



PESQUISA APLICADA DE EM ESTÁGIO DE URBANISMO: MOBILIDADE URBANA - A IMPORTÂNCIA DO PLANEJAMENTO.

BITTENCOURT, Anne Caroline Fischdick.¹
SIMONI, Tainã Lopes.²

RESUMO

Quem precisa se locomover de automóvel ou outro meio de transporte em uma grande cidade brasileira durante os horários de pico, compreende o quanto os congestionamentos podem ser frustrantes. O presente artigo é referente a pesquisa a respeito da mobilidade urbana e sua importância no planejamento. Tendo como objetivo o resgate da importância do planejamento urbano para os municípios, a presente pesquisa busca apresentar o significado de mobilidade urbana e compreender o significado de planejamento, exibindo a importância que o mesmo tem para a mobilidade urbana.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Urbana, Planejamento.

1. INTRODUÇÃO

Para quem vive nas cidades, o dever de se transportar diariamente para exercer tarefas rotineiras é, muitas vezes, um grande desafio. Desafio este, que se estabelece igualmente aos gestores que necessitam planejar um sistema integrado, sustentável e capaz de atender à exigência da mobilidade dos cidadãos.

Segundo Pappa e Chirolí (2011), potencializar a troca de bens e serviços, conhecimento e cultura entre os cidadãos, é o papel principal das cidades. A mobilidade é uma qualidade associada à cidade, sendo assim, corresponde a facilidade de deslocamento de habitantes e bens na área urbana. Sendo esse deslocamento motivado por alguns fatores, como as dimensões do espaço urbano, complexidade das atividades nele presente, disponibilidade de serviços de transporte, o formato como a cidade é planejada e os atributos da população.

Siqueira e LIMA (2015), dizem que o desenvolvimento desordenado das cidades foi o que procedeu a exclusão social, segregação espacial e dificuldades no tráfego e deslocamento, ocasionando a preocupação com a mobilidade urbana. Assim, as políticas públicas de Mobilidade Urbana procuram trazer soluções para os problemas de transportes, analisando os aspectos sociais, econômicos e ambientais da sociedade envolvida. Vem a ser

¹ Graduanda do curso de Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz, Cascavel – PR. E-mail: acfbittencourt@outlook.com



muito complexa tal enfoque, visto que para trazer colaboração efetiva, as políticas públicas de mobilidade urbana encaram sérios desafios na sua implementação. Estes desafios devem ser superados com o envolvimento de toda a sociedade e com a adequada ambição política na implementação de medidas que originem resultados positivos para os problemas de mobilidade urbana, não somente para a população atual, mas que consigam ser refletidos para gerações futuras.

O presente artigo tem o propósito de, a partir da construção e embasamento teórico, identificar as contribuições do planejamento para a Mobilidade Urbana.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Segundo o Ministério das Cidades através da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (2013), ultimamente, as cidades brasileiras vêm sofrendo gradualmente de uma crise de mobilidade urbana, solicitando das várias esferas de governo alterações fundamentais no planejamento e gestão da mobilidade urbana. Fez com que as cidades brasileiras, a ausência de uma política de mobilidade que associe os instrumentos de gestão urbanística, interface com sustentabilidade, mudanças de paradigmas, eficiência, inclusão social, qualidade, entre outras, recentemente, se deparassem com notáveis problemas de insustentabilidade, ineficácia, inequidade no uso do espaço público, sobretudo, produzindo cidades socialmente particulares.

Conforme o Ministério das Cidades por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (2017), geralmente, os municípios brasileiros cresceram de forma espontânea e não planejada. Tendo como consequência uma série de problemas, dentre eles a ausência de infraestrutura, principalmente para a população mais carente, e a deterioração ambiental. Relacionada a políticas setoriais pouco associadas, a maneira de ocupação do solo urbano passou a influenciar de forma negativa o sistema de mobilidade nas cidades, bem como o sistema de mobilidade mal planejado colaborou para a existência de cidades sem uma aceitável qualidade de vida civil.

Segundo Colin (2000, p. 85), compreende-se, da atual pesquisa, o seguinte marco teórico: “a arquitetura é uma manifestação cultural das mais aptas a reter informações de

² Arquiteta e Urbanista. Professora do Centro Universitário FAG. E-mail: tai_lopes@hotmail.com



conteúdo histórico; isto se deve sobretudo a capacidade dos marcos arquitetônicos de permanecer, de vencer o tempo e os agentes de destruição. ”

2.1 A HISTÓRIA DA MOBILIDADE URBANA

Existe desde o início do século XIX o assunto mobilidade urbana, quando o deslocamento, em terra, a extensas distâncias, era feito por cavalos como meio de transporte. Como este transporte passou a ser padronizado, contudo, a procura por cavalos cresceu a ponto de acontecer, no espaço urbano, amplos congestionamentos. Nas cidades de Nova Iorque e Londres, aproximadamente duas mil toneladas de excrementos destes animais estavam dispersas nas cidades. O problema sanitário, além do congestionamento, ficou também em grande destaque (SANTOS; NOIA, 2015).

