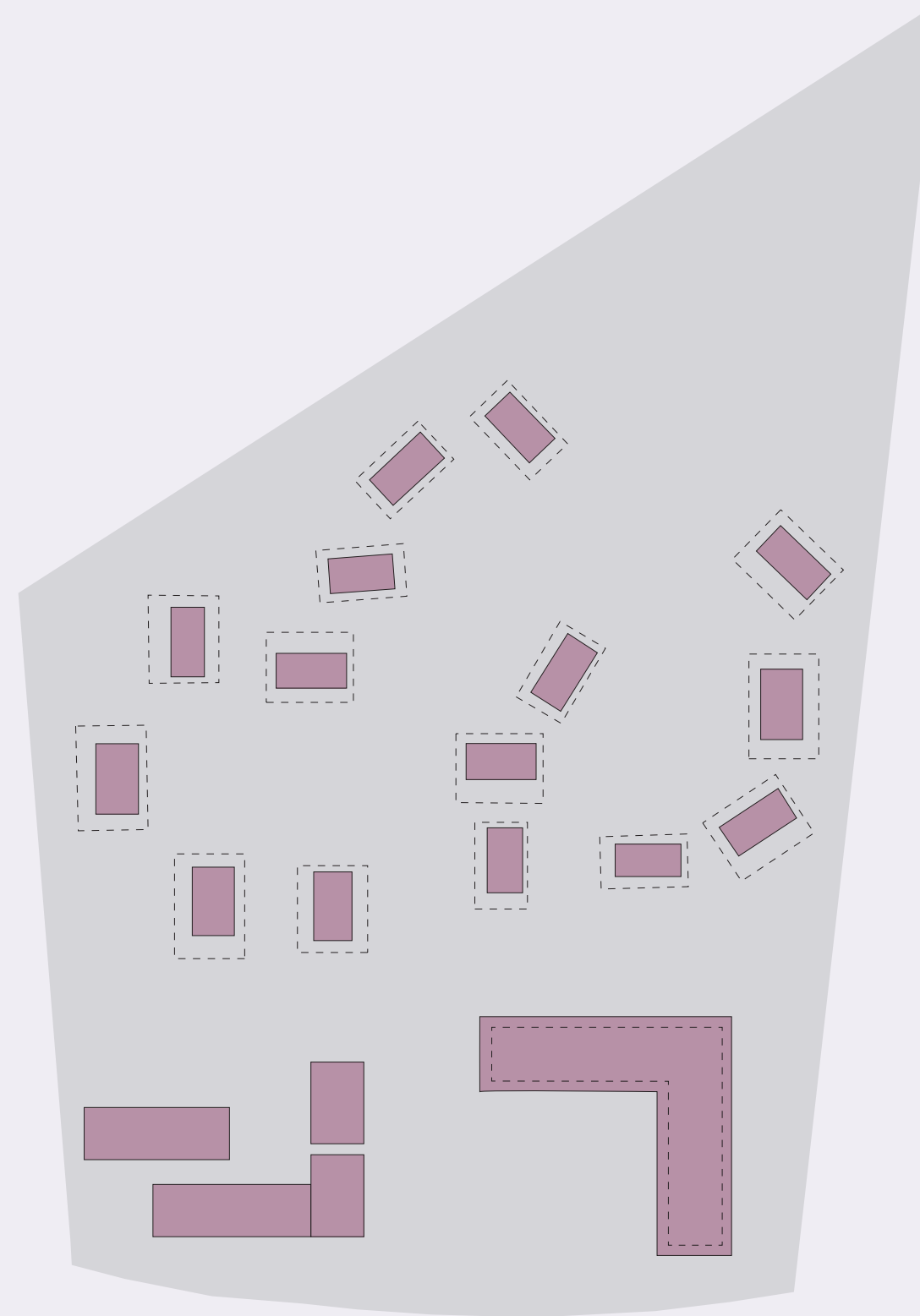
Hotel: 1500 m²

Habitação Social: 1245 m²

Casas unifamiliares: 3010 m²

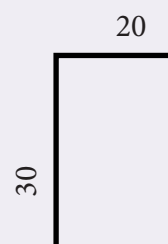
Total de área construída: 9165 m²

TO: 13,78% - Permitido até 15%

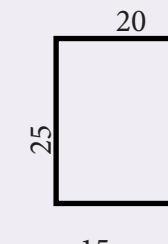


LOTES RESIDENCIAIS

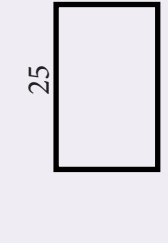
O projeto conta com 15 lotes residenciais variados em três tamanhos, com o objetivo de promover a integração social no condomínio, sendo viável a todos. As opções de lotes são as seguintes:



