

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO  
ORIENTADOR: PAULO EDISON BELO REYES

INTEGRAÇÃO ENTRE OS TERMINAIS  
METROPOLITANOS DE PORTO ALEGRE  
E O CAMPUS CENTRO DA UFRGS

ACADÊMICO: DIEGO HENRIQUE PIRES DA SILVA

ETAPA 01: PESQUISA

1_Aspectos relativos ao tema.....	03
2_Aspectos relativos ao desenvolvimento do projeto.....	08
3_Aspectos relativos às definições gerais.....	09
4_Referências.....	10
5_Aspectos relativos à definição do programa.....	11
6_Delimitação geográfica: levantamento básico.....	12
7_Condicionantes legais e institucionais.....	18
8_Fontes de informação.....	20
9_Portfólio.....	21
10_Histórico escolar.....	23

## Justificativa da temática escolhida

A Universidade Federal do Rio Grande do Sul recebe semestralmente uma quantidade significativa de estudantes residentes na região metropolitana de Porto Alegre, e muitos, não tendo condições de se mudarem para a capital durante o período da graduação, são sujeitos a enfrentar diariamente um longo trajeto até a universidade, o que torna ainda mais desgastante a rotina do aluno, além de estar sujeito à diversos riscos. O objetivo principal desse trabalho é possibilitar a integração entre os terminais metropolitanos da cidade de Porto Alegre e o Campus Central da UFRGS para os estudantes residentes nas cidades vizinhas e que necessitam se deslocar até a metrópole para estudar. A ideia principal é possibilitar essa integração por meio dos percursos a pé, fornecendo outra opção de deslocamento além do transporte público, que é o mais utilizado atualmente para este fim. Além dos percursos, intervenções em determinadas áreas ao longo do trajeto visarão trazer usos e atividades para os espaços abertos, proporcionando segurança e vitalidade para locais até então precários na cidade.

Os terminais metropolitanos, somados à estação Rodoviária do Trensurb, na sua grande maioria estão concentrados entre **Avenida Voluntários da Pátria e Avenida Júlio de Castilhos**, enquanto o Campus Centro da UFRGS se localiza circundado pela **Avenida João Pessoa, Avenida Osvaldo Aranha, Avenida Paulo Gama e Parque Farroupilha**. Embora essas duas regiões estejam localizadas no mesmo bairro, existe uma grande segregação entre elas, principalmente a nível do pedestre, que necessita desviar de centenas de carros, calçadas esburacadas e estreitas, passar por locais mal iluminados e inseguros para poder ter acesso de uma região à outra.

Mapa de Porto Alegre e cidades metropolitanas

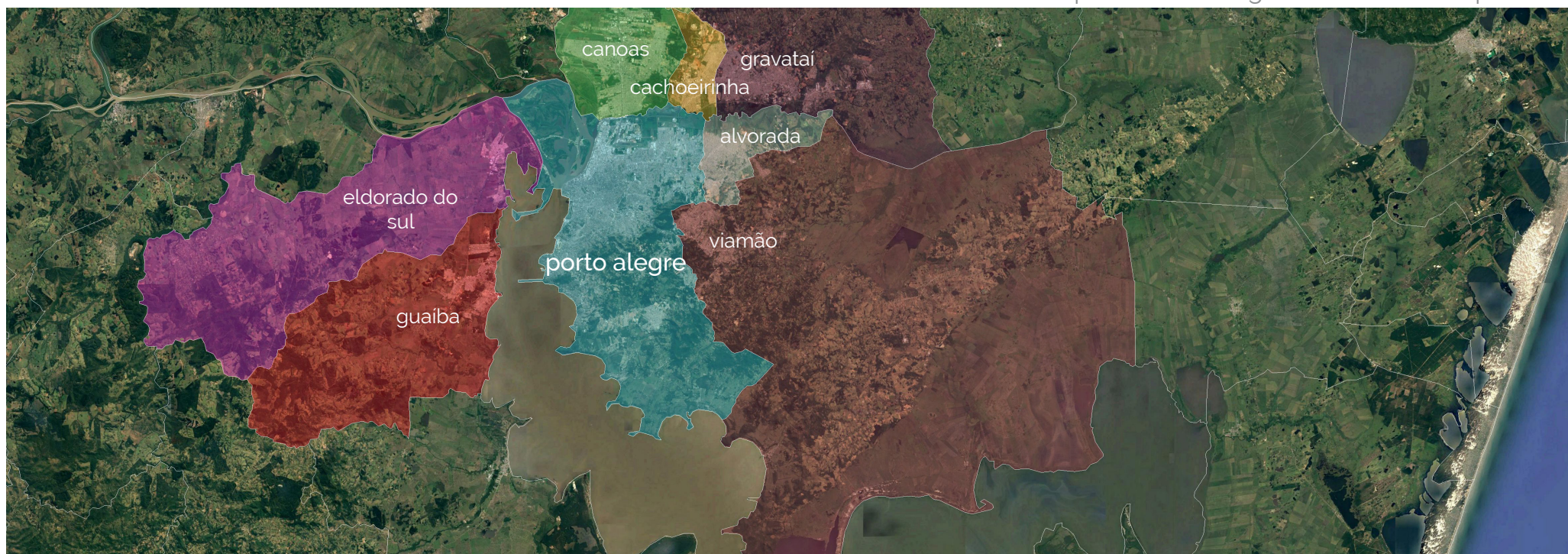


Imagem 01. Fonte: desenvolvido pelo autor.

## Relações entre sítio, tema, programa e estrutura urbana

O trajeto escolhido para a realização da integração entre terminais metropolitanos e Campus Centro da UFRGS foi definido levando em conta os locais mais críticos para esse fim, em termos de infraestrutura urbana e segurança, e que por isso teriam maior necessidade de uma requalificação em seus espaços. Para descobrir qual a situação mais crítica, além de uma análise em campo, foi realizada uma breve entrevista com pessoas moradoras das regiões metropolitanas e estudantes do Campus Centro da UFRGS, por meio da qual foi possível ter uma noção dos trajetos escolhidos por eles para fazer esse percurso dos terminais até o Campus e vice versa, assim como os mais rejeitados. O principal fator determinante na escolha dos percursos, na maioria dos casos, foi a segurança. No esquema da *imagem 02* pode-se visualizar o resultado da pesquisa com os estudantes, onde foi questionado o melhor e pior percurso entre os terminais e o Campus e os motivos para serem classificados como tais.

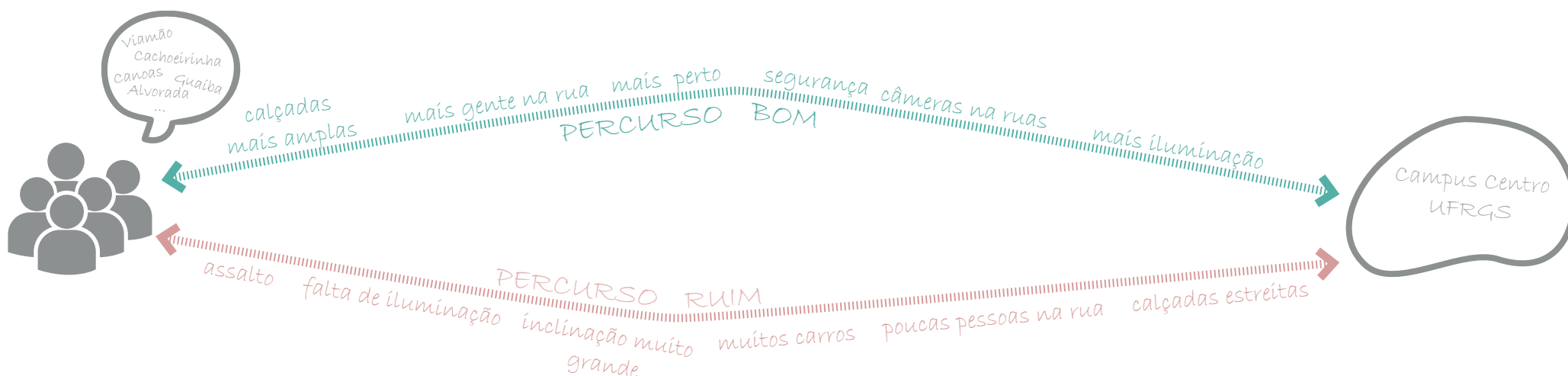


Imagem 02. Fonte: desenvolvido pelo autor.

## Mapa: Percursos feitos pelos estudantes

### Legenda:

- 01 - Terminal linhas Cachoeirinha/Gravataí;
- 02 - Terminal linhas Eldorado do Sul;
- 03 - Terminal linhas Guaíba;
- 04 - Terminal linhas Viamão;
- 05 - Terminal São Leopoldo/Novo Hamburgo/  
Alvorada/Esteio/Sapucaia/Canoas;
- 06 - Trensurb.

O mapa da *imagem 03* representa uma síntese do percurso mais percorrido e do mais evitado pelos estudantes da UFRGS para acessar os terminais metropolitanos a partir do Campus Centro da universidade. Como é possível visualizar, o percurso mais percorrido é o feito pela **Avenida João Pessoa > Avenida Salgado Filho > Dr. Flores**, enquanto o mais rejeitado é o percurso pela **Avenida Sarmiento Leite > Avenida Independência > Escadaria do Viaduto da Conceição**. A maioria dos estudantes evita fazer o trajeto terminal x UFRGS a pé, optando por pegar ônibus até os terminais ou então esperar por linhas que passam próximo ao Campus, porém essas linhas possuem horários bem mais restritos. Outra opção feita pelos estudantes é pegar um atalho por dentro do Complexo Santa Casa e sair na Avenida Independência, entretanto há horários em que os portões estão fechados, barrando esse trajeto.

Imagem 03. Fonte: desenvolvido pelo autor.

## Mapa: Sítio

No mapa da *imagem 04* podemos visualizar o trajeto escolhido para o projeto, sendo eleito como menos agradável e com maior número de problemas com base na análise em campo e nas entrevistas.

O percurso possui em sua extensão diversas áreas problemáticas, que serão incorporadas no projeto e transformadas em pólos de atração, trazendo vida para o caminho.