Nova Iorque sediou, em 1898, a 1º Conferência Internacional de Planejamento Urbano, na tentativa de minimizar essas questões. A busca por uma solução para os problemas motivados nas grandes cidades do mundo pelo uso acentuado do cavalo como meio de transporte estava como a pauta principal do evento. Findou antes do esperado, a conferência que tinha como duração prevista de sete dias, sem, contudo, trazer solução decisiva ao problema. Com a disseminação do uso do carro, no começo do século XX, a situação veio a ser contornada, trazendo numerosas melhorias no desenvolvimento tecnológico e econômico das cidades, incluindo mudanças significativas na linha de produção e no mercado de trabalho, cujos resultados são sentidos até hoje. Essas razões fizeram com que os investimentos no setor se tornassem estáveis, como forma de assegurar sua crescente extensão (RUBIM; LEITÃO, 2013).

A crescente e desordenada urbanização, na década de 1970, em mérito do processo de industrialização, teve como implicação problemas com o transporte urbano usado pela ampla massa trabalhadora. Entre 1974 a 1982, o transporte coletivo entrou em destaque na agenda do governo depois das manifestações feitas nas grandes cidades contra as péssimas condições dos transportes públicos (GOMIDE; GALINDO, 2013).



2.2 O CONCEITO DE PLANEJAMENTO

Segundo o Dicionário Aurélio (2017), a palavra planejamento significa definir antecipadamente um conjunto de ações ou intenções. Contudo, Ferreira (2002) diz que o Planejamento é uma atividade fundamentada na expressão “saber/ação”. Ou seja, para a definição das diretrizes de ação tendo em vista a solução de tal problema, é recomendado antes relacionar o conhecimento apropriado sobre o problema em evidência. Por esse motivo, segue um procedimento metodológico que se inicia pela investigação da realidade em que se pretende trabalhar. Isto é, uma pesquisa da dinâmica urbana e regional da região implicada. Em consequência a isto, caberá estudar as opções de solução que se sobrepõem, para então poder decidir as alternativas mais viáveis e sugerir a ação mais conveniente para sua execução.

2.3 O CONCEITO DE MOBILIDADE URBANA

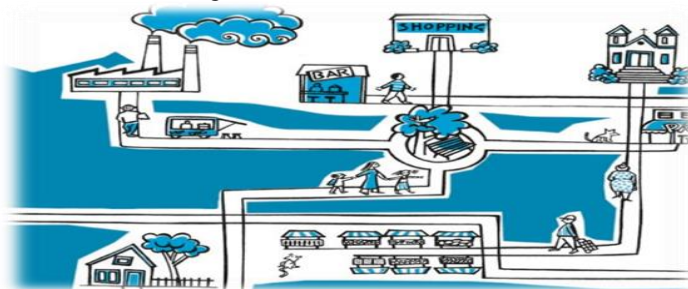
Segundo o Portal TCU (2010), o Governo Federal tem debatido, na última década, o significado de mobilidade urbana para estabelecer uma nova definição a respeito do tema. Ao contrário do conceito anterior, que abordava a questão de forma fracionada e considerava apenas o fluxo de veículos, além de ter como foco as pessoas, hoje, diz respeito diretamente à organização territorial e à sustentabilidade das cidades. Portanto, o significado de mobilidade urbana se ampara em quatro pilares:

1. Integração do planejamento do transporte com o planejamento do uso do solo;
2. Melhoria do transporte público de passageiros;
3. Estímulo ao transporte não motorizado;
4. Uso racional do automóvel.

É uma qualidade das cidades, a mobilidade urbana, e se refere à simplicidade de locomoção de pessoas e bens no ambiente urbano. Estes deslocamentos são realizados por meio de veículos, vias e toda a infraestrutura que possibilite o ir e vir diário. Isto indica que a mobilidade urbana é mais do que chamamos de transporte urbano, isto é, mais do que o conjunto de serviços e mediais de locomoção de pessoas e bens (MOBILIDADE URBANA É DESENVOLVIMENTO URBANO, 2005).



Figura 01 – mobilidade urbana



Fonte: mobilidade urbana é desenvolvimento urbano (2005).

Para o Portal Ictran (2017), mobilidade urbana é uma característica associada à cidade, que condiz à aptidão de deslocamentos de pessoas para suprir obrigações para a realização das atividades diárias, sendo elas: trabalho, saúde, educação, lazer e cultura. Se trata de um produto dos procedimentos históricos que refletem propriedades em diversas áreas de uma sociedade.

Segundo o Portal do Município de Cascavel – PR (2017), mobilidade urbana é como as pessoas se movem pela cidade para fazer suas obrigações. Sendo assim, as cidades se atentam em proporcionar estruturas para deslocamento com agilidade e segurança. Na prática, são as ciclovias, as calçadas mais largas, o progresso do fluxo do trânsito.

Portanto, pensar em mobilidade urbana é refletir sobre como se estabelecem os usos e as ocupações da cidade e a melhor maneira de assegurar o acesso dos cidadãos e bens ao que a cidade oferece, sendo eles: locais de emprego, hospitais, escolas, áreas de lazer e praças, não somente pensar no trânsito e nos meios de transporte (MOBILIDADE URBANA É DESENVOLVIMENTO URBANO, 2005).

