



Escola de Tecnologias e Arquitectura

Departamento de Arquitectura e Urbanismo

Ricardo Luís Medeiros Cabral

Trabalho de projeto submetido como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em
Arquitetura

**Componente teórica do trabalho de projeto realizado no âmbito da unidade curricular de
Projeto Final de Arquitectura**

Requalificação de Setúbal Nascente

Pedro Viana Botelho, Professor Auxiliar do ISCTE-IUL

Lisboa, Outubro 2015

ESTRATEGIA DE

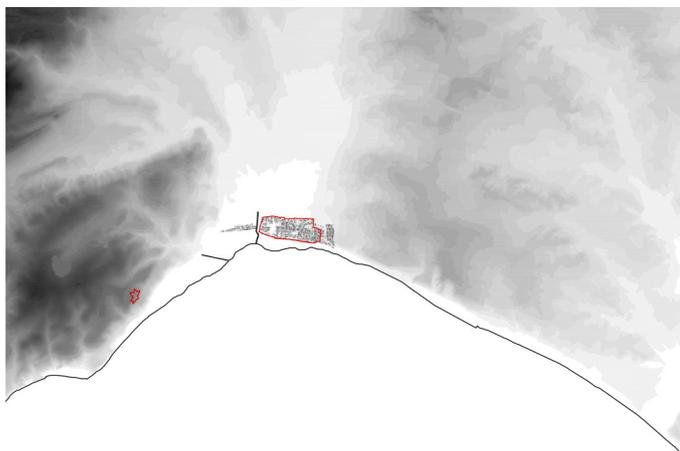
GRUPO

I

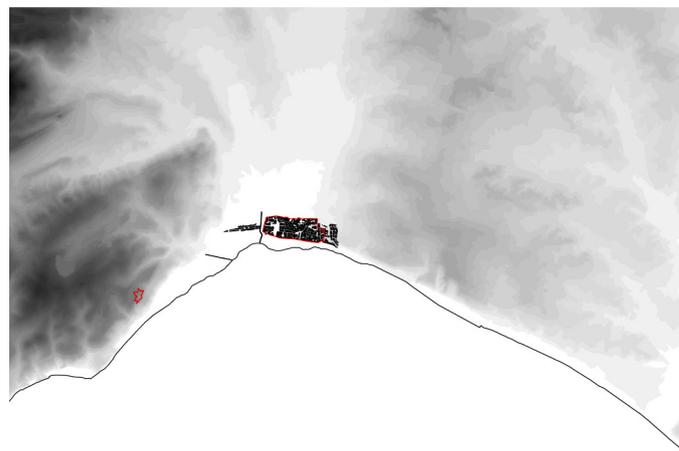
CONTEXTO HISTÓRICO DA CIDADE DE SETÚBAL

4

O Projeto Final de Arquitetura do presente ano é baseado numa estratégia de intervenção urbanística apresentada pelo Plano Estratégico de Setúbal Nascente. Setúbal Nascente tem uma inserção territorial privilegiada a diversas escalas e tem grande potencial estratégico que lhe é conferido por diversos fatores funcionais e mesmo de caráter político-institucional. O PESN inscreve-se neste quadro de oportunidade, constituindo-se por isso como um momento em que Setúbal se repense enquanto Cidade. Setúbal Nascente espelha a falência de um conjunto de conceções que marcam a política de desenvolvimento urbano e do ordenamento do território, em particular na intervenção do realojamento, em que a estratégia a adotar obriga a uma mudança de paradigma no pensar do território de Setúbal. A área abrangida pelo PESN é detentora de enorme riqueza, a nível dos seus recursos naturais e paisagísticos, pelo que, se for aproveitada devidamente, em conjugação com a promoção dos valores da