**01** - Praça SMIC - A Praça da Secretaria Municipal da Produção, Indústria e Comércio é um local inseguro e subutilizado, que serve atualmente como estacionamento

**02** - Praça Dom Sebastião - foi revitalizada pela prefeitura em 2014, contando com espaços com vegetação, bancos e playground.

**03** - Escadaria Viaduto Conceição - é um dos pontos mais críticos do percurso, sendo uma área com pouca iluminação e pouco fluxo de pessoas, tornando-se um ponto de frequentes assaltos.

**04** - Terminal da Conceição - Mesmo atendendo linhas de diversas regiões, o terminal possui infraestrutura precária, com pouca iluminação e praticamente inexistência de bancos. Torna-se uma área bastante ociosa mesmo quando há um grande número de pessoas no local.

**05** - Praça Osvaldo Cruz - Encontra-se com sua calçada bastante deteriorada. Local com grande quantidade de bancas.

**05** - Praça Osvaldo Cruz - Encontra-se com sua calçada bastante deteriorada. Local com grande quantidade de bancas.

**05** - Praça Osvaldo Cruz - Encontra-se com sua calçada bastante deteriorada. Local com grande quantidade de bancas.

**05** - Praça Osvaldo Cruz - Encontra-se com sua calçada bastante deteriorada. Local com grande quantidade de bancas.

**05** - Praça Osvaldo Cruz - Encontra-se com sua calçada bastante deteriorada. Local com grande quantidade de bancas.

**05** - Praça Osvaldo Cruz - Encontra-se com sua calçada bastante deteriorada. Local com grande quantidade de bancas.

**05** - Praça Osvaldo Cruz - Encontra-se com sua calçada bastante deteriorada. Local com grande quantidade de bancas.

**05** - Praça Osvaldo Cruz - Encontra-se com sua calçada bastante deteriorada. Local com grande quantidade de bancas.

**05** - Praça Osvaldo Cruz - Encontra-se com sua calçada bastante deteriorada. Local com grande quantidade de bancas.

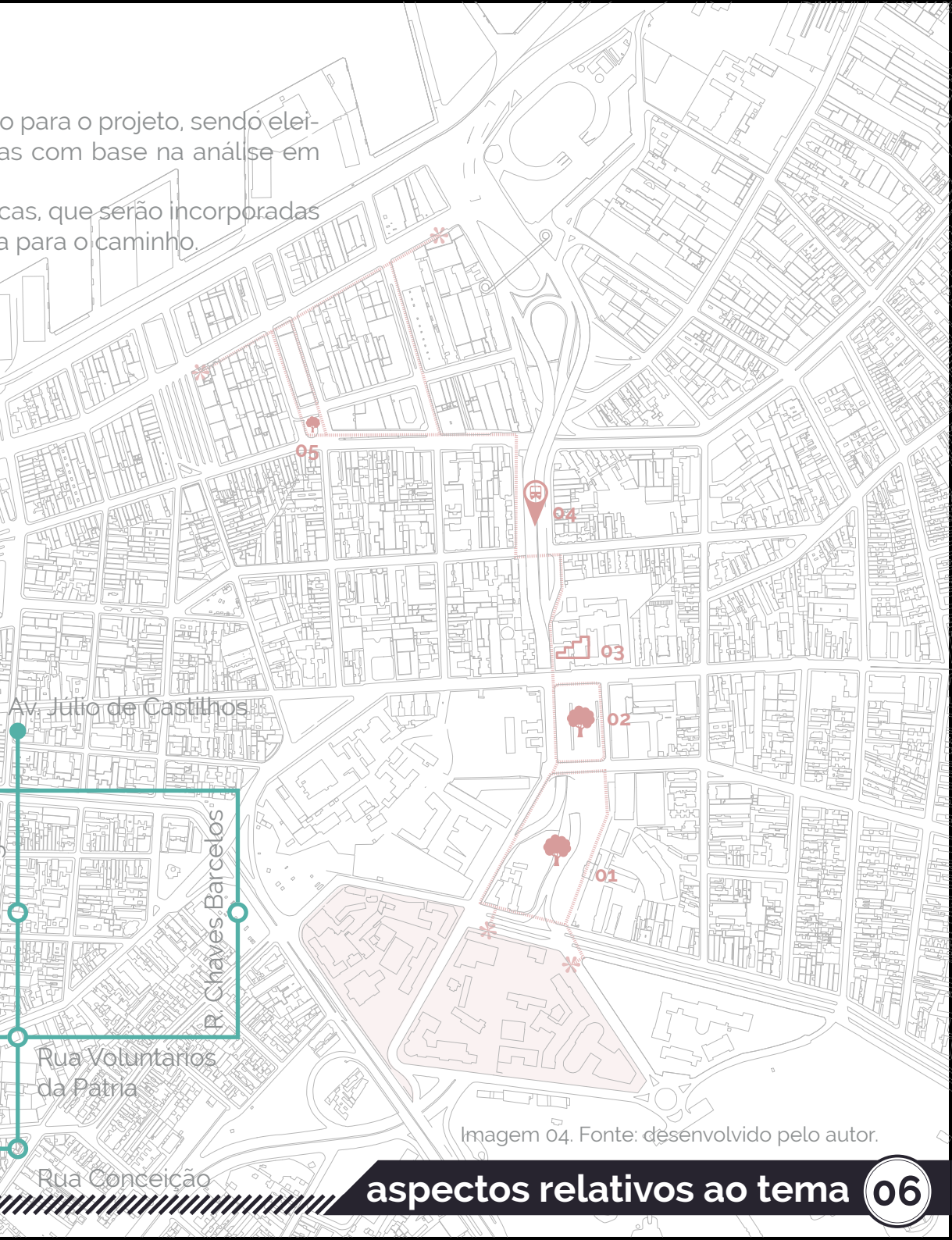


Imagem 04. Fonte: desenvolvido pelo autor.

## Esquema: Análise Projetual

Se formos pensar em um percurso para um deslocamento de um ponto A para um ponto B, temos, de maneira simplificada e lógica, um caminho linear, contínuo e de mesma dimensão e forma em toda sua extensão, fazendo com que esse trajeto cumpra sua função da maneira mais objetiva possível (1). Entretanto, na vida real, em nossas cidades, nos deparamos com diversos obstáculos e agentes (2) que interferem e influenciam na forma dos percursos (3). O trajeto escolhido para a integração entre os terminais metropolitanos e o Campus Centro da UFRGS é um exemplo dessa situação, onde encontramos diferentes obstáculos, precisando adaptar-se a eles.

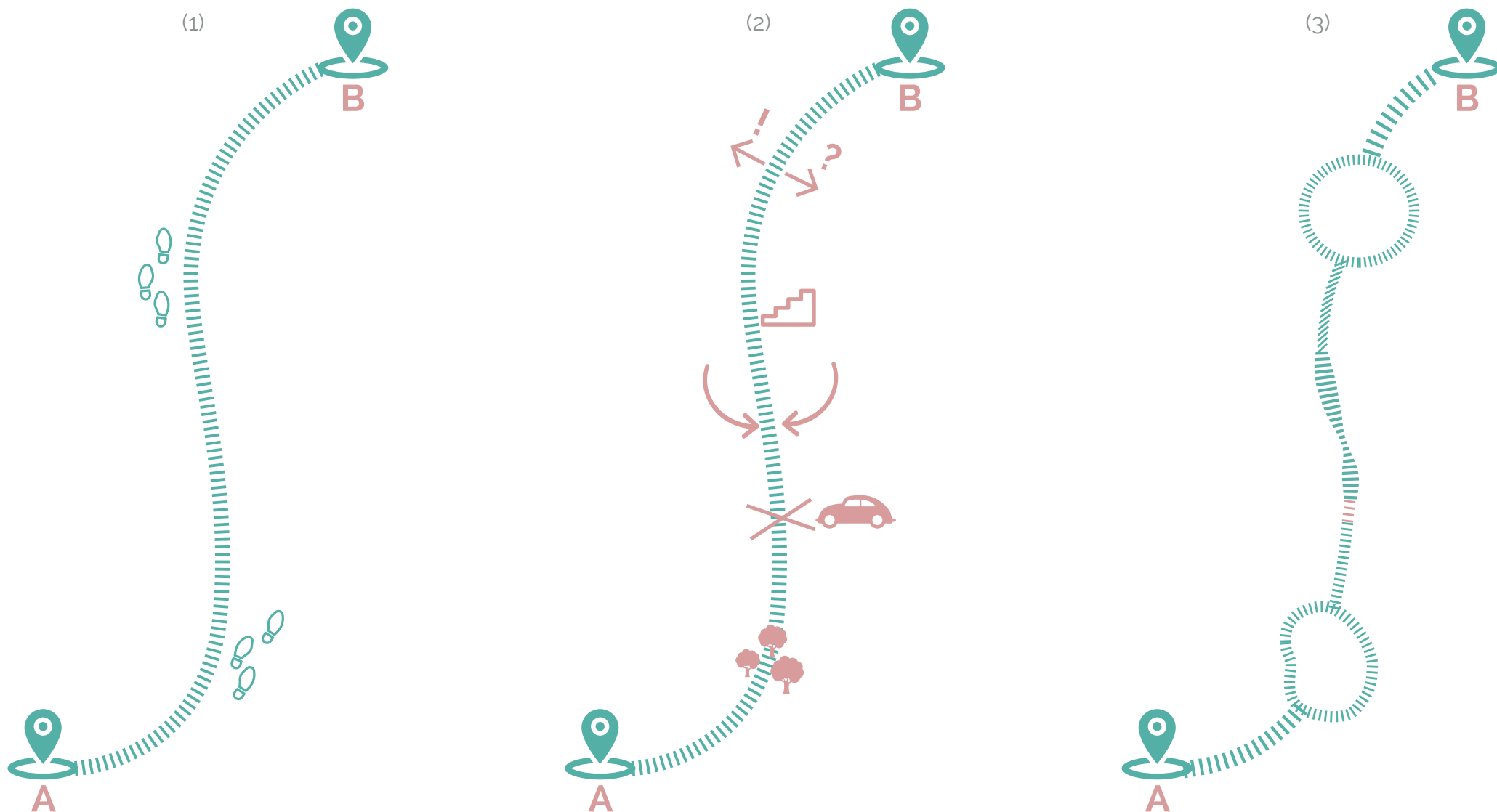


Imagem 05. Fonte: desenvolvido pelo autor.