Lote com 600 m² e T.O. de 50%
Permitindo casas de até 300 m²
Há 04 lotes destes no condomínio
Máx 02 Pavtos.



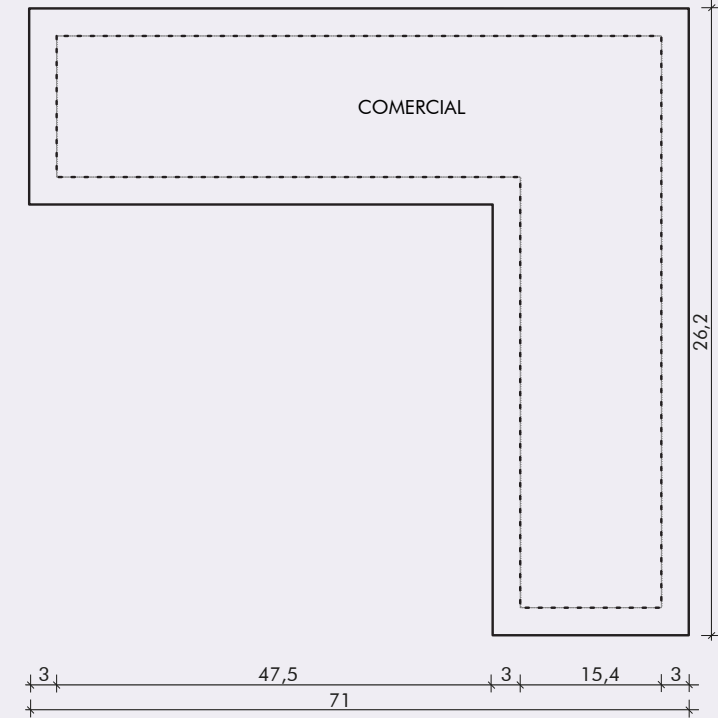
Lote com 500 m² e T.O. de 40%
Permitindo casas de até 200 m²
Há 07 lotes destes no condomínio
Máx 02 Pavtos.



Lote com 375 m² e T.O. de 50%
Permitindo casas de até 187,5 m²
Há 04 lotes destes no condomínio
Máx 02 Pavtos.

BLOCO COMERCIAL

Voltado seu uso para lojas, bares, restaurantes. Possui somente um pavimento de pé direito duplo, tendo ele as seguintes dimensões:



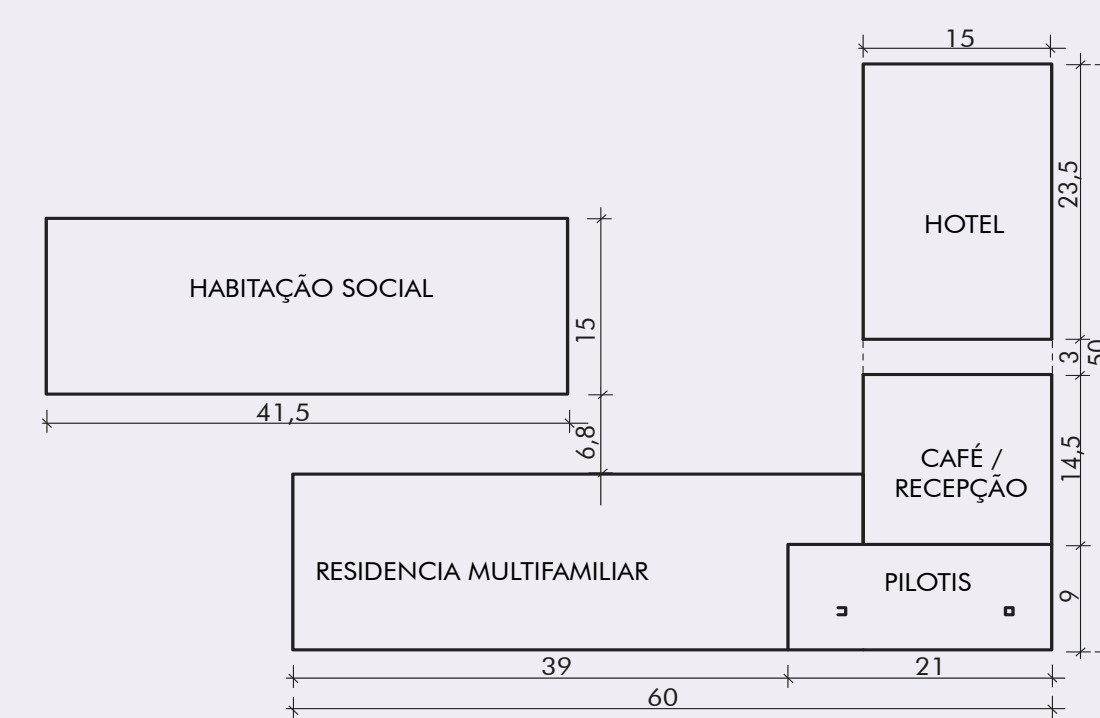
RESIDÊNCIAS



COMÉRCIO

BLOCO HOTEL -MULTIFAMILIAR E HABITAÇÃO

Os blocos voltados para moradia, seja elas de permanência temporária ou não, possuem dois pavimentos. O bloco do Hotel conta no térreo com uma recepção e um café, aberto para o público em geral.



HOTEL E RESIDENCIA MULTIFAMILIAR



HABITAÇÃO SOCIAL

DRENAGEM

Como o terreno está inserido em uma área alagável a drenagem foi um ponto de preocupação ao decorrer do projeto. Sendo assim para amenizar os impactos de alagamento utilizou-se dois sistemas, além de manter boa parte do terreno permeável conforme mostra o primeiro mapa. Utilizou-se as bacias de estocagem e os jardins de chuva.

Bacias de estocagem: As bacias de estocagem foram pensadas para acumular águas da chuva ao longo do terreno, estando elas também presentes em cada núcleo residencial, com o objetivo de absorver a água das lotes, conforme mostra o corte ao lado.

Jardins de chuva: Percorrendo toda a via principal, os jardins de chuva tem como objetivo ser um ponto fuga das águas da chuva, drenando elas no solo.

