

PESQUISA APLICADA EM ESTÁGIO DE URBANISMO: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE COM FOCO PRINCIPAL NAS CALÇADAS DO LOTEAMENTO DO JARDIM UNIÃO – CASCAVEL/PR

SAKATA, Alex Julio.¹
RUSCHEL, Andressa Carolina.²

RESUMO

Atualmente as condições das calçadas são precárias nas cidades. Falta de acessibilidade, mobilidade e manutenção são alguns dos problemas que mais prejudicam a circulação de pedestres. Amparados pelas leis nacionais, a cidade de Cascavel, no Paraná desenvolveu um programa de calçadas a fim de viabilizar o passeio público do município. Esta pesquisa artigo pretende apresentar o desenvolvimento da acessibilidade e mobilidade urbana no decorrer dos anos e uma pesquisa de campo no loteamento Jardim União, em Cascavel, Pr. Inicialmente apresenta-se uma síntese do referencial teórico sobre urbanismo, planejamento urbano, acessibilidade e mobilidade, após um breve relato sobre a legislação vigente o município e registros fotográficos na área avaliada.

Palavras-chave: Acessibilidade; Mobilidade urbana; planejamento; urbanismo; calçadas.

1.INTRODUÇÃO

A presente pesquisa faz parte do trabalho para conclusão da matéria de Estágio Supervisionado: Urbanismo onde discorreremos sobre importância da mobilidade urbana, acessibilidade e atendimento da legislação das calçadas e passeio público para a população.

De acordo com visitas técnicas e pesquisas sobre o loteamento Jardim União, pode-se analisar que o mesmo possui diversos problemas relacionado a mobilidade urbana e a acessibilidade. Considerando que são aspectos do planejamento urbano que visam a qualidade de vida, a mobilidade urbana é fundamental e deve ser melhorada. Abordando os âmbitos socioculturais, acadêmico-científica e profissional justifica-se essa pesquisa primeiramente para um estudo, superficial, porém de grande importância, sobre o que é urbanização e que para o Brasil, foi um momento marcante para a revolução urbanística, bem como, a interferência da mesma do desenvolvimento relacionado à acessibilidade e mobilidade urbana da cidade. Quanto para o ponto de vista acadêmico a oportunidade de agregar valores e

¹Acadêmico do 8º período do curso de Arquitetura e Urbanismo (CAU) do Centro Universitário FAG. E-mail: alexsakata@hotmail.com

²Professora Arquiteta, docente do curso de Arquitetura e Urbanismo (CAU) do Centro Universitário FAG. E-mail: ac.ruschel@hotmail.com

elaborar uma pesquisa que fomente a busca por novos conhecimentos conduzindo um futuro profissional que esteja na área de urbanismo o entendimento para intervenções e estudos na área do desenvolvimento das cidades.

A cidade de Cascavel, buscando desenvolver e facilitar a urbanização em relação à calçadas e passeio público estabeleceu um sistema adaptável para cada região da cidade, de acordo com o zoneamento e uso do solo da mesma. As normativas relacionadas à acessibilidade e mobilidade não são atendidas corretamente nos equipamentos urbanos, calçadas, ruas, entre outros, no jardim união na cidade de Cascavel – PR discorreremos à respeito disso no presente relatório.

2. ENCAMINHAMENTO METODOLÓGICO

Nesta etapa será explicado o procedimento técnico para a elaboração da proposta. A pesquisa se desencadeará através de análises das legislações vigentes no município de Cascavel - Pr à respeito do programa de calçadas, bem como autores que discorrem sobre mobilidade urbana e acessibilidade. Para a elaboração da pesquisa será realizada uma revisão bibliográfica a respeito do tema proposto com objetivo de concluir a viabilidade e resultado do existente hoje, no nosso estudo de caso, que é o Jardim União, loteamento em Cascavel, Pr.

3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O embasamento deste trabalho está pautado nas aproximações teóricas relacionadas ao urbanismo, bem como, os demais aspectos pertinentes para o melhor entendimento da pesquisa apresentada.

3.1. URBANIZAÇÃO DO BRASIL

O processo de urbanização do Brasil decorrente de uma industrialização tardia, realizada num país subdesenvolvido, trouxe uma série de problemas. Esses problemas urbanos normalmente estão relacionados ao tipo de desenvolvimento que vem ocorrendo no país. Por várias décadas, temos por um lado, o aumento da riqueza de uma minoria e, por outro, agrava-se o problema da maioria dos habitantes: a moradia. Enquanto em algumas áreas das grandes

cidades brasileiras surgem ou crescem novos bairros ricos, com residências modernas, em outras, multiplicam-se as favelas, cortiços e demais habitações precárias (FILHO, 2010). O autor relata ainda, que o rápido crescimento das cidades torna os serviços de infraestrutura sempre insuficientes, pois não conseguem acompanhar o ritmo das cidades causando carências, e cuja expansão da infraestrutura urbana decorre não apenas do rápido desenvolvimento das cidades como também da existência de terrenos baldios ou espaços ociosos em seu interior.

É de suma importância que se devam levar, sobretudo, as necessidades dos habitantes da cidade numa ampla interpretação. Diante disto, na ocupação dos espaços deve haver todo um estudo quanto à arquitetura, urbanismo e o paisagismo local para que seja mais bem implantado o projeto no espaço urbano em questão.