## Níveis de desenvolvimento pretendidos

O projeto será desenvolvido em seu conjunto em escalas mais abrangentes, permitindo um controle de sua totalidade e uma linguagem geral, visto a importância de sua relação com o entorno e com o restante da cidade. Além disso, serão trabalhadas escalas que possibilitem um maior detalhamento e definições das soluções arquitetônicas escolhidas. Para nível de detalhamento e ilustrações, serão selecionados trechos que representem a ideia geral e linguagem utilizada no projeto.

A sugestão de material gráfico a ser entregue, sujeito a alterações, é a seguinte:

- Planta de localização na cidade e situação do entorno;
- Gráficos demonstrando o partido geral e conceito abordado, além de estratégias e soluções projetuais;
- Implantação geral - escala 1:2000;
- Planta(s) setorizada(s), com indicações de vias, passeios, mobiliário urbano e infraestrutura básica - escala 1:500;
- Seções setorizadas - 1:500;
- Cortes e definições de perfis viários - 1:200;
- Plantas e cortes de possíveis elementos arquitetônicos - escala 1:100
- Possíveis detalhes sobre equipamentos e infraestrutura - escala a definir;
- Perspectivas aéreas e na altura do observador;
- Perspectivas isométricas;
- Maquete volumétrica - escala a definir;

## Metodologia e instrumentos

O projeto será desenvolvido em um total de 3 etapas:

- Levantamento de informações referentes à problemática e ao sítio;
- Estudo preliminar, com a apresentação geral da proposta para solução do problema abordado, demonstrando a intenção e o conceito do projeto;
- Solução final, com a consolidação das soluções propostas na etapa anterior e detalhamentos necessários para compreensão do projeto.



## Agentes públicos e privados

O incentivo ao uso de transporte público e outros meios alternativos de locomoção torna-se de extrema importância visto o quadro geral em que nossas cidades se encontram, com a superlotação de carros e problemas ambientais gerados por isso, tanto que a necessidade de mudança já é prevista por diferentes órgãos públicos responsáveis pelo desenvolvimento urbano.

O plano diretor de Porto Alegre, por exemplo, define em seu artigo sexto que a estratégia de mobilidade urbana tem como objetivo "*qualificar a circulação e o transporte urbano atendendo às distintas necessidades da população, através de: prioridade ao transporte coletivo, aos pedestres e às bicicletas; redução das distâncias a percorrer, dos custos operacionais, do consumo energético e do impacto ambiental.*"

Entende-se que, por se tratar de um projeto de adequação do espaço aberto e mobilidade urbana, os agentes envolvidos no processo seriam públicos.

## População urbana e público alvo

A população alvo do projeto entende-se por todos os alunos da UFRGS moradores de cidades metropolitanas de Porto Alegre e que fazem esse movimento migratório pendular entre suas casas e o Campus Centro para estudar, visando melhorar a qualidade de vida dessas pessoas e proporcionando maior segurança nesse trajeto diário. A população de Porto Alegre também se beneficiaria com a intervenção, levando em conta que se trata de um projeto de melhoria da qualidade do espaço público e da mobilidade urbana da cidade.

## Aspectos temporais e econômicos

Projetos urbanísticos são sempre complexos e de difícil definição de período de conclusão pelos diversos agentes e variáveis envolvidos. Estima-se, entretanto, um período total de **2 anos** para conclusão de todas as obras. Sendo separada em duas etapas: a primeira a **curto prazo** focada na conclusão dos percursos entre os terminais e o Campus Centro, considerando toda a infraestrutura de iluminação, mobiliário urbano e arborização, e a segunda a **médio prazo** focada na qualificação das praças localizadas ao longo do percurso, tornando-as polos atrativos de interesse da população e gerando espaços de convívio, comércio e estar.

## Descrição das atividades

O programa vai ao encontro das necessidades do público alvo e da população residente em Porto Alegre, dividido em percursos e áreas de permanência. O primeiro visando facilitar o acesso aos dois pontos propostos de interesse do usuário e o segundo gerando pólos atratores e de permanência, qualificando o espaço aberto.

### PERCURSO:

- espaços para aluguel de bicicletas;
- bicicletários;
- qualificação do passeio público:
  - arborização;
  - pavimentação;
  - iluminação;
  - mobiliário urbano;
  - sinalização;
  - acessibilidade.

### ÁREAS DE PERMANÊNCIA:

- horta comunitária;
- espaços de estar;
- espaço para feiras e apresentações;
- atividades de comércio;
- espaço para jogos/playground;
- requalificação espaço:
  - pavimentação;
  - mobiliário urbano;
  - iluminação;
  - arborização;
  - sinalização;
  - acessibilidade

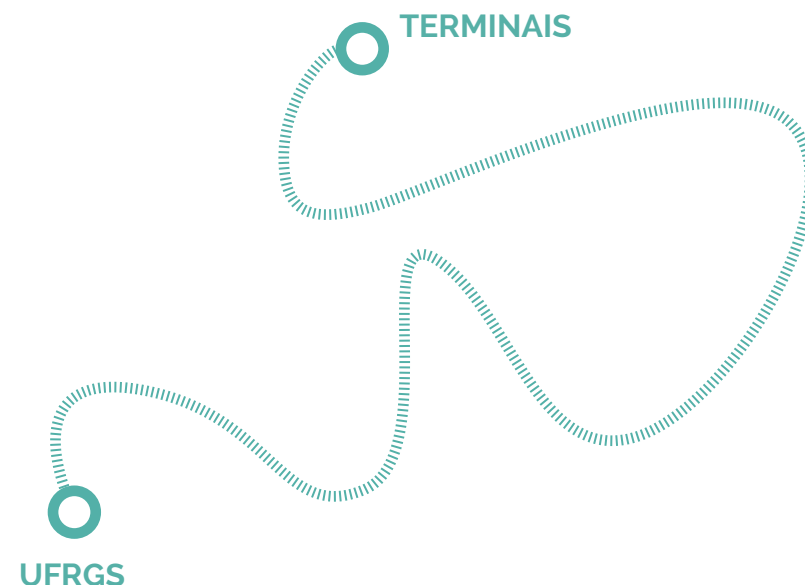
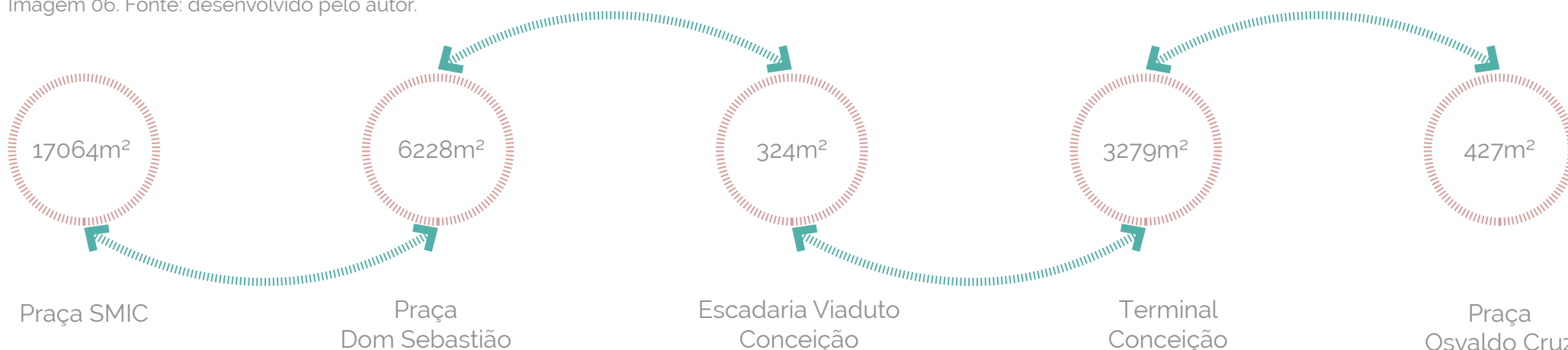
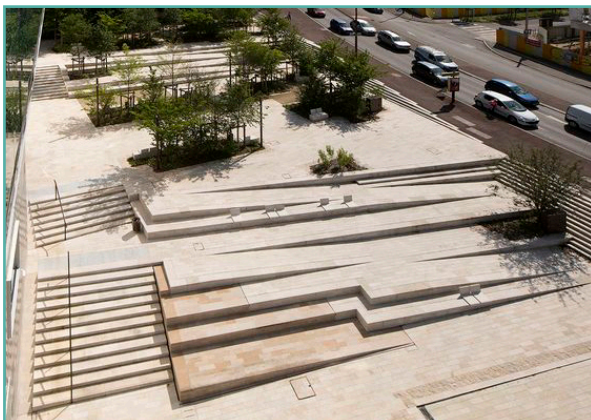


Imagem 06. Fonte: desenvolvido pelo autor.