1350

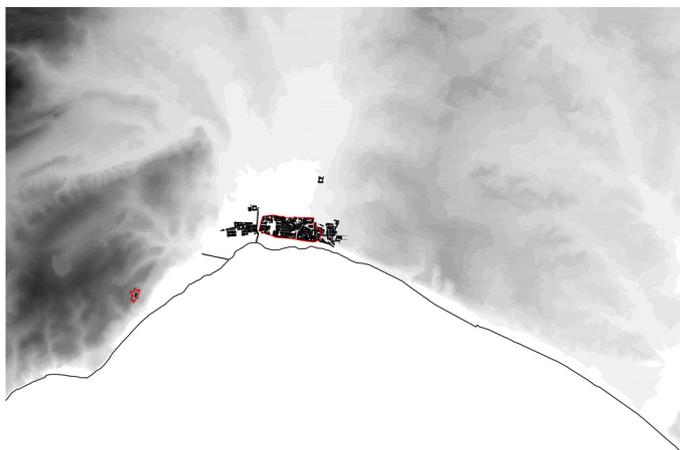


1600

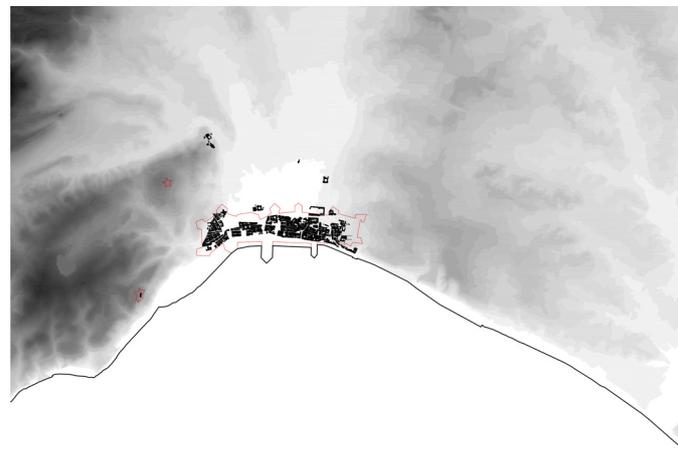
Cidade, contribuirá para a reposição de Setúbal enquanto centro metropolitano de relevo. (Roxo,et.,2013)

A nossa visita a Setúbal, que esteve na origem deste trabalho, permitiu uma aproximação e melhor compreensão da cidade, levando-nos a reconhecer os problemas e potencialidades aí existentes.

Assim, o presente trabalho que tem como objetivo desenvolver, em grupo, uma leitura crítica do território de Setúbal, partindo da compreensão da estrutura urbana da cidade nas suas três principais componentes: os espaços – requalificação e criação; a rede de transportes – reestruturação da distribuição de fluxos (vias de atravessamento, zonas pedonais, ciclovias, zonas de trânsito não motorizado); as massas de construção existentes – requalificação de espaços de habitação, de comércio, de serviços.