3.2. ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA

O espaço urbano foi organizado voltando-se ao desenvolvimento econômico e não em assegurar o que hoje denominamos, direito à cidade, privilegiaram-se modelos que provocaram uma enorme precariedade urbana, visível claramente nos grandes centros urbanos. Como consequência disso, barreiras de cunho histórico, sócio-político-econômicos, bem como arquitetônicas, estão presentes, nas cidades brasileiras, impedindo o exercício pleno da cidadania de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, dificultando o deslocamento com independência. Este cenário abrange a população em geral, e especialmente as minorias.

Conforme mencionado pelo Ministério das Cidades, 2006, cidades atualmente, constituem-se no palco das contradições econômicas, sociais e políticas e o sistema viário é um espaço em permanente disputa entre diferentes atores, que se apresentam como pedestres, ciclistas, condutores e usuários de automóveis, caminhões, ônibus e motos. Quanto a legislação temos a Lei de acessibilidade - Decreto lei 5296, onde o Art. 2º regulamenta:

I - a aprovação de projeto de natureza arquitetônica e urbanística, de comunicação e informação, de transporte coletivo, bem como a execução de qualquer tipo de obra, quando tenham destinação pública ou coletiva; II - a outorga de concessão, permissão, autorização ou habilitação de qualquer natureza; III - a aprovação de financiamento de projetos com a utilização de recursos públicos, dentre eles os projetos de natureza arquitetônica e urbanística, os tocantes à comunicação e informação e os referentes ao transporte coletivo, por meio de qualquer instrumento, tais como convênio,

acordo, ajuste, contrato ou similar; e IV - a concessão de aval da União na obtenção de empréstimos e financiamentos internacionais por entes públicos ou privados. (Art 2 lei 5296/2004)

Para Azevedo, Calegar, Araújo (2006), também ocorre à falta de acesso aos serviços de educação, transporte, saúde, lazer tendo em vista a inviabilização da acessibilidade. Além disso, diversos problemas ocasionados como mortes e acidentes decorrentes da falta de acessibilidade em prédios públicos e privados (escolas, hotéis, restaurantes, estabelecimentos comerciais, dentre outros) têm ensejando várias ações de danos morais.

Os autores ainda afirmar que ao tratarmos de acessibilidade urbana, a mesma desafia propiciar o acesso amplo e democrático à cidade e que assim como Le Corbusier (1989), consideram que a circulação e, atualmente, acessibilidade urbana constituem funções sociais da cidade, objeto da política de desenvolvimento urbano a que se referem à Constituição Federal de 1988 (artigo 182) e o Estatuto da Cidade de 2002 (artigo 2). Ou seja, planejar desenvolvimento urbano é pensar formas economicamente viáveis, de acesso a equipamentos urbanos e serviços públicos por todos os habitantes da cidade, inclusive por minorias como pessoas de mobilidade reduzida. Para Oliveira (2006) a acessibilidade é a utilização dos espaços urbanos por todas as pessoas, sendo portadora de deficiência ou não, tendo acesso com igualdade a todos, dando ênfase que não precisa ser acessível exclusivamente para pessoas com deficiências, e sim de um modo geral para todos os usuários, mas para isso ocorrer deve-se deixar o máximo de locais acessíveis para que eliminem as barreiras, principalmente para portadores de deficiência.

Ainda sobre relatos dos autores, as barreiras físicas são aquelas causadas pelo mau uso da disposição arquitetônica, sendo o maior problema as barreiras fixas, que não se movem, como mobiliário urbano que pode vir atrapalhar a mobilidade dependendo de como está, diferente das barreiras dinâmicas, que são classificadas como carros em calçadas, barracas, entre outros.

Atualmente um dos problemas mais sérios enfrentados pelas cidades brasileiras, principalmente as de porte médio, é a expansão urbana desordenada, agravada pela falta de planejamento, objetivando avaliar se essa expansão desordenada tem alterado os padrões de acessibilidade intra-urbana das cidades médias brasileiras pesquisas realizadas comprovaram a hipótese inicial, mostrando que a acessibilidade das cidades piorou com o crescimento das mesmas e sugerem que os índices de acessibilidade podem servir, em certa medida, como ferramentas de planejamento urbano.

Quanto à acessibilidade temos também a ABNT NBR 9050 que regulamenta:

Esta Norma estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade. Todos os espaços, edificações, mobiliários e equipamentos urbanos que vierem a ser projetados, construídos, montados ou implantados, bem como as reformas e ampliações de edificações e equipamentos urbanos, devem atender ao disposto nesta Norma para serem considerados acessíveis.

Conforme apresenta a norma, algumas imagens a seguir definem alguns padrões a serem seguidos de acessibilidade:

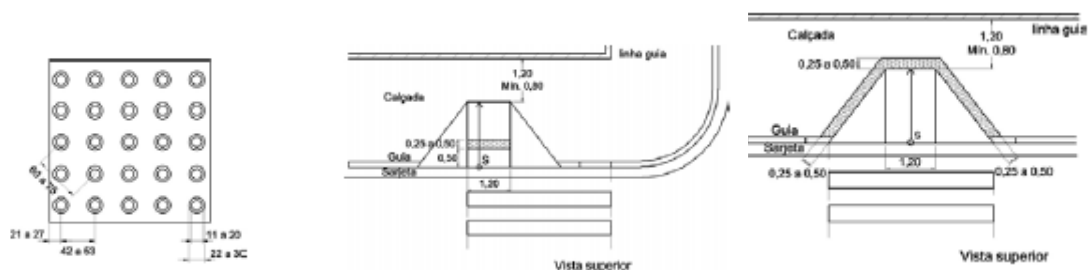


Imagem: Sinalização de alerta, guia rebaixada de calçadas e sinalização.