Figura 02 – mobilidade urbana



Fonte: Rua Viva (2014).



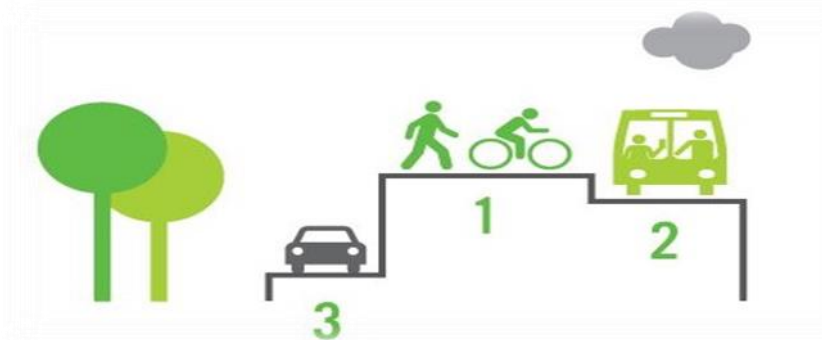
2.4 MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Nas cidades contemporâneas, a mobilidade é um grande desafio, para todas as partes do mundo. Para quem usa o automóvel, que seria a resposta eficiente do século 20 à necessidade de circulação, levou ao congestionamento do trânsito, perdendo muitas horas e gastando combustível, causando problemas ambientais de poluição atmosférica e de ocupação do espaço público. O aumento de automóveis e motocicletas no Brasil, teve crescimento de até 400% nos últimos dez anos (PORTAL MOBILIZE, 2017).

Segundo Santos e Noia (2015), a Mobilidade urbana não está relacionada apenas ao transporte, mas com diversos fatores já que ela está envolvida com as questões de uso e ocupação do espaço urbano. Todos têm o direito de utilizar esse espaço. Busca-se soluções para os problemas com a flexibilidade em curto espaço de tempo, porém, as intervenções só resolveram situações específicas e emergenciais. Atualmente o planejamento para essa questão deve ser a longo prazo, afim de que todas as partes interessadas sejam envolvidas, como a sociedade civil, instituições, empresas privadas, técnicos, organizações não governamentais e governos.

Siqueira e Lima (2014), dizem que a Mobilidade Urbana Sustentável é aquela que proporciona o equilíbrio entre o meio ambiente, a economia e a sociedade nos deslocamentos para a realização das atividades diárias, para buscar melhor circulação de pessoas e bens garantindo maior eficiência, dinamismo das funções urbanas, valorizando o espaço público, a sustentabilidade e o desenvolvimento das cidades.

Figura 03:



Fonte: Sete Lagoas (2017).

A Mobilidade urbana sustentável, envolve a implantação de sistemas sobre trilhos. Como metrô, trens e bondes modernos (VLTs), ônibus "limpos", com integração a ciclovias,



esteiras rolantes, elevadores de grande capacidade. Soluções inovadoras, como os teleféricos de Medellin, na Colômbia, ou sistemas de bicicletas públicas, implantados em Copenhague, Paris, Barcelona, Bogotá, Boston e várias outras cidades mundiais (PORTAL MOBILIZE, 2017).

Segundo Schmidt (2015), para incentivar o uso dos transportes não motorizados, transportes públicos como alternativa aos automóveis, é uma questão central na busca de um desenvolvimento mais sustentável. Muitos países executaram políticas com o propósito de influenciar na escolha modal da população buscando um sistema de mobilidade mais eficiente e menos poluente. Verificou-se que iniciativas focadas somente em investimentos em sistemas de transporte, não resultavam em mudanças rápidas para modos menos poluentes e novas políticas foram mobilizadas encorajando as pessoas a optarem por bicicleta, caminhada ou transportes públicos. Essas políticas abrangem incentivos, tais como as ações de sensibilização, mostrando os benefícios dos deslocamentos ativos para a saúde, encorajando a escolha desse meio de transporte ao invés dos individuais motorizados. Outras ações são dissuasivas, por exemplo, aumento das tarifas de estacionamento de veículos ou fechamento de ruas para tornar o seu uso mais rápido, fácil, para os pedestres e ciclistas.

3. METODOLOGIA

Pádua (1997) determina como pesquisa toda atividade que, direcionada a responder questões que surgem de impaciência perante a realidade, acarreta na elaboração de uma informação nova, auxiliando no seu entendimento.

Portanto, o presente artigo se desenvolverá por meio de pesquisa bibliográfica e por meio da coleta de dados feitas pelos pesquisadores, onde serão empregados livros, artigos científicos e matérias da internet. Em conjunto com o orientador, os dados obtidos serão analisados para a comprovação ou não das hipóteses.

Pode ser entendido como revisão bibliográfica, o embasamento que ampara qualquer pesquisa científica. Basicamente é necessário conhecer o que já foi implementado por outros pesquisadores para depois propiciar o progresso em algum campo do conhecimento Vianna (2001).