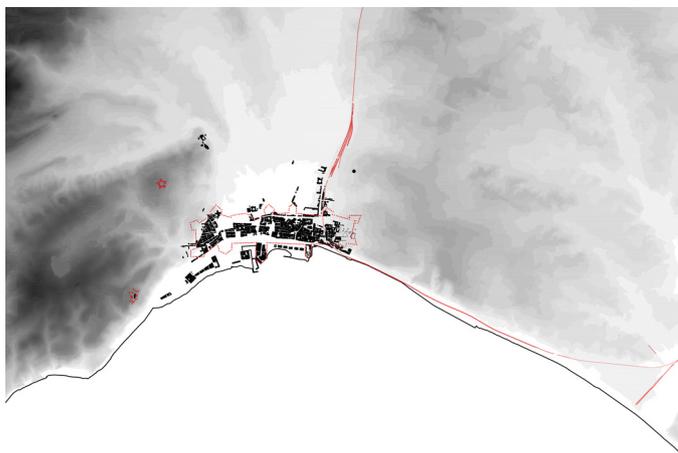
1700



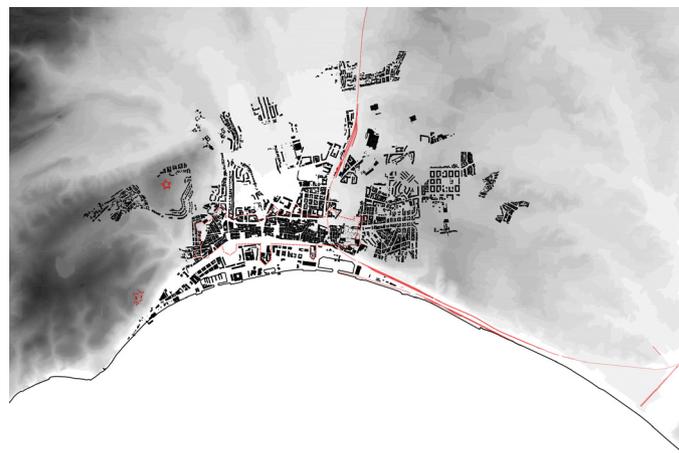
1800

Com base nas peças desenhadas, nas pesquisas teóricas e na observação direta, concluímos que a cidade se desenvolveu bastante condicionada pela topografia e impulsionada pela indústria da conserva, fortemente abastecida pelos recursos marítimos existentes, o que resulta em sucessivos aterros portuários, redesenhando o contato desta com o mar, ao longo dos séculos. A construção da linha de comboio vem beneficiar a indústria, contribuindo em muito para expansão da cidade. No entanto, a linha férrea criou uma rotura no crescimento da cidade, dividiu-a em duas partes com crescimentos díspares, dificultando a relação entre as partes, devido à difícil acessibilidade.

Mais recentemente, com a mecanização da indústria da conserva, a cidade sofre novo grande crescimento populacional, a qual se fixa essencialmente na parte Este da cidade, beneficiando dos fáceis acessos e da colocação da indústria a Nordeste, dando origem a um crescimento desequilibrado do todo e dificultando a relação entre as partes.



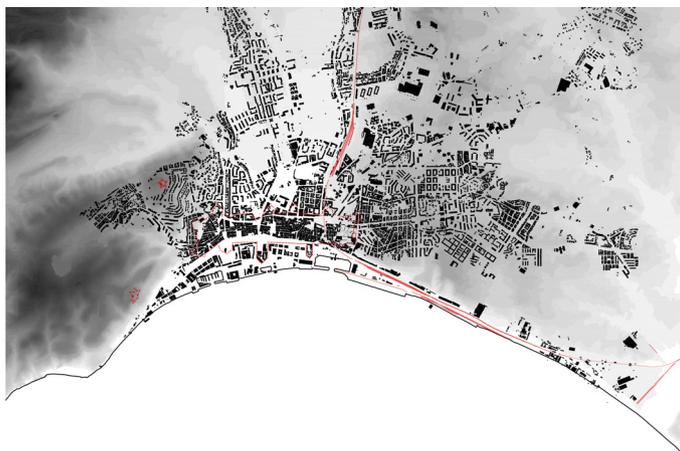
1900



1968

Assumindo que este é um dos principais problemas encontrados, e estando proposta a alteração da linha férrea para o Tram/Train, o grupo assumiu como principal objetivo estratégico tirar benefício dessa transformação para melhorar a relação ente as partes. Constatamos haver um forte desequilíbrio na distribuição dos principais serviços, comércio, indústria e também da estrutura rodoviária da cidade.

Verificamos uma forte desertificação no centro histórico, contrapondo-se ao lado Este, que serve na sua maioria a zona habitacional, fortemente promovida pela autoestrada e presença da zona industrial na sua periferia. Assim, as duas partes “viram-se” para lados opostos – o lado oeste, o centro histórico, relaciona-se diretamente com o mar, através da sua frente marítima integrada na malha urbana, enquanto, o lado este se desenvolve com base no tecido industrial situado na periferia.