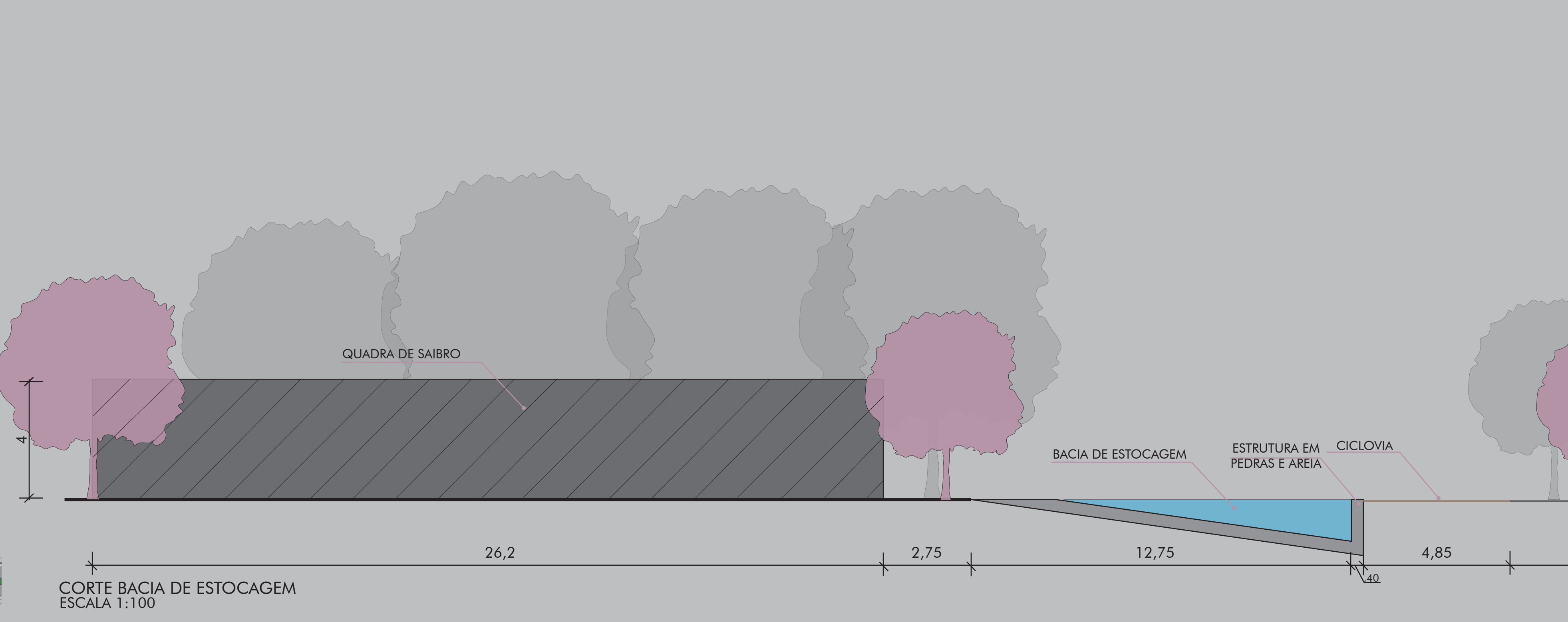
LEGENDA:

- Bacia de estocagem
- Jardim de chuva

Esquema jardim de chuva



Bacia de estocagem



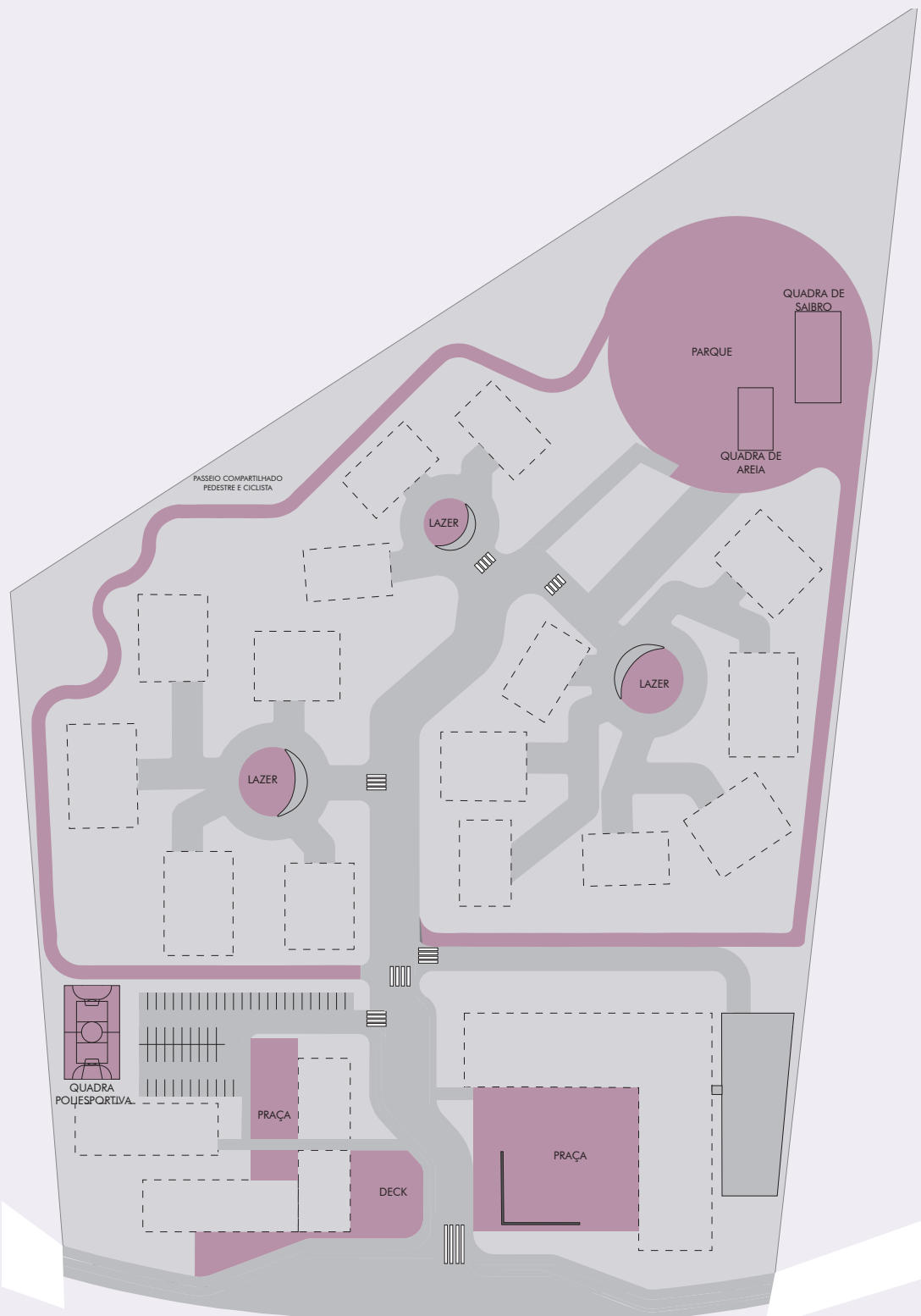
ÁREAS DE LAZER

As áreas de lazer do projeto, indicadas em rosa no mapa ao lado, foram pensadas com o objetivo de suprir principalmente essa falta que destes espaços que todo o sul da ilha, estes espaços são públicos.

Tem uma grande praça destinada a feiras e atividades culturais logo na chegada do terreno, um deck próximo ao hotel com mobiliário público se tornando assim um espaço de integração.

Próximo da habitação social temos uma quadra poliesportiva e uma pequena área de estar. Mais ao fundo do terreno, buscando o contato direto com a natureza, temos um parque, com quadra de saibro e areia, playgrounds, e um passeio que pode ser explorado ao longo do terreno, sendo muito bem arborizado podendo ser muito bem para atividades físicas ao ar livre.

Além destes, cada núcleo residencial conta com uma área de lazer, com mobiliário urbano e playground



QUADRA DE SAIBRO E AREIA



PLAYGROUND



PLAYGROUND



NÚCLEO DE LAZER RESIDENCIAL



DECK COM MOBILIÁRIO

VIAS

As vias foram projetadas com o intuito de fornecer principalmente as pessoas, segurança e conforto, promovendo a locomoção através de caminhadas, bicicletas, dentre outros meios.

A faixa de rolamento para os veículos particulares tem 3,5m na via principal, exigindo uma velocidade máxima de 40km/h.