Segundo Medeiros e Tomasi (2008), para a realização da revisão bibliográfica é fundamental consultar em artigos em periódicos científicos, livros, teses, resumos em congresso e dissertações.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

Para Seabra e Taco (2014), a mobilidade urbana e suas consequências, se configuram como um dos maiores desafios deste século para a sustentabilidade nas cidades. A mobilidade urbana no Brasil, reflete diariamente uma das principais insatisfações expostas pela população. Em 2013 foi um ano marcado por diversos conflitos onde ocorreram simultaneamente nas principais cidades brasileiras, colocando a mobilidade urbana como prioridade na pauta das negociações entre governo e sociedade, na busca de soluções para o setor. Essa advertência de interesses, o desequilíbrio das dimensões da sustentabilidade, evidenciaram a ineficiência dos mecanismos de gestão da mobilidade urbana.

Nem tudo que cresce se desenvolve. E crescer erroneamente, sem planejamento, sem proporcionar ganhos de qualidade de vida, gera problemas centrais nas cidades brasileiras. Os espaços urbanos se expandem territorialmente, tornam-se assim mais densos em termos demográficos, mas o bem-estar dos cidadãos urbanos com frequência se reduz, degrada-se em vez de aumentar. Fenômenos como esse, ilustra a inexistência de uma associação necessária entre crescimento e desenvolvimento, processos aqui aplicados às cidades (MARRARA, 2014).

4.1 A IMPORTÂNCIA DO PLANEJAMENTO PARA A MOBILIDADE URBANA

Os municípios crescem com base na abertura de novos bairros, progressivamente mais afastados das zonas de trabalho e lazer. Esse exemplo de crescimento, permite as moradias para as áreas mais afastadas. Mas simultaneamente requer a construção de ruas e avenidas que liguem os novos bairros à cidade. Como consequência a esse crescimento, uma cidade na qual os moradores precisam se deslocar a grandes distâncias, consumindo assim, muito tempo nesse vai e vem, para viver o seu dia-a-dia (MOBILIDADE URBANA É DESENVOLVIMENTO URBANO, 2005).



Atualmente a condição de mobilidade urbana nos nossos municípios, não são adequadas. Tendo muito congestionamento, a oferta de trens e metrô é insuficiente. Os ônibus estão cheios nos horários de pico, e muitos atrasam. Existe um amplo número de mortos e feridos no trânsito. As calçadas são apertadas, esburacadas e sem arborização. Sem contar nos empecilhos que encontramos: lixeiras mal colocadas, carros estacionados irregularmente e degraus. Há ainda o impacto gerado ao meio ambiente: gasto de energia, poluição do ar, e abuso ao ambiente natural para a extensão descontrolada das cidades (MOBILIDADE URBANA É DESENVOLVIMENTO URBANO, 2005).

Figura 04:



Fonte: Catraca Livre (2017).

Com o crescimento desordenado das cidades, produzindo reflexos negativos sobre os transportes urbanos deixa as cidades menos acessíveis para os habitantes. A política de investimento ao transporte público e a política de uso do solo que não levem em conta a mobilidade urbana, contribuem para o aparecimento de um número cada vez maior de veículos particulares nas ruas, agravando assim os congestionamentos e gerando uma pressão política cada vez maior de tráfego das avenidas, túneis e viadutos (MOBILIDADE E POLÍTICA URBANA: SUBSÍDIOS PARA UMA GESTÃO INTEGRADA, 2005).

Sem que haja uma política de mobilidade urbana que discorra sobre os interesses dos cidadãos, nossas cidades crescem, não privilegiando, somente, o transporte individual. Ao pensar em uma política de mobilidade urbana, precisamos considerar os distintos meios de transporte como a moto, o carro, o ônibus, o metrô, o trem, a bicicleta, o andar a pé, entre outros (MOBILIDADE URBANA É DESENVOLVIMENTO URBANO, 2005).

Nas grandes metrópoles do Brasil, os problemas de mobilidade já existem há décadas. Mas recentemente, passaram a atingir cidades de médio porte e isso em razão de três



fatores centrais, a falta de planejamento, o planejamento tardio ou falho; ausência de estratégias eficientes na gestão do transporte público e o aumento intenso da frota de veículos automotores de uso privado (MARRARA, 2014).

As cidades precisam planejar e executar a política de mobilidade urbana. No qual os serviços têm estilo metropolitano, ou uma união de cidades e estados, necessitam planejar a integração dos modos de transporte e serviços. Portanto, devem efetuar simultaneamente estudos e planos integrados de mobilidade urbana. Os municípios devem, para o planejamento, entre outras ações:

1. Reconhecer os objetivos de curto, médio e longo prazo do plano;
2. Descrever quais são os órgãos responsáveis por planejar, definir e implementar a política de mobilidade urbana;
3. Elaborar uma forma de conduzir a implementação da política, instituindo uma metodologia de monitoramento e avaliação sucessiva, realizada com frequência e de forma constante;
4. Deliberar metas a cumprir. Isto é, expor como vão atender a todos os cidadãos, como proporcionar transporte coletivo urbano a todos, verificar se realmente estão oferecendo esses serviços. É significativo termos valores referência ou indicadores que admitam avaliar a evolução da política, se está originando avanços ou piorando (MOBILIDADE URBANA É DESENVOLVIMENTO URBANO, 2005).