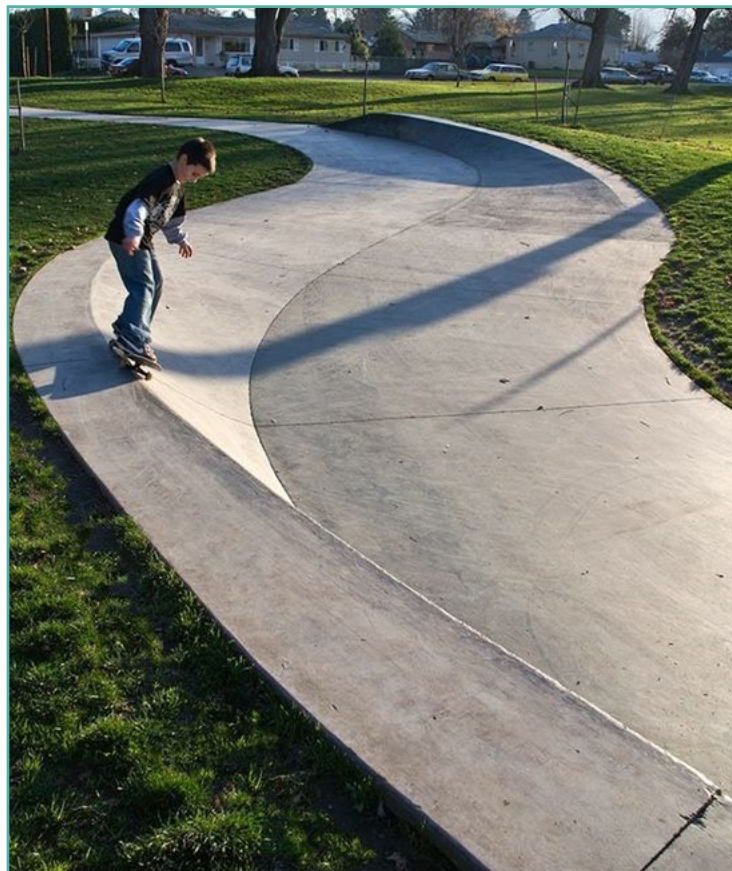
Galeria de Entrada de Chatenay Malabry.



Galeria de Umeå Campus Park, Sweco Architects.



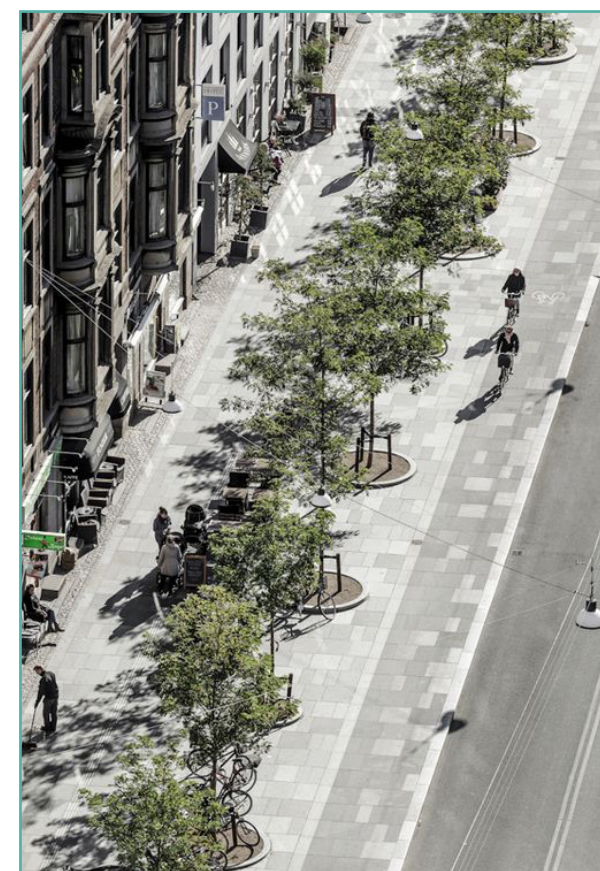
The Cascade Projec, Edge Design Institute.



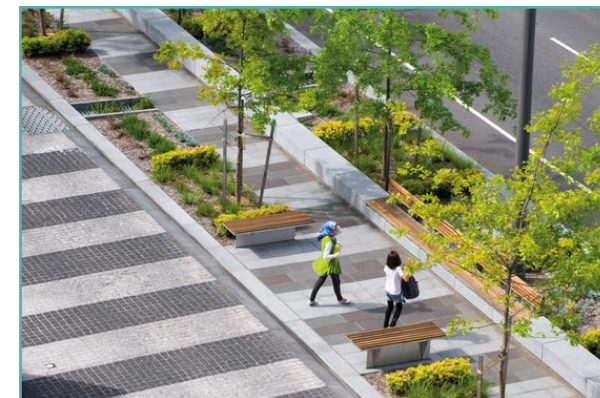
Skate Park, de Adam Kuby.



University of Connecticut, Stephen Stimson Associates.



Vester Voldgade, Rasmus Hjortshø.



Galeria de Projeto Lonsdale Street, BKK Architects.

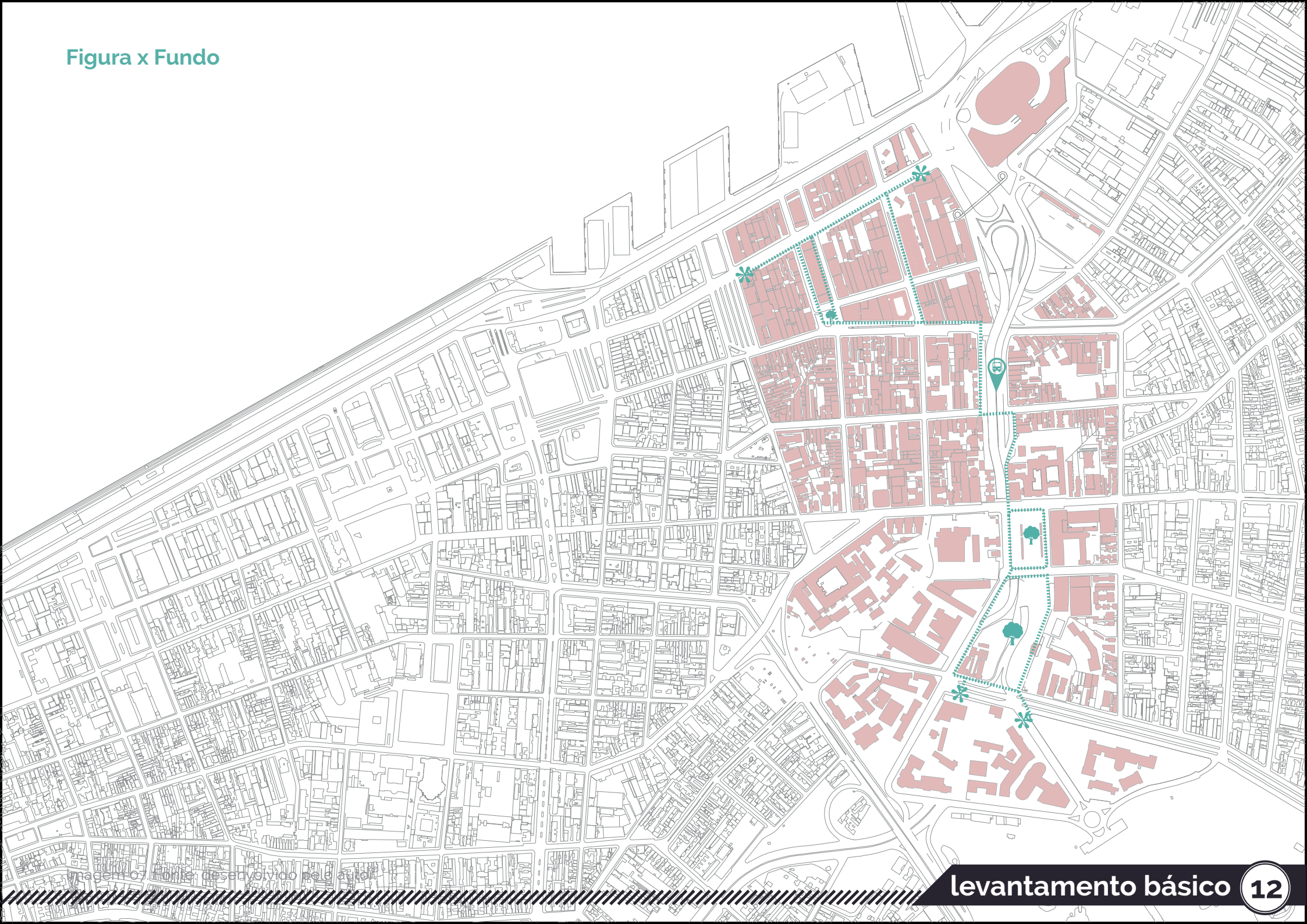
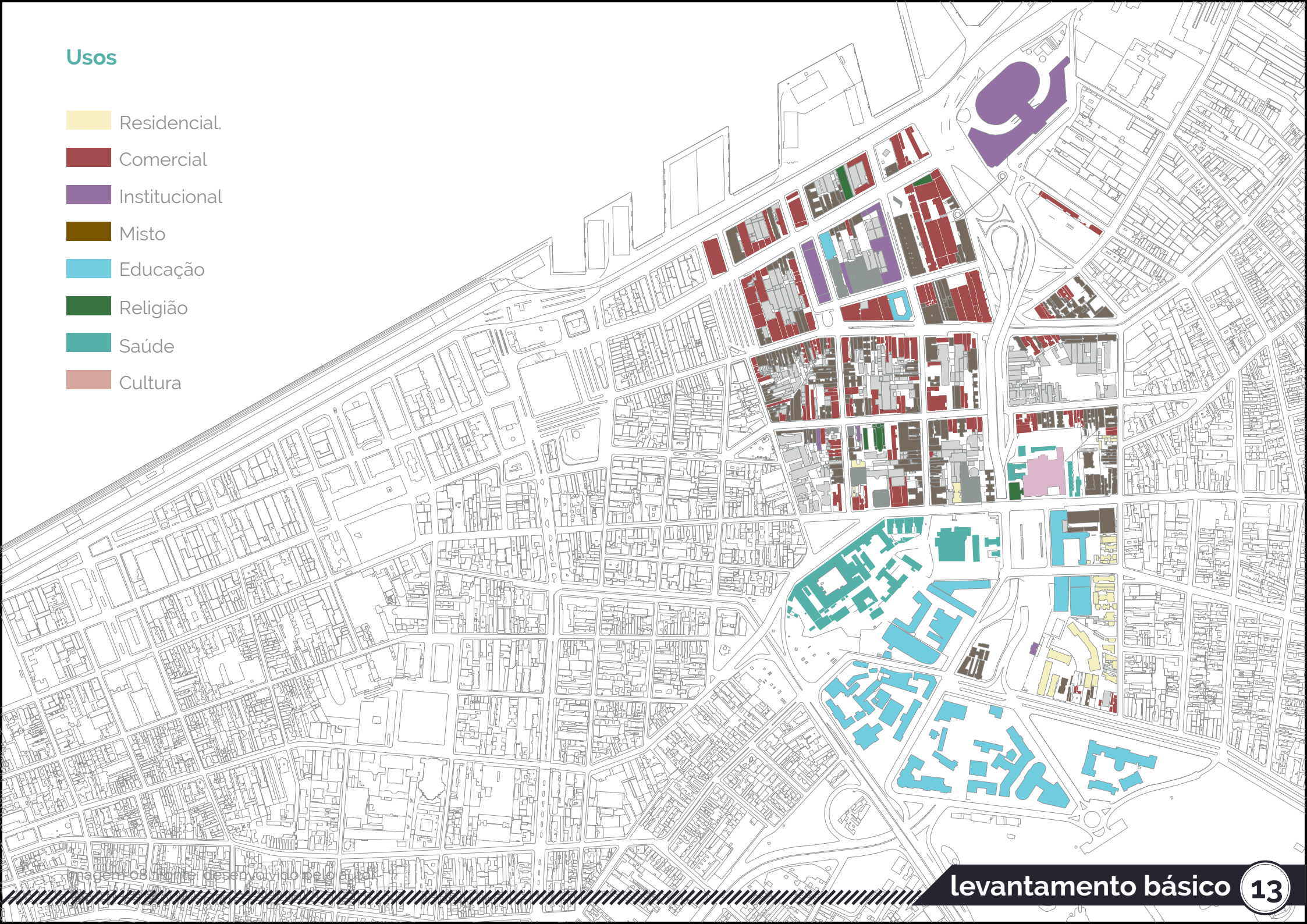