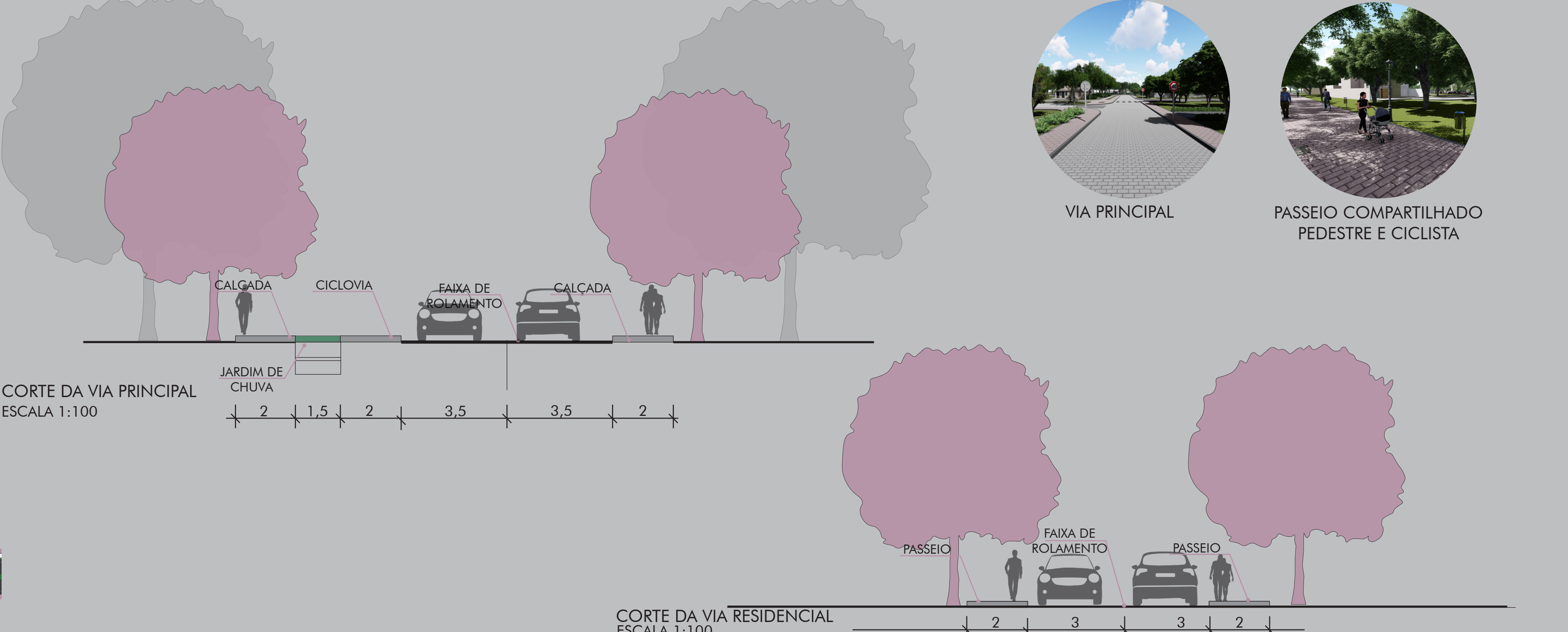
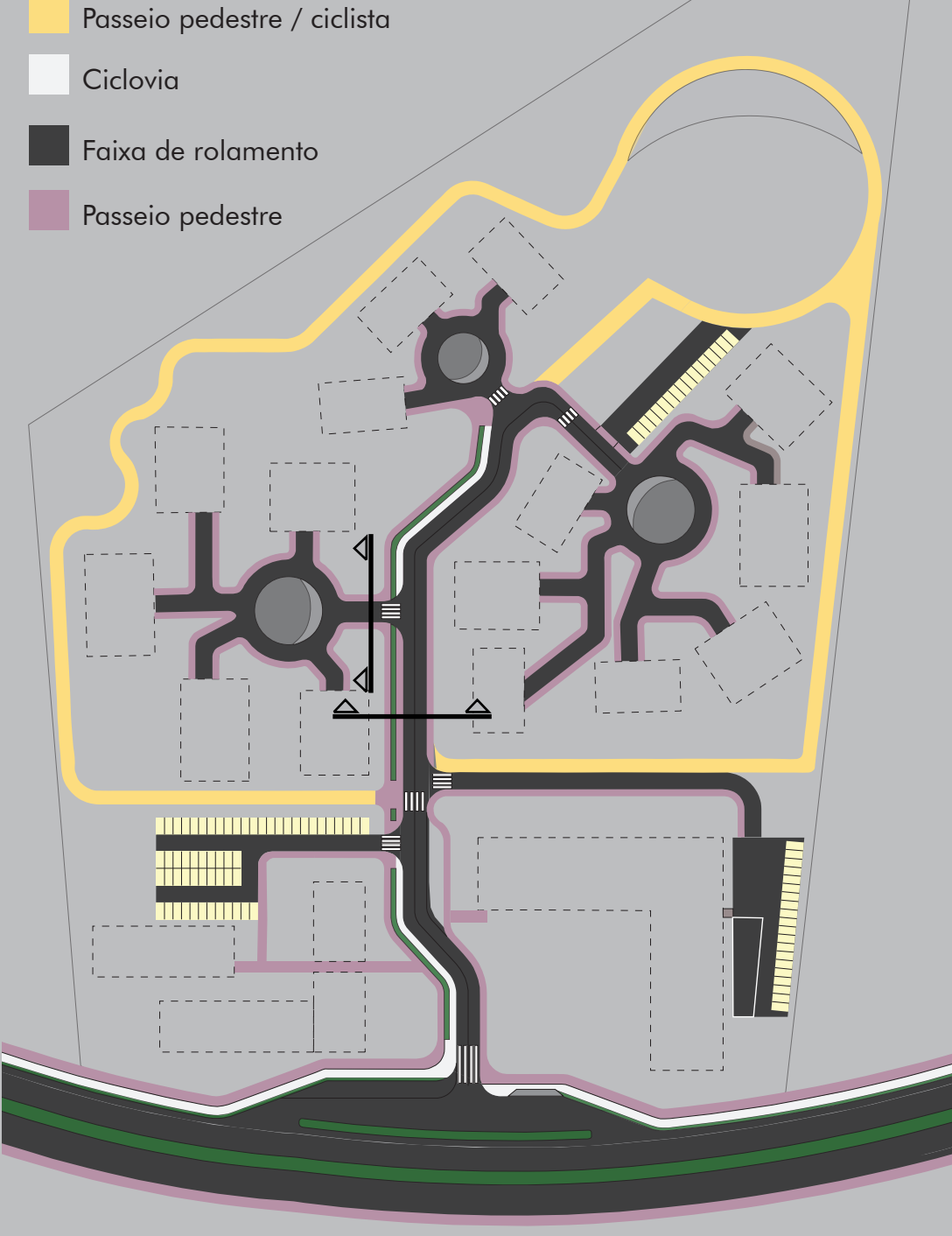
Nas vias secundárias, aquelas que levam até as residências, são caracterizadas como zona 30, como diz sua nomenclatura, permitem velocidades até 30km/h.