1983



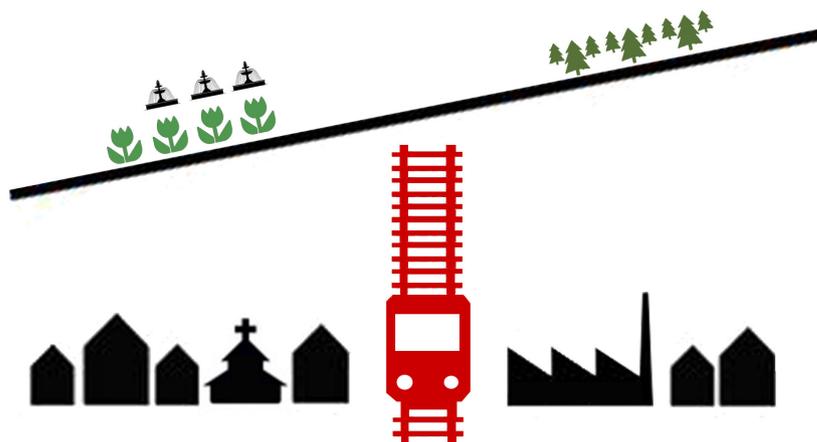
1997

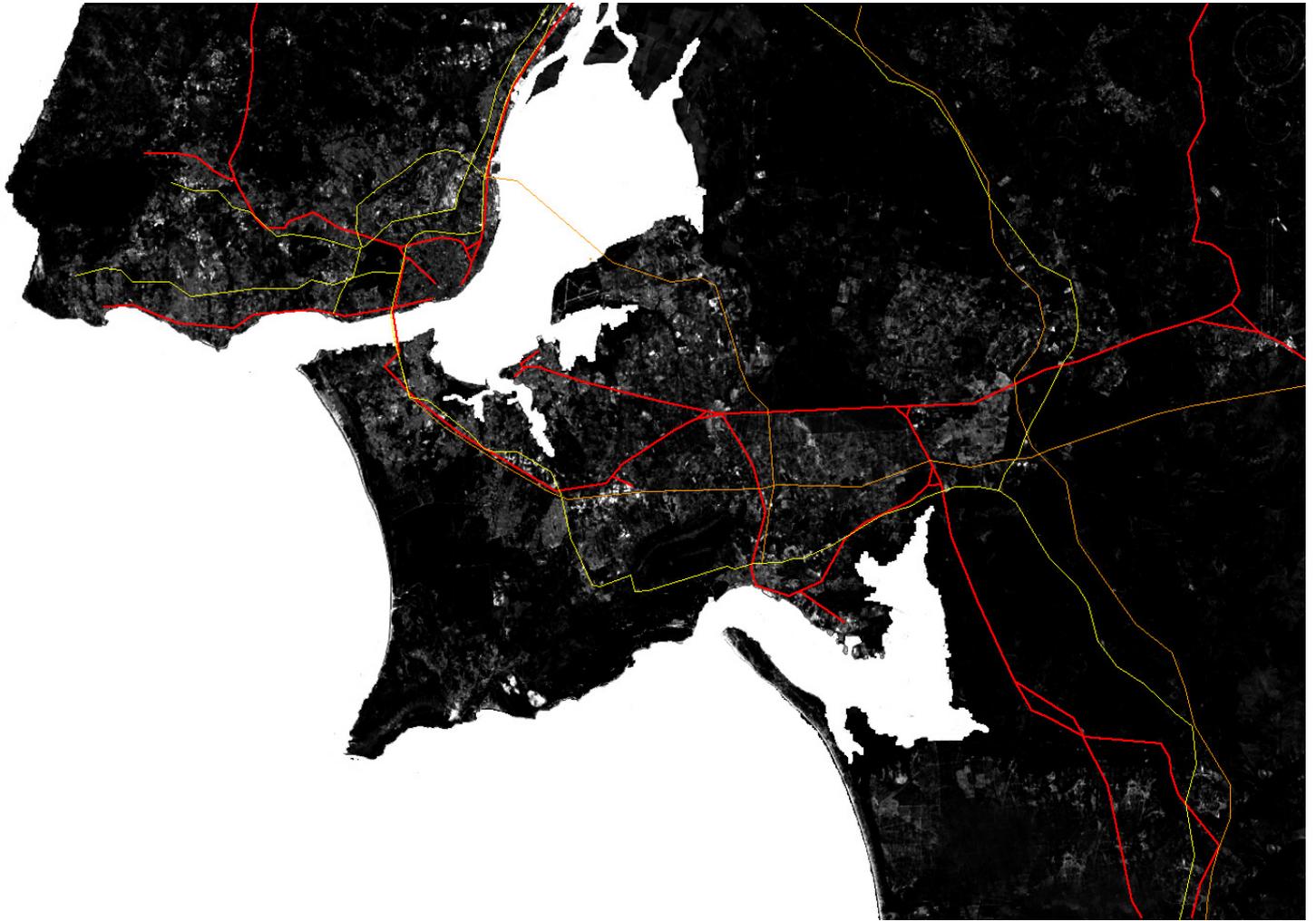