Figura 04:



Fonte: Sonia Rabello (S/D).

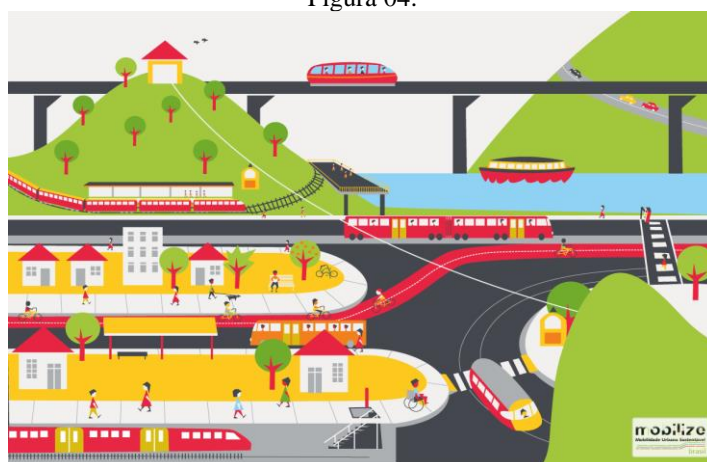


Onde houver ocupação humana, é preciso que haja infraestrutura de transporte. Todas as cidades devem planejar a mobilidade urbana dentro da política de desenvolvimento urbano. Quando há infraestrutura de transporte atrairá pessoas para preencherem certo espaço territorial. Para isso, é essencial planejar o desenvolvimento urbano simultaneamente ao se planejar a mobilidade urbana. O projeto de lei da política de mobilidade urbana descreve que os municípios necessitam fazer um plano de mobilidade integrado ao plano diretor. Isso adequa-se para os municípios que já têm ou estão produzindo planos diretores. Contudo, se a cidade é o local privilegiado para exercermos nossa cidadania, colaborarmos sobre o planejamento e gestão da mobilidade, será um exercício de cidadania (MOBILIDADE URBANA É DESENVOLVIMENTO URBANO, 2005).

A Lei 12.587/12 “Lei da Mobilidade Urbana” dispõe de diversos instrumentos e ferramentas, que visam integrar os diferentes modos de transporte, além de promover a mobilidade e a acessibilidade de pessoas e cargas para os diversos municípios brasileiros (ICETTRAN, 2017).

Além disso, o serviço de transporte urbano é um dos componentes mais importantes do sistema de mobilidade. Esses serviços exigem uma completa revisão dos seus modelos de provisão (MOBILIDADE E POLÍTICA URBANA: SUBSÍDIOS PARA UMA GESTÃO INTEGRADA, 2005).

Figura 04:



Fonte: Mobilize Brasil (2017).

Para Reis (2014), um dos fatores essenciais para a retirada de boa parte dos problemas de mobilidade nas cidades é o planejamento urbano. No Brasil, as cidades



nasceram e cresceram com insuficiente ou nenhum planejamento, transformando o processo posteriormente mais longo, complexo e caro. Deve passar, o planejamento, por:

1. Concepção de vias troncais emendadas com as demais vias do complexo urbano;
2. Simplificação do tráfego por meio do estabelecimento de regras para acessos, estacionamentos e horários;
3. Concentração regional de atividades, procurando tornar mais autônomas as diversas regiões, e diminuindo as movimentações de maior distância;
4. Construção de ciclovias resguardadas, principalmente nas regiões mais planas;
5. Dedução da distração de atividades ao longo do dia, por intermédio de horários flexíveis, reduzindo o fluxo de pessoas e cargas;
6. Política ativa de implantação e manutenção de calçadas com largura e composição apropriadas. Progresso de determinadas alternativas de calçadas de boa aparência, qualidade e durabilidade, a serem implantadas pelas prefeituras e com o dever dos usuários locais pela manutenção. As regras de cada cidade precisam ser racionalizadas ao uso das calçadas, reduzindo ocupações impróprias, como bancas de jornal, limite da área e o que vendem, e impedir o tráfego de bicicletas;
7. Concepção de pontos direcionados e dispersores de cargas, que admitam racionalizar em grande escala a circulação de cargas de entrada e saída de grandes aglomerados urbanos.

A importância da análise do que ocorre em outros países, para que as nossas cidades possam estudar e desenvolver projetos pilotos aplicados nas áreas de deslocamento urbano buscando alternativas que sejam viáveis para a população (PAPPA; CHIROLI, 2011).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A característica de vida das pessoas tem uma intensa relação com a mobilidade urbana, fator relevante que se tornou essencial nos tempos atuais. Muito tem se falado sobre o tema, com determinadas providências essenciais, mas a grande parte das cidades brasileiras necessita de uma maior e mais perene atenção com o tema. As soluções podem ser de curto, médio e longo prazo, mas o essencial é que sejam corretamente planejadas, de forma sistêmica e integrada. É fundamental que nossos gestores públicos migrem cada vez mais para



uma visão de estado, e não de governo, na análise, planejamento e implantação de resultados para os problemas de nossas áreas urbanas.