Fonte: NBR 9050

Para equipamentos urbanos a norma determina:

- Todos os projetos de adaptação para acessibilidade de bens tombados devem obedecer às condições descritas nesta Norma, porém atendendo aos critérios específicos a serem aprovados pelos órgãos do patrimônio histórico e cultural competentes.
- Nos casos de áreas ou elementos onde não seja possível promover a adaptação do imóvel para torná-lo acessível ou visitável, deve-se garantir o acesso por meio de informação visual, auditiva ou tátil das áreas ou dos elementos cuja adaptação seja impraticável.
- No caso de sítios considerados inacessíveis ou com visitação restrita, devem ser oferecidos mapas, maquetes, peças de acervo originais ou suas cópias, sempre proporcionando a possibilidade de serem tocados para compreensão tátil.

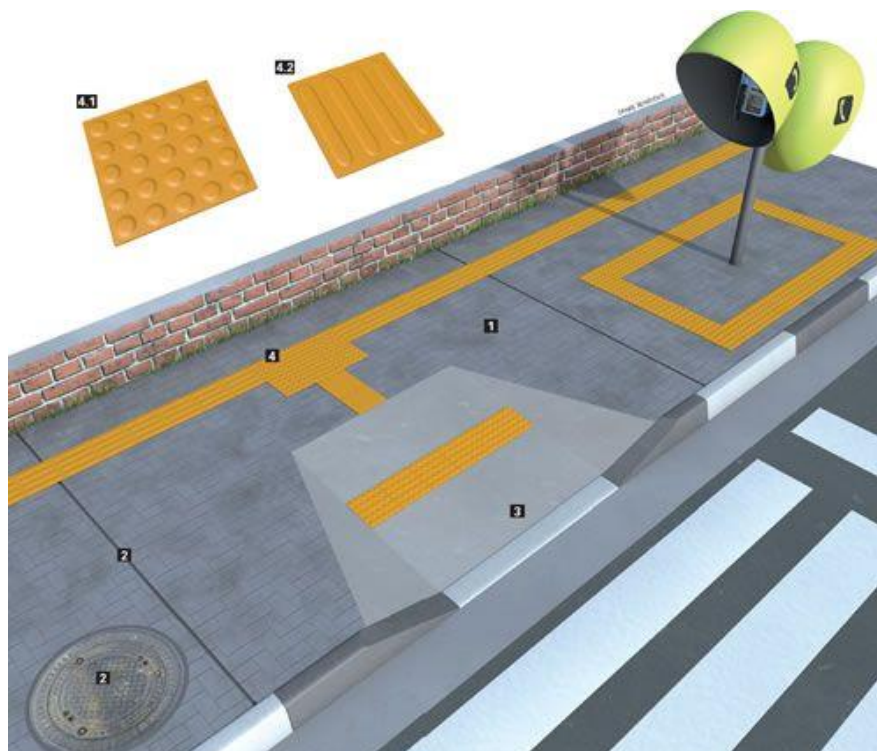


Imagem: Exemplo de passeio público com acessibilidade e seguindo os parâmetros da NBR 9050
 Fonte: internet



Imagem: calçadas que antem parcialmente as normas, caracterizando-as como incorretas.
 Fonte: internet

3.4. PLANEJAMENTO URBANO E MOBILIDADE

Para compreender mais o assunto, é necessário conceituar alguns termos que interferem diretamente no que se trata a presente pesquisa, portanto planejamento urbano para esse contexto é descrito como um processo de idealização, tendo como objetivo a criação e desenvolvimento de algumas soluções que visam melhorar ou revitalizar certos aspectos

dentro de uma determinada área urbana ou de planejar uma nova área urbana em uma determinada região, com a finalidade de proporcionar a poluição uma melhoria na qualidade de vida.

Segundo Bueno (2007), os responsáveis pelos planejamentos urbanos são os profissionais que lidam com esta área, dão conselhos aos municípios, sugerindo possíveis medidas a serem adotadas com o objetivo de melhorar certa comunidade urbana, ou são aqueles que trabalham para o governo ou empresas privadas que estão interessadas no planejamento e construção de uma nova cidade ou comunidade, fora de uma área urbana já existente.

Faz-se necessário ressaltar que, a partir de 2001, a legislação brasileira exige que a elaboração e a revisão de um plano diretor sejam realizadas de forma participativa e democrática, por meio de debates públicos, audiências, consultas e conferências. Se não houver participação da sociedade civil, o plano diretor pode ser invalidado (BUENO, 2007).

O planejamento integrado dos sistemas de mobilidade e das diretrizes de uso e ocupação do solo é um aspecto essencial para promover cidades sustentáveis. Conforme apontam diversos autores Dalkmann, Brannigan (2007); Rodier, Johnston, Abraham (2002); Sermons, Seredich (2001), reduzir a necessidade de deslocamentos, concentrando a população junto a terminais e corredores de transporte coletivo, está entre as iniciativas mais eficazes para diminuir os impactos negativos do transporte urbano motorizado. De modo geral, cidades compactas evitam o crescimento.