ESTRUTURA VERDE

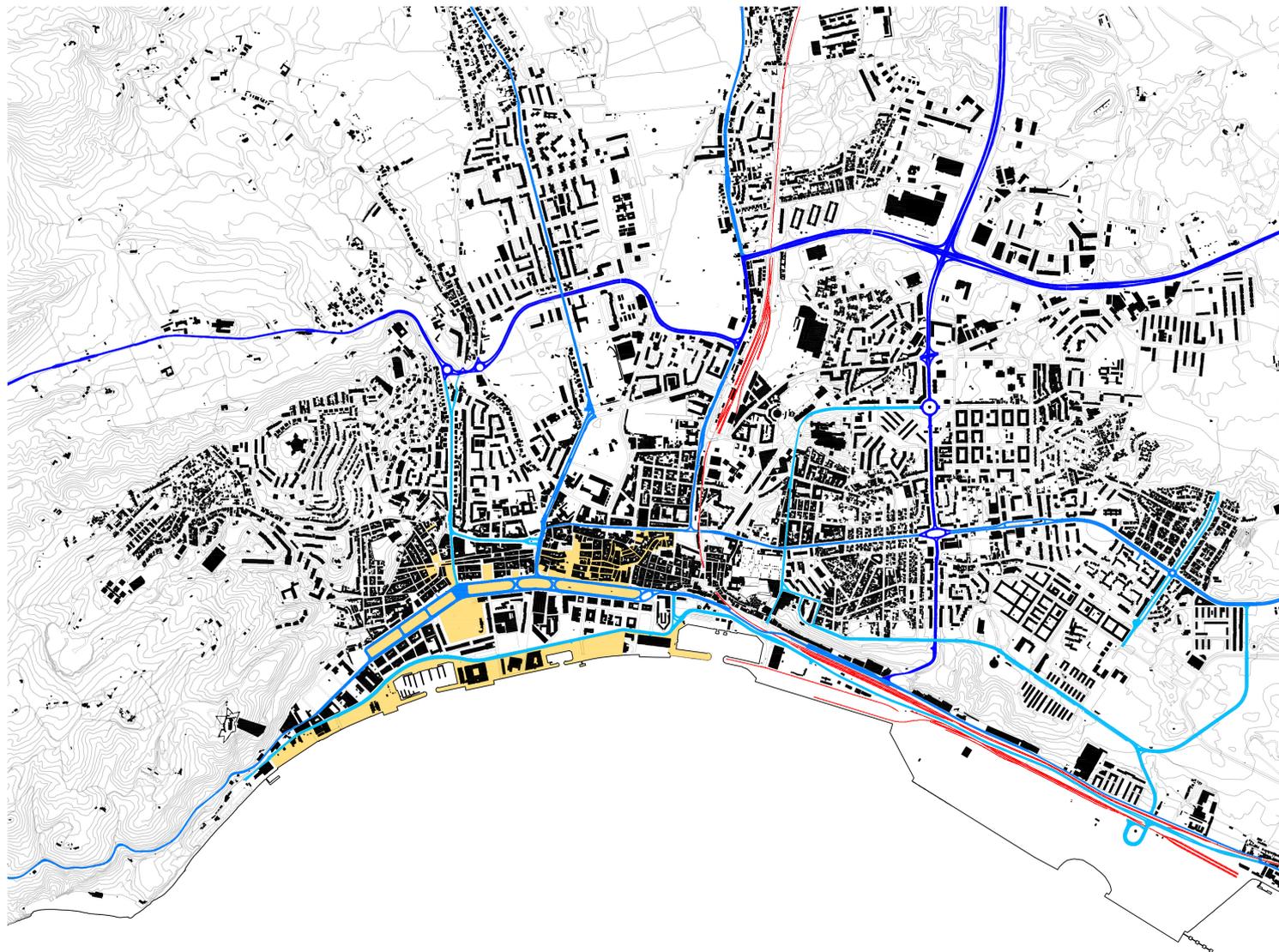