Imagem de fonte desenvolvida pelo autor

## Usos

-  Residencial
-  Comercial
-  Institucional
-  Misto
-  Educação
-  Religião
-  Saúde
-  Cultura



# Topografia

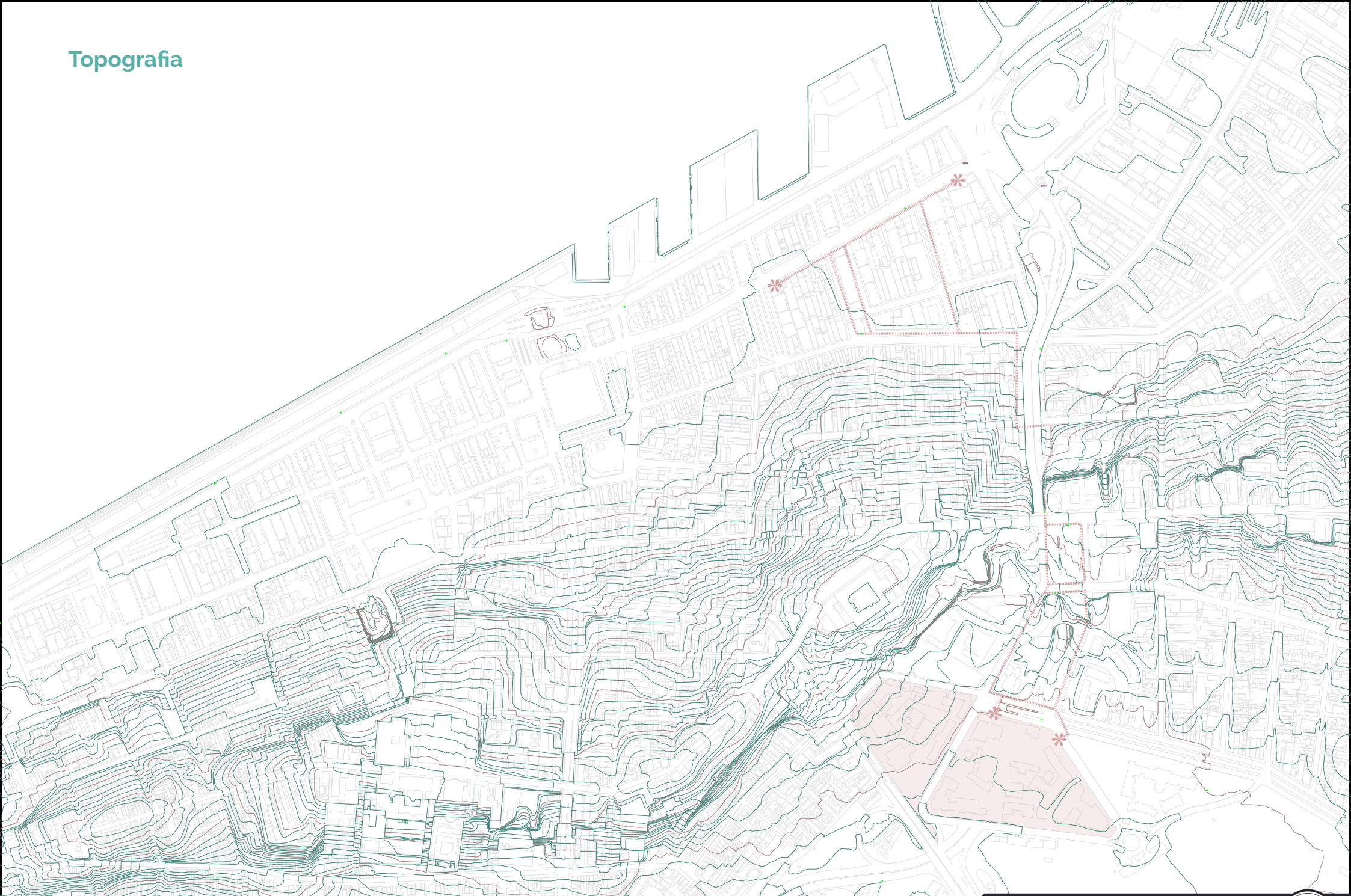


Imagem 09. Fonte: desenvolvido pelo autor.

## Geologia

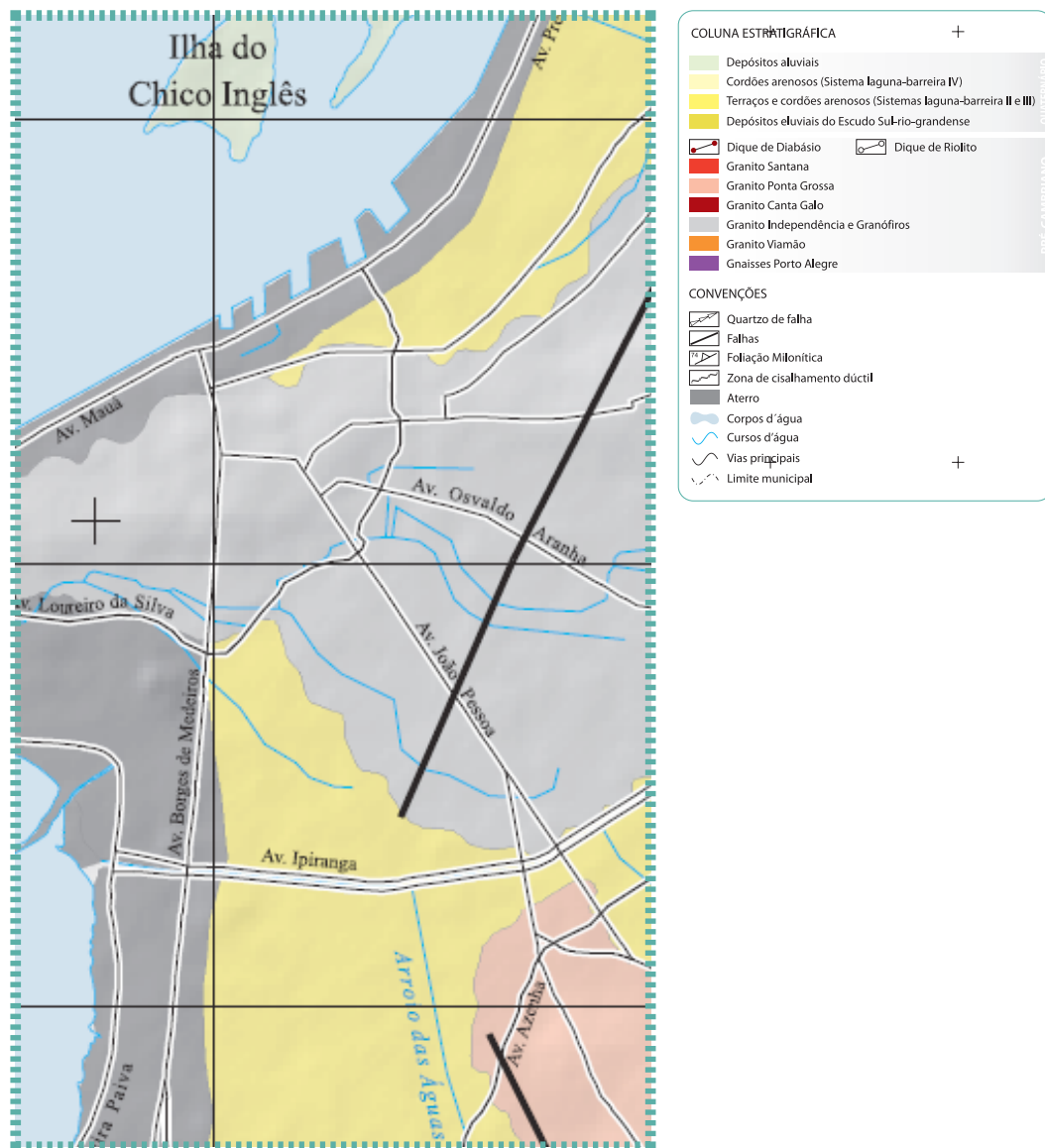


Imagem 10. Fonte: diagnóstico ambiental de POA.