Art. 10-A. A instalação de qualquer mobiliário urbano em área de circulação comum para pedestre que ofereça risco de acidente à pessoa com deficiência deverá ser indicada mediante sinalização tátil de alerta no piso, de acordo com as normas técnicas pertinentes. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015)

Além das questões de mobiliário urbano, ressaltamos o estabelecimento de zonas e/ou zoneamentos das cidades, ferramenta muito utilizada no planejamento urbano, nesse caso, algumas dessas zonas misturam e aproximam residências e áreas comerciais na mesma região, reduzindo a necessidade de deslocamentos diários para a satisfação das necessidades de consumo, estimulando o uso de modos de transporte não motorizados e menos poluentes. (Handy, Cao, Mokhtarian, 2005; Srinivasan, Ferreira, 2002; Meurs, Haaijer, 2001).

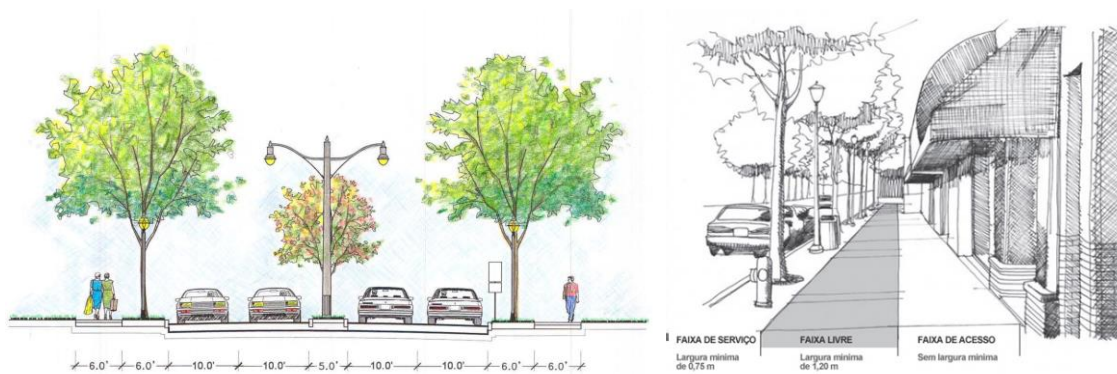


Imagem: exemplo de planejamento empregado na acessibilidade e mobilidade urbana
fonte: internet

4. MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE EM CASCAVEL – PR COM ESTUDO DE CASO NO JARDIM UNIÃO.

Com o intuito de melhorar as condições de circulação dos cidadãos e garantir melhor segurança no caminhar, no acesso e integração da população, a cidade de Cascavel, bem como outras do Paraná e do Brasil, desenvolveram um programa próprio de calçadas, onde cada município com os aspectos e características pertinentes ao mesmo, como forma de conscientizar a população sobre a importância de construir e conservar o passeio público. Em Cascavel, diversas ações municipais foram realizadas para a elaboração desse programa, visando principalmente a melhoria da acessibilidade e mobilidade na circulação em áreas públicas. O relato sobre o desenvolvimento desse trabalho está estruturado em etapas desenvolvidas pela secretaria de planejamento do município e serão apresentados a seguir, de maneira breve e pontual, para então darmos sequência a nossa análise de estudo de caso no Jardim União, Cascavel, Pr.



Imagem: Mapa de Calçadas Cascavel, Pr.
 Fonte: http://www.cascavel.pr.gov.br/arquivos/17012013_mapa_de_calc.pdf

Segundo informações prestadas pela Secretaria de Planejamento, retirado do site do município <http://www.cascavel.pr.gov.br/calçadas-cascavel.php>, a mesma encontrou uma maneira de facilitar a compreensão dos modelos de calçadas, apresentados conforme Lei nº5.744/2011 - Programa: Calçadas de Cascavel, tanto por parte dos profissionais quanto dos requerentes, disponibilizando alguns padrões de calçadas para consulta, podendo profissional/proprietário verificar qual o modelo adequado para cada dimensão e tipo de calçada, afim de garantir a execução correta da mesma. O mapa apresentado anteriormente estabelece as zonas de calçadas do município, cada região de acordo com ocupação, trás uma norma para implantar o passeio publico corretamente.

Para o caso do Jardim União, será apresentado na próxima imagem, com resolução aproximada, em qual zona está localizado o mesmo e a legenda para entendimento à respeito do que se trata cada zona.