Definiu-se como objetivo geral analisar o conceito de mobilidade urbana e compreender o significado de planejamento, exibindo a importância que o mesmo tem para a mobilidade urbana. Para que tal objetivo fosse atingido, elencaram-se os seguintes objetivos específicos: a) levantar material teórico pertinente ao assunto, como livros, artigos, imagens, entre outros; b) apresentar o conceito de mobilidade urbana; c) compreender o conceito de planejamento; d) apresentar a importância do planejamento para a mobilidade urbana.

No decorrer do trabalho, ao se analisar a importância do planejamento para a mobilidade urbana, percebeu-se que incorporar a questão da mobilidade no planejamento urbano pode constituir alguns desafios a serem vencidos, especialmente no campo institucional. Conforme cada caso, é recomendado buscar a cooperação institucional entre municípios, estados e governo federal, bem como incorporar novas configurações de gestão participativa, abrangendo usuários e diversos setores interessados para uma cidade melhor.



REFERÊNCIAS

COLIN, Silvio. Uma Introdução à Arquitetura. 4.ed., Rio de Janeiro: UAPÊ, 2000.

FERREIRA, J. S. W. **Apostila didática: alguns elementos de reflexão sobre conceitos básicos de planejamento urbano e urbano-regional.** 2002. Disponível em: <http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/j_whitaker/aposplan.html>. Acesso em: 07/11/2017.

GOMIDE, A. de A.; GALINDO, E. P. **A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi.** 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142013000300003>. Acesso em: 07/11/2017.

ICETRAN. O que você precisa saber sobre mobilidade urbana. 2017. Disponível em: <<https://icetran.org.br/blog/mais-sobre-mobilidade-urbana-no-brasil/>>. Acesso em: 17/11/2017.

MARRARA, T. **Transporte público e desenvolvimento urbano: aspectos jurídicos da Política Nacional de Mobilidade.** 2014. Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/84691-127318-2-pb-3.pdf>>. Acesso em: 07/11/2017.

MEDEIROS, J. B.; TOMASI, C. **Comunicação Científica:** normas técnicas para redação científica. São Paulo: Atlas, 2008.

MINISTÉRIO DAS CIDADES POR MEIO DA SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA. **Planejamento em Mobilidade Urbana.** Novembro 2013. Disponível em: <http://sectordialogues.org/sites/default/files/mobilidade_urbana_web.pdf>. Acesso em: 10/10/2017.

MINISTÉRIO DAS CIDADES POR MEIO DA SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA – SeMOB. **A mobilidade urbana no planejamento da cidade.** 2013. Disponível em: <http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade_urbana.pdf>. Acesso em: 10/10/2017.

MOBILIDADE E POLÍTICA URBANA: SUBSÍDIOS PARA UMA GESTÃO INTEGRADA. Coordenação de Lia Bergman e Nidia Inês Albesa de Rabi. Rio de Janeiro: IBAM, Ministério das Cidades. 2005.

MOBILIDADE URBANA É DESENVOLVIMENTO URBANO. Instituto Pólis, Ministério das Cidades, 2005. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>> Acesso em: 17/11/2017.

PÁDUA, E. M. M. de. **O processo de pesquisa.** Metodologia da pesquisa: abordagem teórico-prática. Campinas: Papirus, 1997.



PAPPA, M. F.; CHIROLI, D. M. de G. **Mobilidade urbana sustentável.** 2011. Disponível em: <http://www.cesumar.br/prppge/pesquisa/epcc2011/anais/marcia_fernanda_pappa1.pdf>. Acesso em: 07/11/2017.

PORTAL DO MUNICÍPIO DE CASCAVEL. **Mobilidade Urbana.** 2017. Disponível em: <http://www.cascavel.pr.gov.br/portal_servidor/dica-saude.php?id=46>. Acesso em: 07/11/2017.

PORTAL MOBILIZE. **Mobilidade urbana sustentável: o que é mobilidade urbana sustentável.** 2017. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/sobre-o-portal/mobilidade-urbana-sustentavel/>>. Acesso em: 07/11/2017.

PORTAL TCU. **Mobilidade Urbana.** 2010. Disponível em: <http://portal.tcu.gov.br/tcu/paginas/contas_governo/contas_2010/fichas/Ficha%205.2_cor.pdf>. Acesso em: 07/11/2017.

REIS, M. **Mobilidade urbana: um desafio para gestores públicos.** 2014. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/16446/cidades_inteligentes_e_mobilidade_urbana_0.pdf>. Acesso em: 07/11/2017.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. **O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades.** 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142013000300005>. Acesso em: 07/11/2017.

SANTOS, N. de S. F.; NOIA, A. C. **Mobilidade urbana e política pública: uma análise das ações realizadas pelo poder público na cidade de Itabuna, Bahia.** 2015. Disponível em: <<http://www.uesc.br/eventos/vsemeconomista/anais/gt3-6.pdf>>. Acesso em: 07/11/2017.

SCHMIDT, L. **Planejamento urbano e mobilidade sustentável: uma questão de tempo?** 2015. ArchDaily Brasil. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/777918/planejamento-urbano-e-mobilidade-sustentavel-uma-questao-de-tempo>> Acesso em: 07/11/2017.