## Drenagem

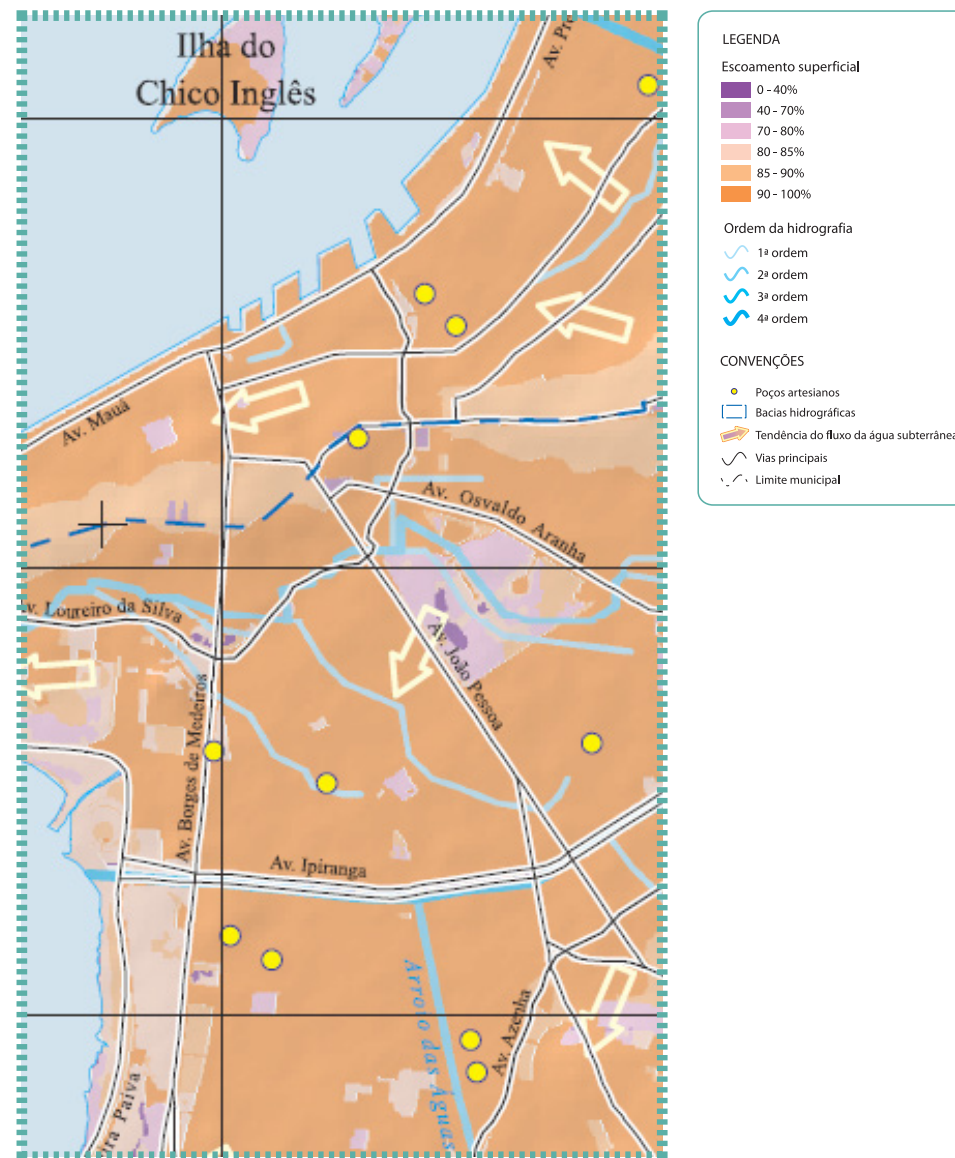
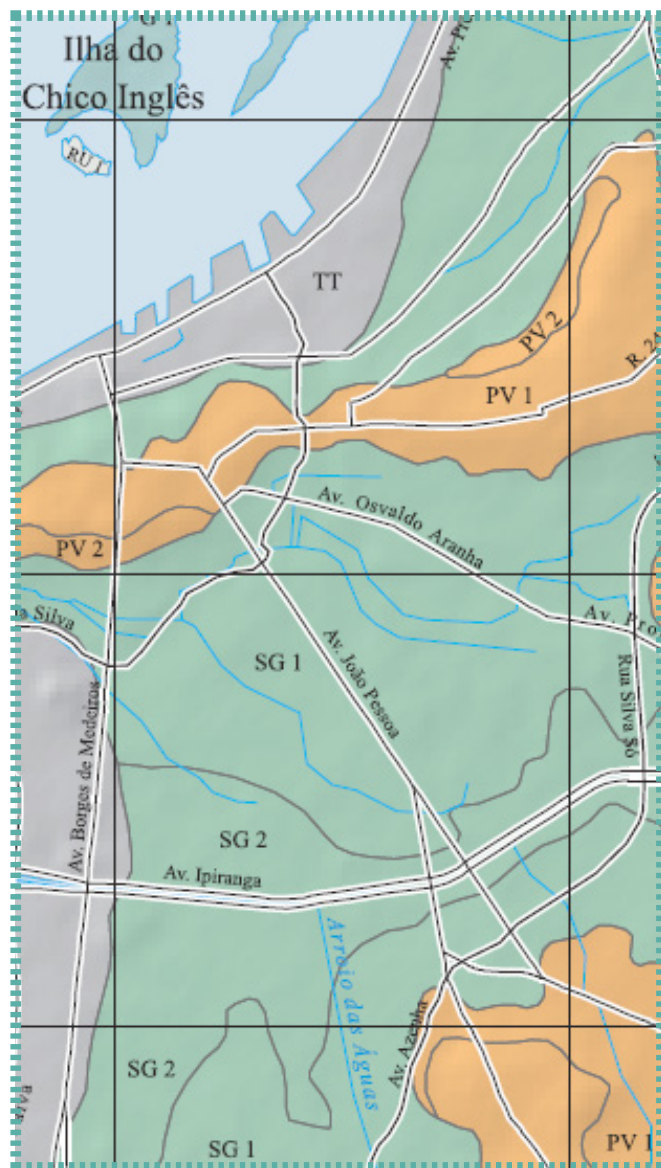


Imagem 11. Fonte: diagnóstico ambiental de POA.

## Solos



### LEGENDA

- PV1 Grupo indiferenciado de ARGISSOLOS VERMELHOS e ARGISSOLOS VERMELHO-AMARELOS
- PV2 Associação de ARGISSOLOS VERMELHOS ou ARGISSOLOS VERMELHO-AMARELOS com CAMBISSOLOS HÁPLICOS +
- CX Associação de CAMBISSOLOS HÁPLICOS com NEOSSOLOS LÍTOLICOS ou NEOSSOLOS REGULÍTICOS
- SG1 Associação de PLANOSSOLOS HIDROMÓRFICOS, GLEISSOLOS HÁPLICOS e PLINTOSSOLOS ARGILÚVICOS
- SG2 Associação de PLANOSSOLOS HIDROMÓRFICOS, GLEISSOLOS HÁPLICOS e NEOSSOLOS FLÚVICOS
- G1 Associação de GLEISSOLOS e NEOSSOLOS FLÚVICOS
- G2 Associação de GLEISSOLOS, PLANOSSOLOS e Tipos de Terreno
- GX Associação de GLEISSOLOS HÁPLICOS e PLANOSSOLOS HIDROMÓRFICOS
- RQ Associação de NEOSSOLOS QUARTZARÊNICOS e GLEISSOLOS
- RU1 NEOSSOLOS FLÚVICOS
- RU2 Associação de NEOSSOLOS FLÚVICOS e Tipos de Terreno
- TT Tipos de Terreno

### CONVENÇÕES

- Cursos d'água
- Vias principais
- Corpos d'água
- Limite municipal

Imagem 12. Fonte: desenvolvido pelo autor.

## Vegetação e Ocupação



### LEGENDA

- Água
- Mata nativa
- Mata degradada
- Bosque
- Vegetação arbustiva
- Banhado
- Campo nativo
- Campo manejado
- Cultivo permanente
- Cultivo temporário
- Silvicultura
- Solo exposto
- Afloramento rochoso +
- Edifícios
- Edifícios e casas
- Casas
- Casas isoladas
- Ocupação espontânea
- Pavilhões
- Edificações rurais diversas
- Pavimento

### CONVENÇÕES

- Cursos d'água
- Vias principais
- Limite municipal

Imagem 13. Fonte: desenvolvido pelo autor.



## Levantamento fotográfico



Sarmento leite.



Túnel Conceição.



Praça SMIC.



Praça Dom Sebastião.



Independência, chegada na escadaria do Viaduto da da Conceição.



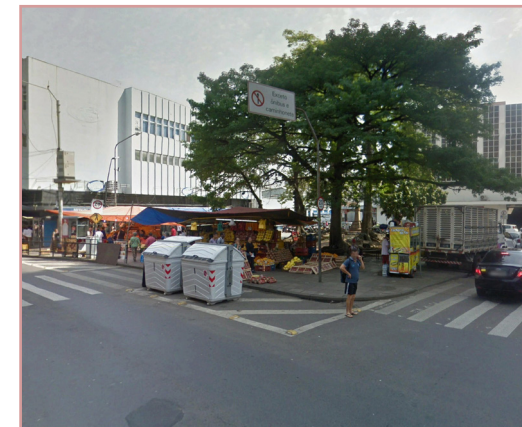
Escadaria Túnel Conceição.



Terminal Viaduto Conceição.



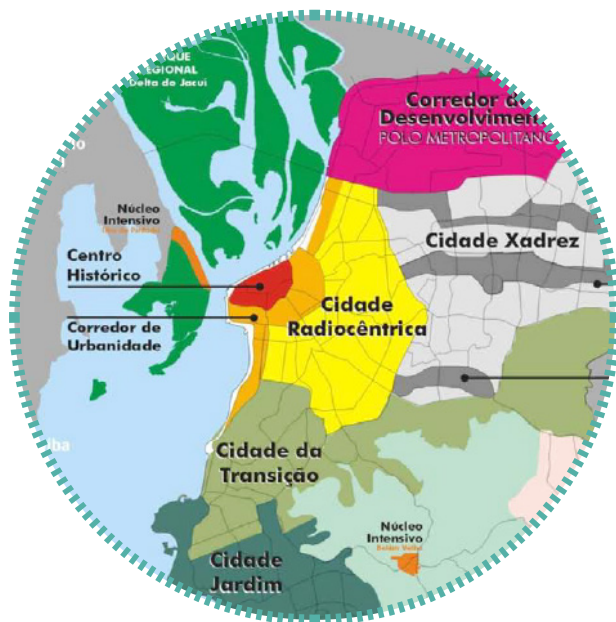
Terminal linhas Viamão.