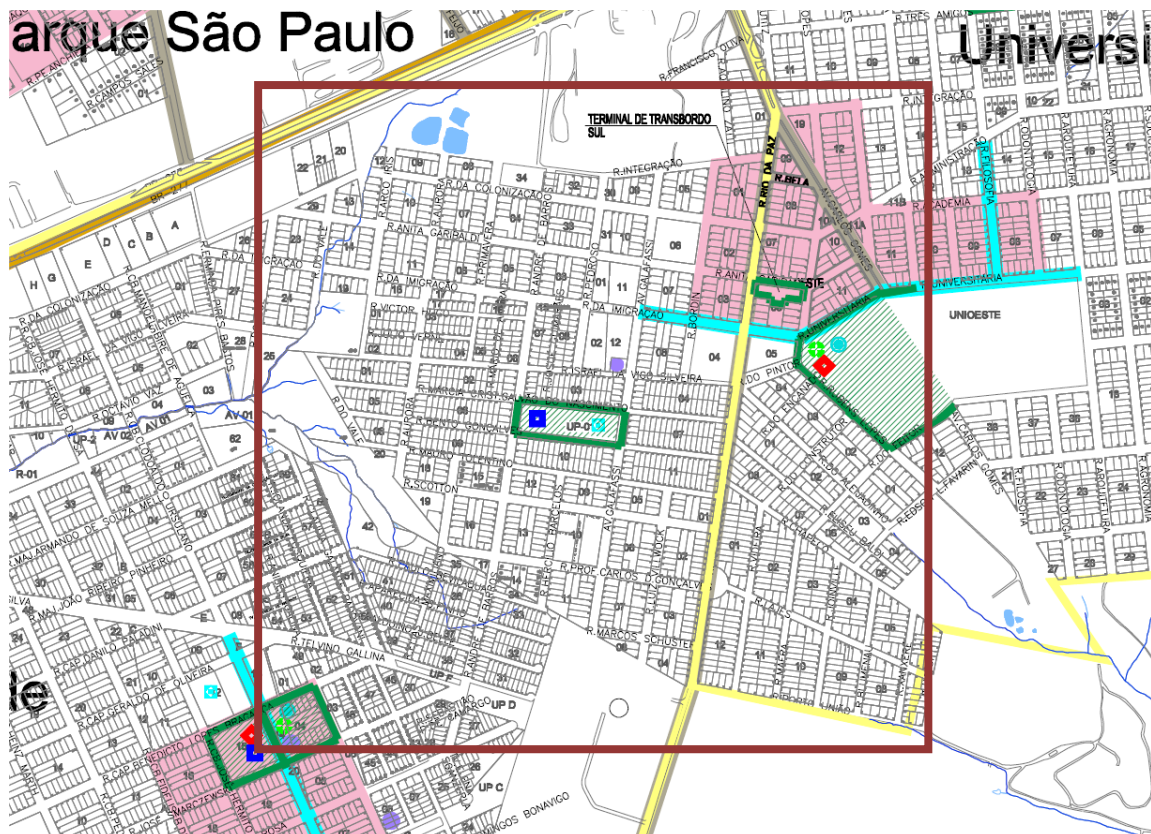


Imagem: Mapa de Calçadas, Jardim União - Cascavel, Pr.
 Fonte: http://www.cascavel.pr.gov.br/arquivos/17012013_mapa_de_calc.pdf



Imagem: Legenda do Mapa de Calçadas - Cascavel, Pr.
 Fonte: http://www.cascavel.pr.gov.br/arquivos/17012013_mapa_de_calc.pdf

Portanto, identificamos no Jardim União o uso de calçadas com faixa permeável, calçada cheia com equipamentos públicos e em um pequeno trecho calçada cheia.

Conforme apresentado pelo Município, de modo geral, guias rebaixadas devem ter no mínimo 3 m de largura e no máximo 6 m, as mesmas devem obedecer a uma distancia de 5 m das esquinas. Árvores e postes de iluminação devem estar 5 m de distancia um do outro e pelo menos 3 m da guia rebaixada. A disposição das faixas, tanto permeável, como de revestimento, seguem o padrão e a possíveis alterações ocorrem de acordo com a largura das mesmas. Conforme segue, vemos em algumas imagens os modelos disponibilizados pelo Município.