SEABRA, L. O.; TACO, W. G. **Mobilidade Urbana no Brasil: antecedentes e perspectivas à luz dos mecanismos de gestão.** 2014. Disponível em: <<http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/es/produccion/articulos-cientificos/2014-1/807-mobilidade-urbana-no-brasil-antecedentes-e-perspectivas-a-luz-dos-mecanismos-de-gestao/file>>. Acesso em: 07/11/2017.

SIQUEIRA, G. D. P. de; LIMA, J. P. **A contribuição das políticas públicas de mobilidade urbana para o desenvolvimento sustentável das cidades.** 2014. Disponível em: <http://www.rio2015.esocite.org/resources/anais/5/1440766741_ARQUIVO_ArtigoparaoTEC SOC.pdf>. Acesso em: 07/11/2017.

VIANNA, ILCA OLIVEIRA DE ALMEIDA. **Metodologia do Trabalho Científico: um enfoque didático na produção científica.** 1ª edição. São Paulo: EPU, 2001.



ANEXO 05

FICHA DE FREQUÊNCIA NO ESTÁGIO

I. Dados pessoais do profissional responsável pelo estágio

Nome:

Curso de formação:

Nº CAU ou CREA:

Função:

Unidade Concedente:

II. Identificação do estagiário:

Nome: Anne Caroline Fischdick Bittencourt

RA: 201410808

Período: 8º Turno: Integral Data início do estágio: 25/09/2017 Data Término do estágio: 11/11/2017

Professor Supervisor de Estágio: Tainã Lopez Simoni

Mês: AGOSTO

Dia	02/08/17	09/08/17	16/08/17	23/08/17	30/08/17				
Hora entrada	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00				
Hora saída	22:00	22:00	22:00	18:30	18:30				

Mês: SETEMBRO

Dia	06/09/17	13/09/17	20/09/17	27/09/17					
Hora entrada	17:00	17:00	17:00	17:00					
Hora saída	22:00	22:00	22:00	22:00					

Mês: OUTUBRO

Dia	04/10/17	11/10/17	18/10/17	25/10/17					
Hora entrada	17:00	17:00	17:00	17:00					
Hora saída	22:00	22:00	22:00	22:00					

Mês: NOVEMBRO

Dia	02/11/17	03/11/17	04/11/17	05/11/17	06/11/17	07/11/17			
Hora entrada	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00			
Hora saída	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00			

Visto do profissional responsável pelo estágio



Mês:

Dia									
Hora entrada									
Hora saida									

TOTAL DE HORAS DE ESTÁGIO: _____

Cascavel, ____ de _____ de _____.

Assinatura profissional responsável pelo estágio: _____



ANEXO 06

**AValiação Periódica – Profissional Responsável pelo Estágio
(Somente para estágio externo)**

I. Dados pessoais do profissional responsável pelo estágio

Nome:

Curso de formação:

Função:

Nº CAU ou CREA:

Unidade Concedente:

II. Identificação do estagiário:

Nome: Anne Caroline F. Bittencourt

RA: 201410808

Período e turno: 8º Integral

Data início do estágio: 25/09/2017

Data Término do estágio: 11/11/2017

Professor Supervisor de Estágio: Tainã Lopez Simoni

III. Responda às seguintes questões:

DESENVOLVIMENTO DO ESTÁGIO:

- O estagiário contribuiu com as atividades da empresa?
 Sim Não
- Foram repassadas informações sobre normas internas, estrutura organizacional, funcionamento da empresa?
 Sim Não
- O acompanhamento por parte dos técnicos na realização das atividades do estagiário foi:
 adequado parcialmente adequado inadequado
- O nível dos trabalhos executados pelo estagiário foi:
 difícil de média intensidade fácil
- A supervisão prestada ao estagiário na instituição/empresa foi:
 adequada parcialmente adequada inadequada
- O entrosamento do estagiário com as pessoas envolvidas foi:
 adequado parcialmente adequado inadequado
- Avalie o estagiário em termos de:

Itens	Bom	Razoável	A melhorar
a- Comunicação com a equipe de trabalho			
b- raciocínio lógico – a descoberta da estimulação do pensamento			
c- Disposição para aprender			
d- Capacidade de abstração e criatividade – novas descobertas e alternativas para a solução de problemas			
e- Capacidade de percepção do espaço – conhecimento das dimensões humanas e sua relação no espaço			
Itens	Bom	Razoável	A melhorar
f- Habilidade para pesquisa – capacidade de investigação e questionamento de assuntos relevantes			
g – Conhecimento demonstrado no cumprimento das atividades do plano de estágio			



h- Compreensão e execução de instruções verbais e escritas			
i- Pontualidade no cumprimento dos dias e horários de estágio			
j- Responsabilidade no manuseio de materiais e equipamentos			
k- Cooperação: disposição em atender às solicitações			

CONCLUSÕES:

8. A instituição/empresa gostaria de continuar a receber os acadêmicos da FAG, para realização de estágio? Justifique sua resposta.