Praça Osvaldo Cruz.

## Plano diretor

A área do projeto localiza-se na **MACRO-ZONA 1: CIDADE RADIOCÊNTRICA**, engloba o território compreendido pelo Centro Histórico e sua extensão até a III Perimetral, constituindo a área mais estruturada do Município, com incentivo à miscigenação e proteção ao patrimônio cultural;



## NBR 9050

Levando em conta que, por se tratar de um percurso e de espaços abertos de permanência e passagem, é de extrema importância a acessibilidade, sendo então extraídos da NBR 9050 itens relacionados a inclinações de rampas e acessos, circulações e calçadas.

## NBR 9050

### 6.3.3 Inclinação

A inclinação transversal da superfície deve ser de até 2 % para pisos internos e de até 3 % para pisos externos. A inclinação longitudinal da superfície deve ser inferior a 5 %. Inclinações iguais ou superiores a 5 % são consideradas rampas e, portanto, devem atender a 6.6.

### 6.3.4 Desníveis

6.3.4.1 Desníveis de qualquer natureza devem ser evitados em rotas acessíveis. Eventuais desníveis no piso de até 5 mm dispensam tratamento especial. Desníveis superiores a 5 mm até 20 mm devem possuir inclinação máxima de 1:2 (50 %), conforme Figura 68. Desníveis superiores a 20 mm, quando inevitáveis, devem ser considerados como degraus, conforme 6.7.

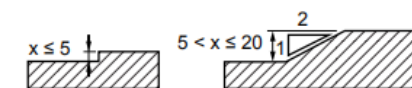


Figura 68 – Tratamento de desníveis

### 6.6 Rampas

#### 6.6.1 Gerais

São consideradas rampas às superfícies de piso com declividade igual ou superior a 5 %. Os pisos das rampas devem atender às condições de 6.3.

#### 6.6.2 Dimensionamento

Para garantir que uma rampa seja acessível, são definidos os limites máximos de inclinação, os desníveis a serem vencidos e o número máximo de segmentos. A inclinação das rampas, conforme Figura 70, deve ser calculada conforme a seguinte equação:  $i = (h \cdot 100) / c$  onde:

*i* é a inclinação, expressa em porcentagem (%);

*h* é a altura do desnível;

*c* é o comprimento da projeção horizontal

#### 6.6.2.1

As rampas devem ter inclinação de acordo com os limites estabelecidos na Tabela 6. Para inclinação entre 6,25 % e 8,33 %, é recomendado criar áreas de descanso (6.5.) nos patamares, a cada 50 m de percurso. Excetuam-se deste requisito as rampas citadas em 10.4 (plateia e palcos), 10.12 (piscinas) e 10.14 (praias).

Tabela 6 – Dimensionamento de rampas

Desníveis máximos de cada segmento de rampa <i>h</i> m	Inclinação admissível em cada segmento de rampa <i>i</i> %	Número máximo de segmentos de rampa
1,50	5,00 (1:20)	Sem limite
1,00	5,00 (1:20) < <i>i</i> ≤ 6,25 (1:16)	Sem limite
0,80	6,25 (1:16) < <i>i</i> ≤ 8,33 (1:12)	15

### 6.12 Circulação externa

Calçadas e vias exclusivas de pedestres devem ter piso conforme 6.3 e garantir uma faixa livre (passeio) para a circulação de pedestres sem degraus.

#### 6.12.1 Inclinação transversal

A inclinação transversal da faixa livre (passeio) das calçadas ou das vias exclusivas de pedestres não pode ser superior a 3 %. Eventuais ajustes de soleira devem ser executados sempre dentro dos lotes ou, em calçadas existentes com mais de 2,00 m de largura, podem ser executados nas faixas de acesso (6.12.3).

#### 6.12.2 Inclinação longitudinal

A inclinação longitudinal da faixa livre (passeio) das calçadas ou das vias exclusivas de pedestres deve sempre acompanhar a inclinação das vias lindeiras.

#### 6.12.3 Dimensões mínimas da calçada

A largura da calçada pode ser dividida em três faixas de uso, conforme definido a seguir e demonstrado pela Figura 88:

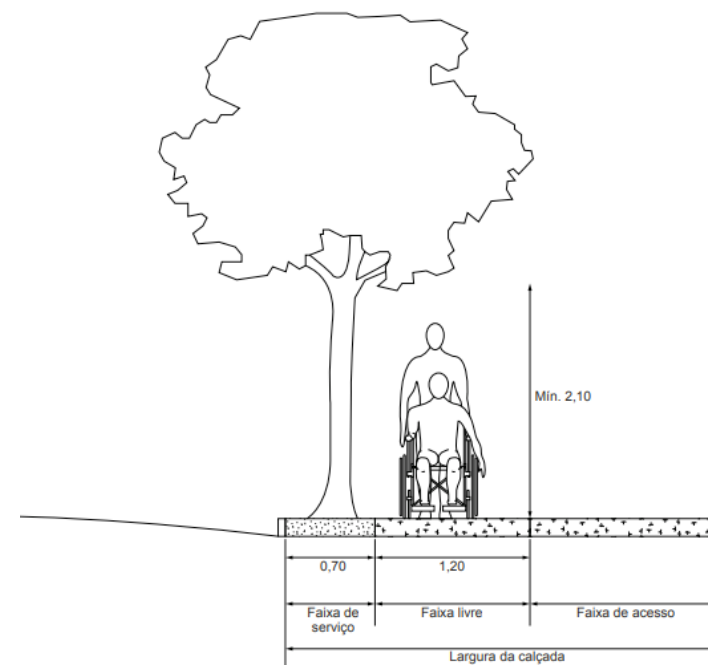


Figura 88 – Faixas de uso da calçada – Corte

#### 6.12.7.3 Rebaixamento de calçadas

Os rebaixamentos de calçadas devem ser construídos na direção do fluxo da travessia de pedestres. A inclinação deve ser constante e não superior a 8,33 % (1:12) no sentido longitudinal da rampa central e na rampa das abas laterais. A largura mínima do rebaixamento é de 1,50 m. O rebaixamento não pode diminuir a faixa livre de circulação, de no mínimo 1,20 m, da calçada, conforme Figura 93.

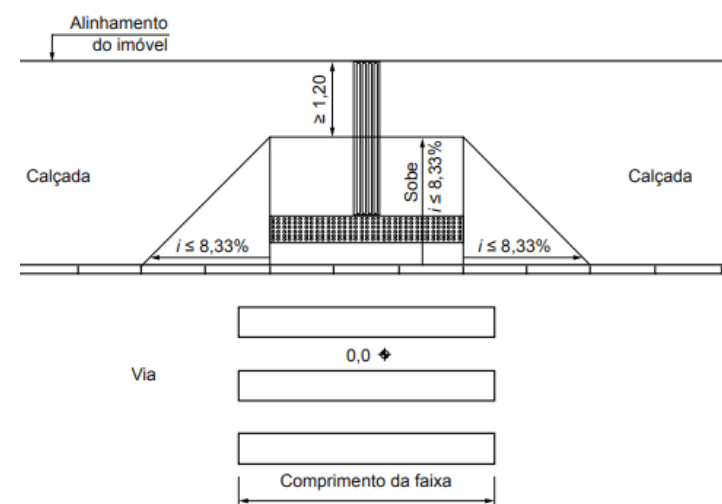


Figura 93 – Rebaixamentos de calçada – Vista superior

## Bibliografia

. HASENACK, Heinrich et al. (Coord). Diagnóstico Ambiental de Porto Alegre: Geologia, Solos, Drenagem, Vegetação/ Ocupação e Paisagem. Porto Alegre: Secretaria Municipal do Meio Ambiente, 2008. 84p.

<http://portoalegremanalise.procempa.com.br/>

<http://www.observapoa.com.br/>

[http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/observatorio/usu\\_doc/historia\\_dos\\_bairros\\_de\\_porto\\_alegre.pdf](http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/observatorio/usu_doc/historia_dos_bairros_de_porto_alegre.pdf)

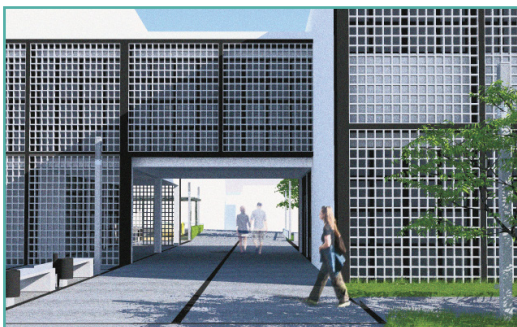
[http://portoalegremanalise.procempa.com.br/?regiao=22\\_5\\_619](http://portoalegremanalise.procempa.com.br/?regiao=22_5_619)

PDDUA - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Porto Alegre

NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos

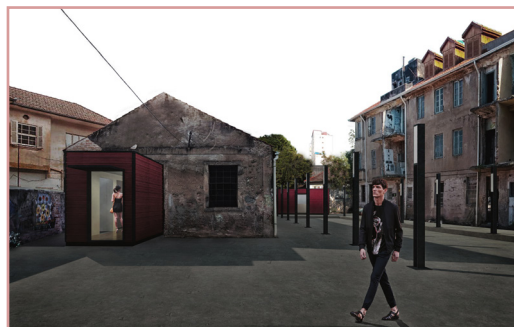
[https://pt.wikipedia.org/wiki/T%C3%BAnel\\_da\\_Concei%C3%A7%C3%A3o](https://pt.wikipedia.org/wiki/T%C3%BAnel_da_Concei%C3%A7%C3%A3o)

## Projeto Arquitetônico 1



Prof. Edson Mahfuz. Projeto centro Comunitário.