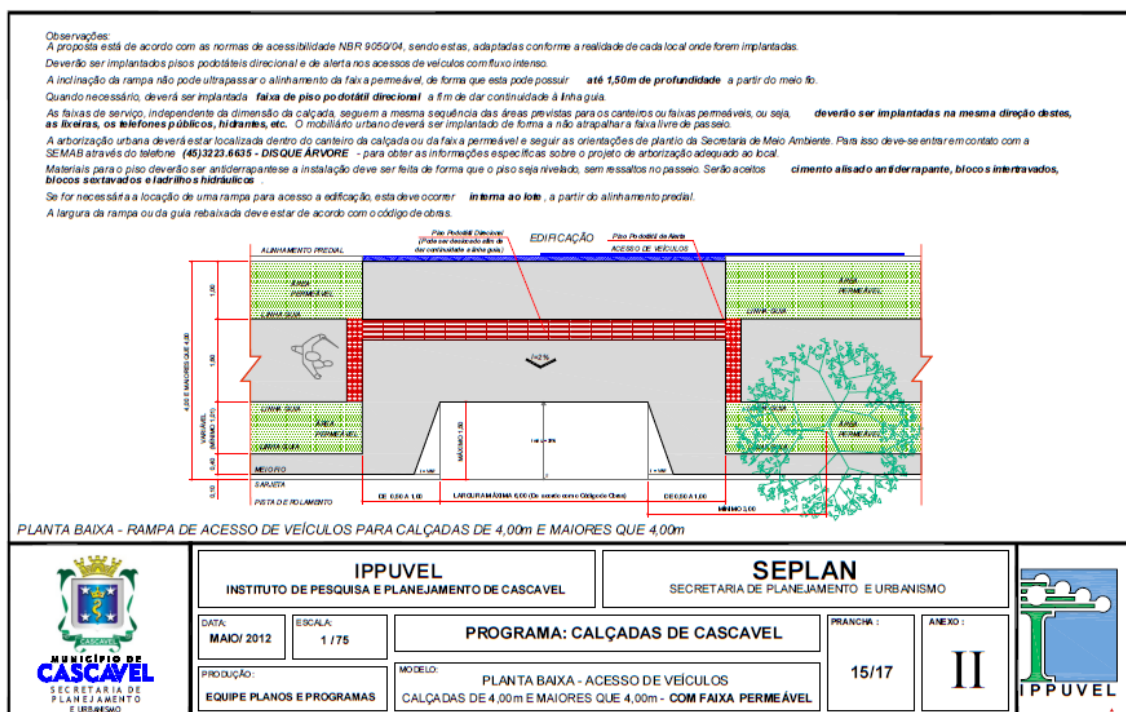


Imagem: Calçada de 4 m ou maiores para acesso de veículo

Fonte: http://www.cascavel.pr.gov.br/arquivos/17012013_mapa_de_calc.pdf

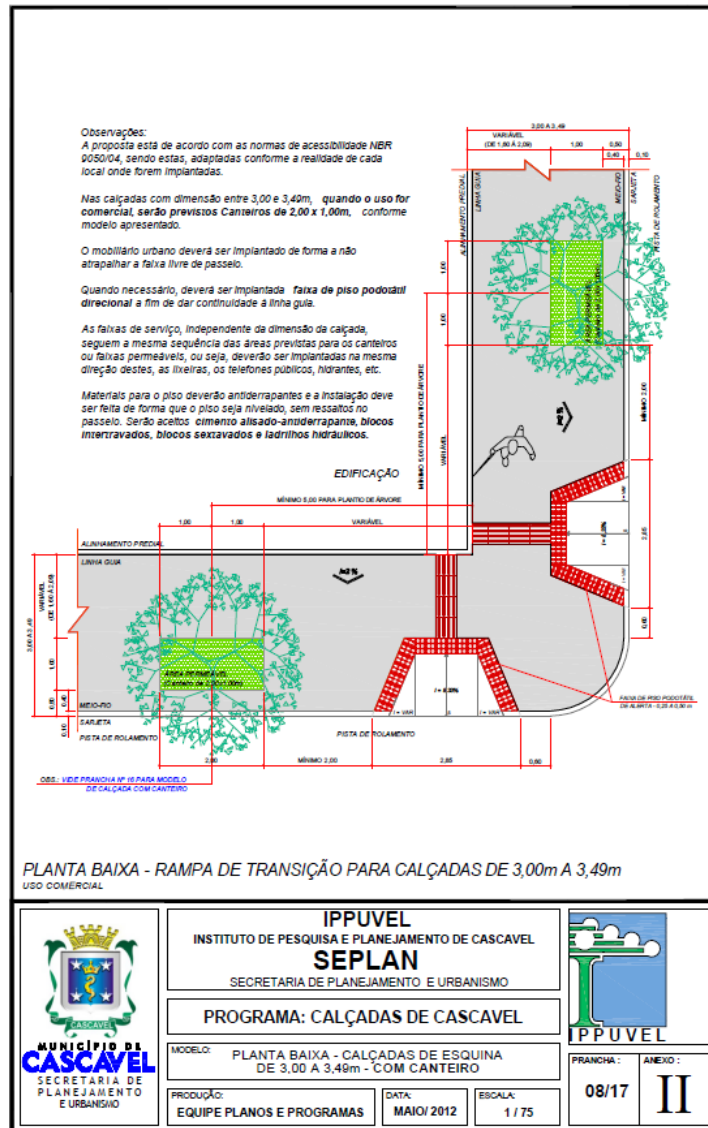


Imagem: Calçada de 3 à 3,99 m em esquinas
Fonte: http://www.cascavel.pr.gov.br/arquivos/17012013_mapa_de_calc.pdf

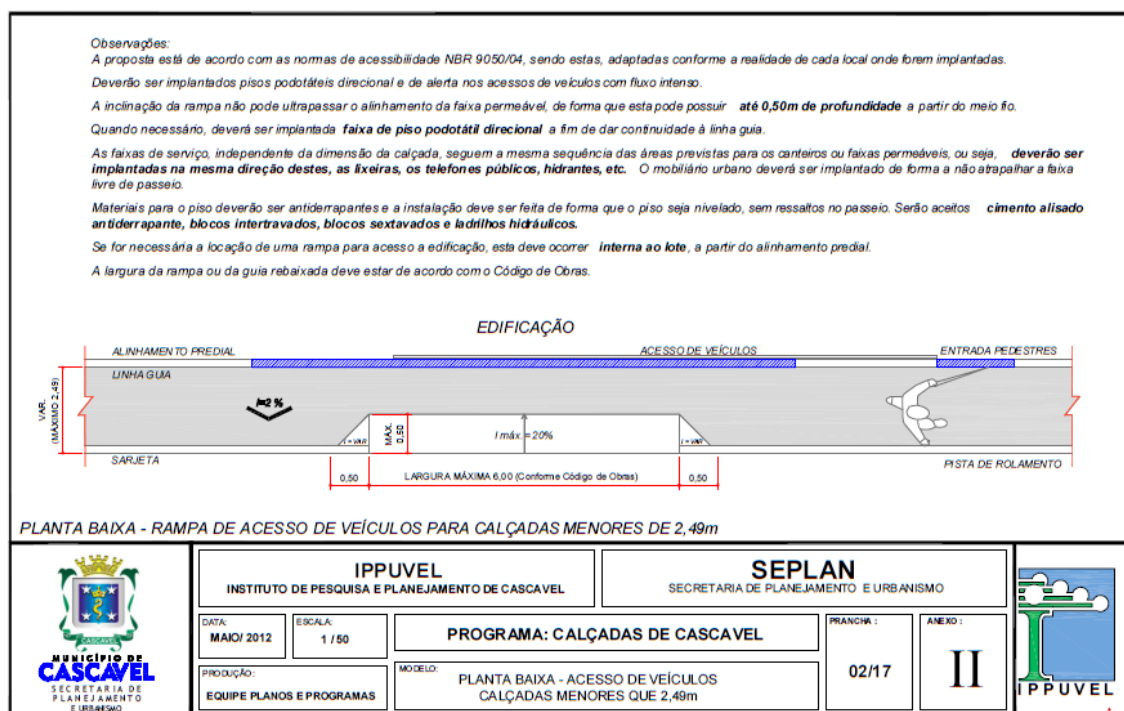


Imagem 4: Calçada de até 2,49

Fonte: http://www.cascavel.pr.gov.br/arquivos/17012013_mapa_de_calc.pdf

Para o estudo de caso, uma visita até o local foi necessária para registrar alguns passeios públicos e equipamentos existentes.