9. O estagiário pode melhorar nos seguintes aspectos:

10. Minhas sugestões são:

11. Faça outros comentários que julgar necessário:

12. Nota atribuída ao estagiário por sua postura profissional (de 0 a 10 – terá peso 10% na avaliação do estagiário):_____

Cascavel, ____ de _____ de _____.

Assinatura profissional responsável pelo estágio:_____



ANEXO 07

AVALIAÇÃO PERIÓDICA – PROFESSOR SUPERVISOR

I. Dados pessoais do Professor Supervisor

Nome:

Curso de formação:

II. Identificação do estagiário:

Nome:

III. Responda às seguintes questões:

DESENVOLVIMENTO DO ESTÁGIO:

1. As atividades desenvolvidas estiveram adequadas com o estágio?

Sim

Não

2. O nível dos trabalhos executados pelo estagiário foi:

difícil

de média intensidade

fácil

3. Avalie o estagiário em termos de:

Itens	Bom	Razoável	A melhorar
a- raciocínio lógico – a descoberta da estimulação do pensamento			
b- Disposição para aprender			
c- Capacidade de abstração e criatividade – novas descobertas e alternativas para a solução de problemas			
d- Capacidade de percepção do espaço – conhecimento das dimensões humanas e sua relação no espaço			
e- Habilidade para pesquisa – capacidade de investigação e questionamento de assuntos relevantes			
f – Conhecimento demonstrado no cumprimento das atividades do plano de estágio			
g- O desempenho do estagiário na realização do plano de estágio no período			
h- Pontualidade no cumprimento dos dias e horários de atendimento de orientação			

CONCLUSÕES:

4. Houve algum elemento dificultador na supervisão estagiário? Justifique sua resposta.



5. O estagiário pode melhorar nos seguintes aspectos:

6. Minhas sugestões são:

7. Faça outros comentários que julgar necessário:

Cascavel, ____ de _____ de _____.

Assinatura Professor Supervisor



ANEXO 08

AVALIAÇÃO PERIÓDICA – ESTAGIÁRIO

I. Identificação do estagiário:

Nome: Anne Caroline F. Bittencourt

RA: 201410808

Período e turno: 8º Integral

Data início do estágio: 25/09/2017

Data Término do estágio: 11/11/2017

Professor Supervisor de Estágio: Tainã Lopez Simoni

II. Dados pessoais do Supervisor de Campo

Nome: Tainã Lopez Simoni

Curso de formação:

Nª CAU ou CREA:

Função:

Unidade Concedente:

III. Responda às seguintes questões:

DESENVOLVIMENTO DO ESTÁGIO:

1. Quais eram as suas expectativas iniciais com relação a esse estágio?

Minha expectativa era vivenciar na prática o que se aprende na sala de aula.

2. As atividades desenvolvidas estiveram adequadas com o estágio que frequentou?

Sim

Não

3. A informação recebida sobre normas internas, estrutura organizacional e funcionamento da empresa foram:

adequada

parcialmente adequada

inadequada

4. O acompanhamento por parte dos técnicos na realização de suas atividades foi:

adequado

parcialmente adequado

inadequado

5. O nível dos trabalhos executados durante o estágio foi:

difícil

de média intensidade

fácil

6. Durante todo o tempo de estágio os trabalhos o mantiveram:

ocupado

parcialmente ocupado

pouco ocupado

7. A supervisão que lhe foi prestada na instituição/empresa foi:

adequado

parcialmente adequado

inadequado

8. Os materiais e equipamentos utilizados foram:

adequados

parcialmente adequados

inadequado

9. O ambiente físico foi:



- (X) adequado () parcialmente adequado () inadequado
10. O entrosamento com as pessoas envolvidas foi:
(X) adequado () parcialmente adequado () inadequado

11. Como você avaliaria a instituição/empresa em termos de:

Itens	Bom	Razoável	A melhorar
a- Comunicação com a equipe de trabalho	X		
b- Velocidade de atendimento em necessidades básicas do trabalho	X		
c- Comunicação com o cliente	X		

12. As supervisões recebidas do professor supervisor foram:
(X) adequada () parcialmente adequada () inadequada
13. As reuniões do professor da disciplina de estágio com os professores supervisores e estagiários foram:
(X) adequada () parcialmente adequada () inadequada

CONCLUSÕES:

14. A duração do estágio foi:
(X) adequado () parcialmente adequado () inadequado

15. Você indicaria essa instituição/empresa para um(a) colega de curso cumprir suas horas de estágio? Justifique sua resposta.

Sim. Pois o Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz apresenta toda a estrutura necessária para a realização desta atividade. _____

16. Ao final dessa experiência de complementação de aprendizagem, suas expectativas iniciais foram superadas, permaneceram as mesmas ou foram frustradas? Justifique sua resposta.

Minhas expectativas foram superadas, pois conseguimos concluir os objetivos propostos.

17. Críticas às deficiências do estágio.

Nenhum. _____

18. Minhas sugestões são:

Nenhum. _____



19. Faça outros comentários que julgar necessário:

Nenhum.

Cascavel, ____ de _____ de _____.

Estagiário (a)