## Projeto Arquitetônico 4\_1



Prof. Ana Pellegrini. Anexo de apoio e exposições no Vila Flores.

## Projeto Arquitetônico 2



Prof. Rufino Becker. Projeto Pavilhão no Parque Farroupilha.

## Projeto Arquitetônico 4\_2



Prof. Ana Pellegrini. Atelier Sótão Edifício Hoffman no Vila Flores.

## Projeto Arquitetônico 6



Prof. Glênio Bohrer. Edifício Sede ADVB.

## Projeto Arquitetônico 3



Prof. Cláudia Cabral. Conjunto trabalho + casa na Cidade Baixa.

## Projeto Arquitetônico 5



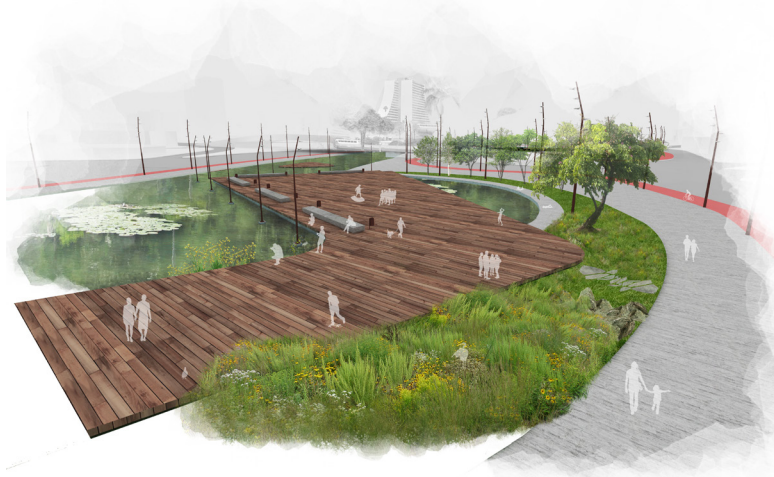
Prof. Betina Martau. Estação metrô Sertório.

## Projeto Arquitetônico 7



Prof. Silvia Morel. Residência modular sustentável.

## Urbanismo 1



Prof. Paulo Reyes. Projeto Largo Epartur.

## Urbanismo 3



Prof. Leandro Andrade. Projeto Urbanístico em Tapes.

## Urbanismo 2



Prof. Alice Rauber. Projeto Urbanístico Passo das Pedras.

## Urbanismo 4



Prof. Heleniza Campos . Projeto Urbanístico 4 Distrito.

Histórico Avaliado - ARQUITETURA E URBANISMO - 2018/1

Período Letivo	Disciplina	Conceito	Situação	Créditos
2018/1	[EDU03071] LÍNGUA BRASILEIRA DE SINAIS (LIBRAS)	-	Matriculado	2
2018/1	[ARQ01088] TEORIA DA ARQUITETURA I	-	Liberação com crédito	2
2018/1	[ARQ01087] HABITABILIDADE DAS EDIFICAÇÕES II	-	Liberação com crédito	2
2018/1	[ARQ01091] PRÁTICAS EM OBRAS II	-	Liberação com crédito	2
2018/1	[ARQ01089] TEORIA DA ARQUITETURA II	-	Liberação com crédito	2
2018/1	[ARQ01086] HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE IV	-	Liberação sem crédito	2
2018/1	[ARQ01075] REPRESENTAÇÃO GRÁFICA I	-	Liberação com crédito	6
2018/1	ESTÁGIO SUPERVISIONADO EM ARQUITETURA E URBANISMO	-	Liberação sem crédito	12
2018/1	[ARQ01090] PRÁTICAS EM OBRAS I	-	Liberação com crédito	2
2018/1	[GEO05501] TOPOGRAFIA I	-	Liberação sem crédito	4
2018/1	[ARQ01085] HABITABILIDADE DAS EDIFICAÇÕES I	-	Liberação com crédito	2
2018/1	TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO	-	Matriculado	24
2018/1	[ARQ01076] REPRESENTAÇÃO GRÁFICA II	-	Liberação com crédito	6
2017/2	[EDU03071] LÍNGUA BRASILEIRA DE SINAIS (LIBRAS)	-	Cancelado	2
2017/2	[ARQ01018] TÉCNICAS RETROSPECTIVAS	A	Aprovado	4
2017/2	[ENG03016] CLIMATIZAÇÃO ARTIFICIAL - ARQUITETURA	B	Aprovado	2
2017/2	[ARQ02007] PLANO DIRETOR - CONTEÚDO E TENDÊNCIAS	-	Cancelado	2
2017/2	[ARQ02006] URBANISMO IV	A	Aprovado	7
2017/2	[HUM04815] ESTUDOS DE SOCIOLOGIA URBANA	-	Cancelado	4
2017/2	[ARQ01020] PROJETO ARQUITETÔNICO VII	A	Aprovado	10
2017/2	[ARQ01028] TÓPICOS ESPECIAIS EM PROJETO ARQUITETÔNICO I-B	B	Aprovado	4
2017/1	[ENG01175] ESTRUTURA DE CONCRETO ARMADO B	B	Aprovado	4
2017/1	[ARQ01017] LEGISLAÇÃO E EXERCÍCIO PROFISSIONAL NA ARQUITETURA	A	Aprovado	2
2017/1	[ARQ01016] PROJETO ARQUITETÔNICO VI	A	Aprovado	10

2017/1	[ARQ02004] URBANISMO III	B	Aprovado	7
2016/2	[IPH01014] GERENCIAMENTO DA DRENAGEM URBANA	-	Cancelado	4
2016/2	[ARQ02213] MORFOLOGIA E INFRAESTRUTURA URBANA	C	Aprovado	4
2016/2	[ARQ01073] ECONOMIA E GESTÃO DA EDIFICAÇÃO	A	Aprovado	4
2016/2	[ENG01174] ESTRUTURA DE CONCRETO ARMADO A	B	Aprovado	4
2016/2	[ARQ02005] PLANEJAMENTO E GESTÃO URBANA	C	Aprovado	4
2016/1	[ARQ02003] URBANISMO II	B	Aprovado	7
2016/1	[ENG03015] ACÚSTICA APLICADA	A	Aprovado	2
2016/1	[ARQ01013] PROJETO ARQUITETÔNICO V	B	Aprovado	10
2015/2	[ENG01176] TÉCNICAS DE EDIFICAÇÃO C	A	Aprovado	4
2015/2	[ARQ02002] URBANISMO I	A	Aprovado	6
2015/2	[ARQ01011] PROJETO ARQUITETÔNICO IV	A	Aprovado	10
2015/2	[ENG04482] INSTALAÇÕES ELÉTRICAS PREDIAIS A	A	Aprovado	4
2015/1	[ENG01172] TÉCNICAS DE EDIFICAÇÃO B	B	Aprovado	4
2015/1	[ENG01173] ESTRUTURAS DE AÇO E DE MADEIRA A	A	Aprovado	4
2015/1	[ARQ02001] TEORIAS SOBRE O ESPAÇO URBANO	B	Aprovado	4
2015/1	[AGR06004] PAISAGISMO E MEIO AMBIENTE	A	Aprovado	2
2014/2	[ENG01129] ANÁLISE DOS SISTEMAS ESTRUTURAIS	A	Aprovado	4
2014/2	[ARQ01009] PROJETO ARQUITETÔNICO III	A	Aprovado	10
2014/2	[ENG01170] ESTABILIDADE DAS EDIFICAÇÕES	A	Aprovado	4
2014/1	[IPH02045] INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS PREDIAIS A	B	Aprovado	2
2014/1	[ARQ01053] DESENHO ARQUITETÔNICO III	A	Aprovado	3
2014/1	[IPH02046] INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS PREDIAIS B	B	Aprovado	2
2014/1	[ARQ02201] EVOLUÇÃO URBANA	A	Aprovado	6
2014/1	[ARQ01008] PROJETO ARQUITETÔNICO II	A	Aprovado	10
2014/1	[ENG01169] RESISTÊNCIA DOS MATERIAIS PARA ARQUITETOS	B	Aprovado	4
2014/1	[ENG01171] TÉCNICAS DE EDIFICAÇÃO A	B	Aprovado	4
2013/2	[ENG01139] MECÂNICA PARA ARQUITETOS	B	Aprovado	4
2013/2	[ARQ01004] HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE III	B	Aprovado	2
2013/2	[ARQ01005] ARQUITETURA NO BRASIL	B	Aprovado	4
2013/2	[ARQ01007] PROJETO ARQUITETÔNICO I	B	Aprovado	10
2013/1	[ARQ01049] INTRODUÇÃO AO PROJETO ARQUITETÔNICO II	A	Aprovado	9
2013/1	[BIO02224] ESTUDO DA VEGETAÇÃO	A	Aprovado	3
2013/1	[ARQ01064] TÓPICOS ESPECIAIS EM INTRODUÇÃO AO PROJETO ARQUITETÔNICO I - C	A	Aprovado	2
2013/1	[ARQ01003] HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE II	B	Aprovado	2
2013/1	[ARQ02020] PRÁTICAS SOCIAIS NA ARQUITETURA E NO URBANISMO	A	Aprovado	2
2013/1	[MAT01339] CÁLCULO E GEOMETRIA ANALÍTICA PARA ARQUITETOS	C	Aprovado	6
2013/1	[ARQ01047] LINGUAGENS GRÁFICAS II	A	Aprovado	3
2012/2	[ARQ03004] GEOMETRIA DESCRITIVA APLICADA À ARQUITETURA	A	Aprovado	4
2012/2	[ARQ01045] MAQUETES	A	Aprovado	3
2012/2	[ARQ01046] LINGUAGENS GRÁFICAS I	A	Aprovado	3
2012/2	[ARQ01044] INTRODUÇÃO AO PROJETO ARQUITETÔNICO I	A	Aprovado	9
2012/2	[ARQ03006] TÉCNICAS DE REPRESENTAÇÃO ARQUITETÔNICA	A	Aprovado	3
2012/2	[ARQ01001] HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE I	B	Aprovado	2