Imagem: Calçada existente irregular, pois o piso não é antiderrapante, não possui a inclinação exigida pelas leis vigentes, não possui indicações de sinalização (piso podotátil, rampa, etc) e para a legislação municipal não se enquadra em calçada com faixa permeável.

Fonte: Autor, 2017



Imagem: Calçada existente irregular, o piso é antiderrapante, porém não possui a inclinação exigida pelas leis vigentes, não possui indicações de sinalização (piso podotátil, rampa, etc), árvores e placas em local inadequado, sem manutenção, além de rampa de acessibilidade executada incorretamente

Fonte: Autor, 2017

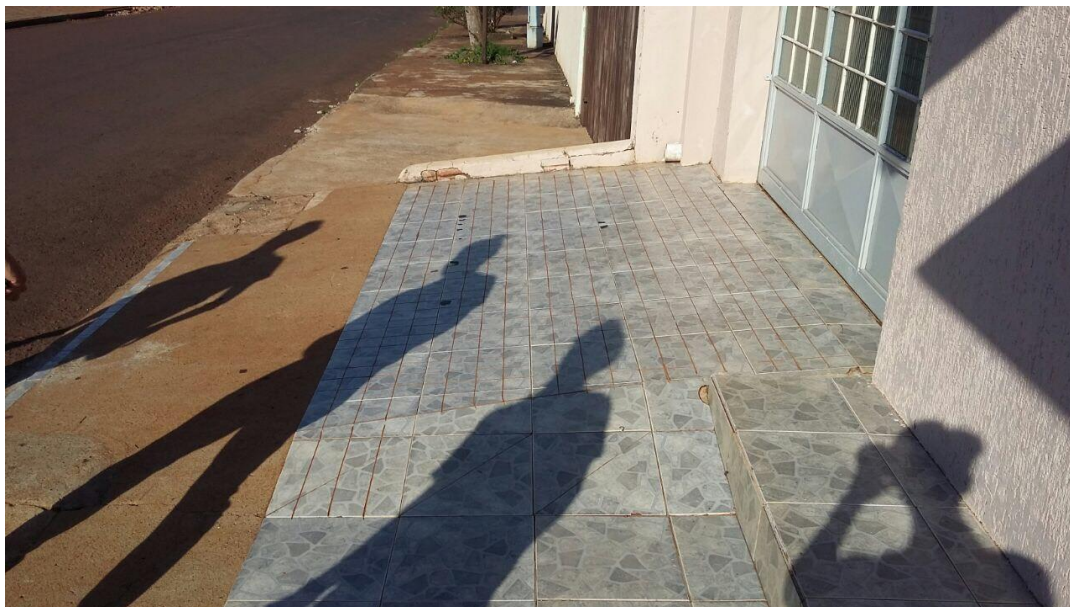


Imagem: Calçada existente irregular, o piso é antiderrapante em apenas uma área e os demais permeável, porém não possui a inclinação exigida pelas leis vigentes, não possui indicações de sinalização (piso podotátil, rampa, etc), árvores, placas e postes em local inadequado, sem manutenção.

Fonte: Autor, 2017



Imagem: Calçada existente irregular, o piso é antiderrapante, porém não possui a inclinação exigida pelas leis vigentes, não possui indicações de sinalização (piso podotátil, rampa, etc), árvores, placas e postes em local inadequado, sem manutenção.

Fonte: Autor, 2017



Imagem: Boca de bolo

Fonte: Autor, 2017



Imagem: Calçada existente regular, o piso é antiderrapante, possui a inclinação exigida pelas leis vigentes, respeita as dimensões exigidas pelo município, porém esta mal conservado.

Fonte: Autor, 2017

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A acessibilidade e mobilidade sempre estiveram em evolução, a partir do momento que foi introduzida do dia-a-dia, modernizando materiais e sistemas para melhoria da cidade, fluxo da população, traçado da cidade, entre outros aspectos que podem vir a mostrar a evolução da cidade.

As leis vigentes que trazem e impõe necessidades da área, tornaram-se ícones do seguimento, cumprem um excelente trabalho para as cidades e para a população. Como toda cidade, Cascavel apresenta déficit na fiscalização e cumprimento da lei de calçadas, porém por ser uma Lei recente na cidade, com poucos anos de execução, introduzir medidas novas sempre requer tempo e, principalmente, conscientização de todos. Em contra partida, para projetos e obras novas, a secretaria de planejamento cobra, desde a introdução da NBR9050 o atendimento da norma nos projetos em aprovação para liberação dos mesmo, bem como, o atendimento ao programa de calçadas, que com ao passar dos anos será comumente visto por toda a cidade.

Em análise geral do nosso estudo de caso, foi observado que algumas medidas impostas e previstas em lei são atendidas pelo loteamento, em contra partida, o número de medidas não atendidas são muito superiores e que a falta de manutenção também acarreta em grande parte

6. REFERÊNCIAS

ABNT. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NB 1350 - Normas para elaboração de plano diretor**. Rio de Janeiro, 1991.