Ciclovias e calçadas percorrem todo o terreno, sendo elas muito bem arborizadas e seguras para os usuários.

A pavimentação tanto das calçadas, como das ciclovias e faixa de rolamento, são de pavers drenantes, feitos de concreto, sendo drenantes por conta de sua porosidade conforme mostra imagem abaixo.

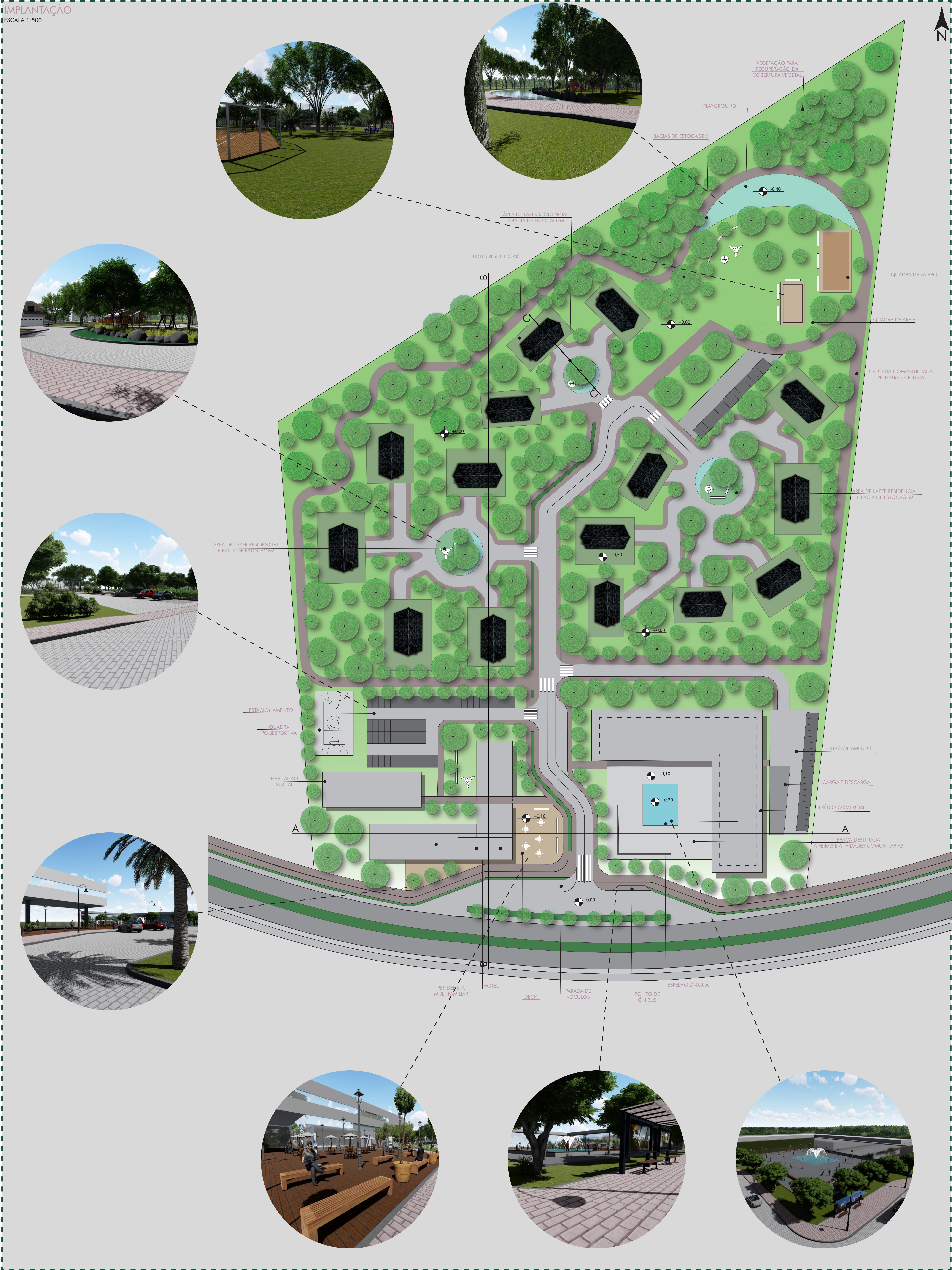
LEGENDA:

- Passeio pedestre / ciclista
- Ciclovias
- Faixa de rolamento
- Passeio pedestre



CONDOMÍNIO PARQUE NO SUL DA ILHA

IMPLANTAÇÃO
ESCALA 1:500



PERSPECTIVAS

RESIDENCIAL HOTEL

CAFÉ

VISTA RODOVIA

PLAYGROUND

NÚCLEO RESIDENCIAL

CORTES

CORTE A - A
ESCALA 1:500

HABITAÇÃO SOCIAL, RESIDENCIA MULTIFAMILIAR, CAFÉ / RECEPÇÃO, COMÉRCIO, LOJAS, CARGA E DESCARGA, DECK, PISTA PRINCIPAL, PRAÇA, ESPELHO D'ÁGUA, ESTACIONAMENTO

CORTE B - B
ESCALA 1:500

RODOVIA, PARADA DE VEÍCULOS, HOTEL, RESIDENCIA, ESTACIONAMENTO, PASSEIO PEDESTRE E CICLISTA, LAZER RESIDENCIAL, PASSEIO PEDESTRE E CICLISTA

CORTE C - C
ESCALA 1:100

RESIDENCIA, CICLOVIA, TERRENO ELEVADO PARA DRENAGEM, TUBULAÇÃO DE DRENAGEM, BACIA DE ESTOCAGEM, ESTRUTURA EM PEDRAS E AREIA

4, 4, 14,90, 19,60, 3,60

VISTA DA PARTE INFERIOR DO TERRENO - BACIA DE ESTOCAGEM E PARQUE