Artigo de FARIA, Teresa; disponível em <https://periodicos.ufsm.br/geografia/article/viewFile/19375/pdf> acesso em: 03.2017

AZEVEDO, E. M; CALEGAR, P.C; ARAÚJO, M.M. **Acessibilidade Urbana no Estatuto da Cidade: O papel do Plano Diretor na Construção Dialógica de Cidades Sustentáveis**. 2006.

BRASIL. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, DF, 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10098.htm>. Acesso em 20 ago. 2011.

BUENO, L.M.M. Inovações para a concretização do direito à cidade: Limites e possibilidades da lei e da gestão. (In) BUENO L.M.M., CYMBALISTA, R. (Orgs.) **O município em ação: Elaboração e aplicabilidade de Planos Diretores**. São Paulo: Anna Blume, 2007.

DALKMANN, H; BRANNIGAN, C. **Transport and climate change: sustainable transport: sourcebook for policy-makers in developing cities**. Module 5e. Eschborn, Germany: Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit GTZ, 2007. Disponível em: <www.sutp.org>. Acesso em 10 nov. 2010

FILHO, Miguel Jeronymo, 2010. **Problemas Sociais Urbanos**. Disponível em: <http://espacourbanotocolando.blogspot.com.br/2010/04/problemas-sociais-urbanos.html>. Acessado em 04/04/2013.

HANDY, Susan; CAO, Xinyu; MOKHTARIAN, Patricia. **Correlation or causality between the built environment and travel behavior?** Evidence from Northern California. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, nº 10, 2005, p. 427-444. IEA – International Energy Agency. *Transport, Energy and CO2: Moving toward sustainability*. Paris: IEA/OECD, 2009.

In: IV SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOCIEDADE INCLUSIVA, 2006, Belo Horizonte. **Propostas e ações inclusivas: impasses e avanços**. Disponível em: <<http://www.sociedadeinclusiva.pucminas.br/sem4/038.pdf>>. Acesso em 30 ago. 2011
BRASIL. Ministério das Cidades. **Caderno Programa Brasil Acessível. Construindo uma Cidade Acessível**. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2006. Disponível em: <http://www.sinaldetransito.com.br/normas/programa_brasileiro_de_acessibilidade_urbana.pdf>. Acesso em 21 ago. 2011.

MINIDICIONÁRIO GAMA KURY da língua portuguesa / supervisão Adriano da Gama Kury; organização Ubiratan Rosa. – São Paulo: FTD, 2002.

OLIVEIRA, Aíla Seguin Dias Aguiar de; **Acessibilidade espacial em centro cultural estudo de casos**. Florianópolis, 2006. 1 v. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo.

PROJETO DE CALÇADAS disponível em <http://www.cascavel.pr.gov.br/calçadas-cascavel.php>, acesso em 06 de novembro de 2017.

RODIER, Caroline; JOHNSTON, Robert A; ABRAHAN, John E. **Heuristic policy analysis of regional land use, transit and travel pricing scenarios using two urban models**. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, nº 07, 2002, p. 243-254.

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:

RA:

Período: Turno: Data início do estágio:

Data Término do estágio:

Professor Supervisor de Estágio:

Mês:

Dia									
Hora entrada									
Hora saída									

Mês:

Dia									
Hora entrada									
Hora saída									

Mês:

Dia									
Hora entrada									
Hora saída									

Mês:

Dia									
Hora entrada									
Hora saída									

Visto do profissional
responsável pelo estágio

Mês:

Dia									
Hora entrada									
Hora saída									

Mês:

Dia									
Hora entrada									
Hora saída									

Mês:

Dia									
Hora entrada									
Hora saída									

Mês:

Dia									
Hora entrada									
Hora saída									

Mês:

Dia									
Hora entrada									
Hora saída									

Caso não sejam necessário todos os campos acima, trace uma linha vermelha, como o exemplo acima para invalidar os campos.

TOTAL DE HORAS DE ESTÁGIO: _____

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

Obs.: Para validação do presente anexo, a página anterior deverá ser vista pelo professor supervisor.

ANEXO 08
AVALIAÇÃO PERIÓDICA – ESTAGIÁRIO

I. Identificação do estagiário:

Nome: _____ RA: _____
Período e turno: _____
Data início do estágio: _____ Data Término do estágio: _____
Professor Supervisor de Estágio: _____

II. Dados pessoais do Supervisor de Campo

Nome: _____
Curso de formação: _____ N^o 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?

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

☐ 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:

☐ adequado ☐ parcialmente adequado ☐ inadequado

10. O entrosamento com as pessoas envolvidas foi:

☐ 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			
b- Velocidade de atendimento em necessidades básicas do trabalho			
c- Comunicação com o cliente			

12. O supervisões recebidas do professor supervisor foram:

☐ adequada ☐ parcialmente adequada ☐ inadequada

13. As reuniões do professor da disciplina de estágio com os professores supervisores e estagiários foram:

☐ adequada ☐ parcialmente adequada ☐ inadequada

CONCLUSÕES:

14. A duração do estágio foi:

☐ adequado ☐ parcialmente adequado ☐ inadequado

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

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

17. Críticas às deficiências do estágio.

18. Minhas sugestões são:

19. Faça outros comentários que julgar necessário:

Cascavel, ____ de _____ de _____.

Estagiário (a)

Obs.: Para validação do presente anexo, as folhas anteriores do mesmo deverão ser vistas pelo estagiário.