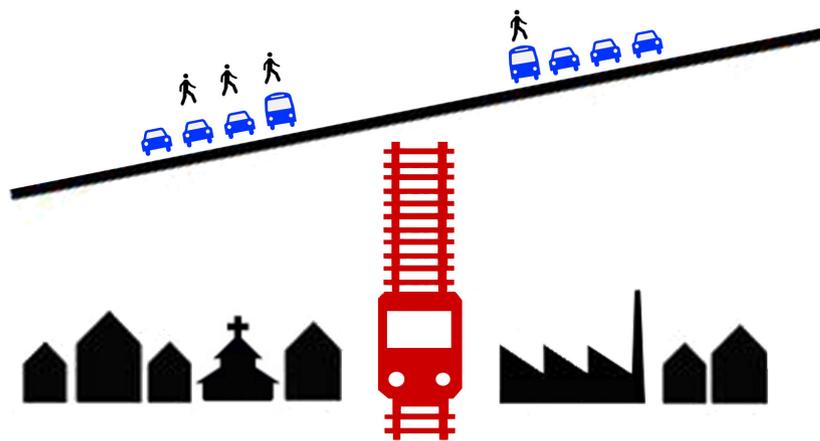
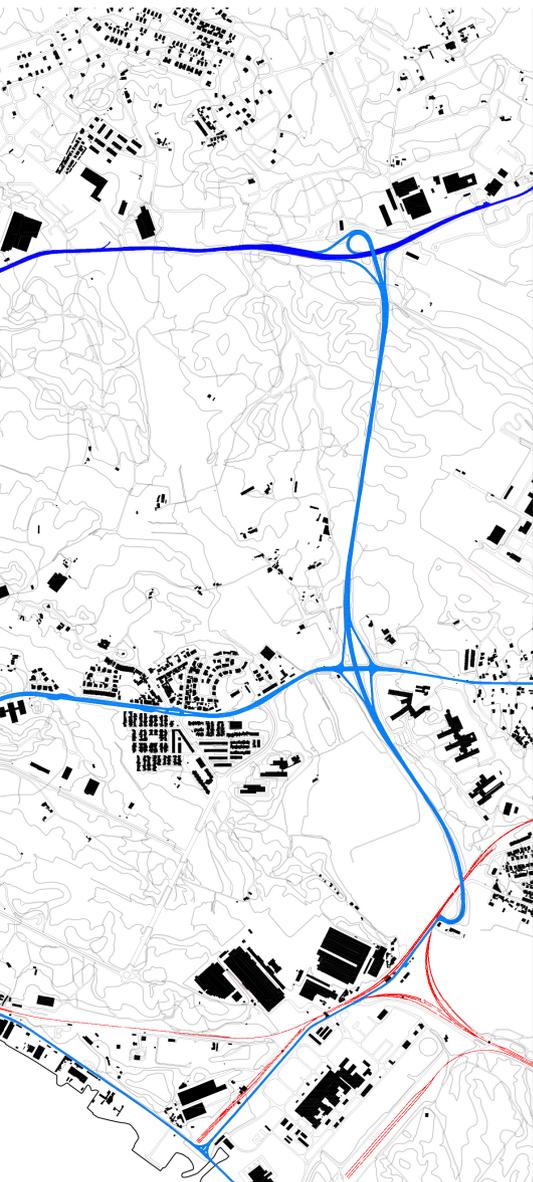




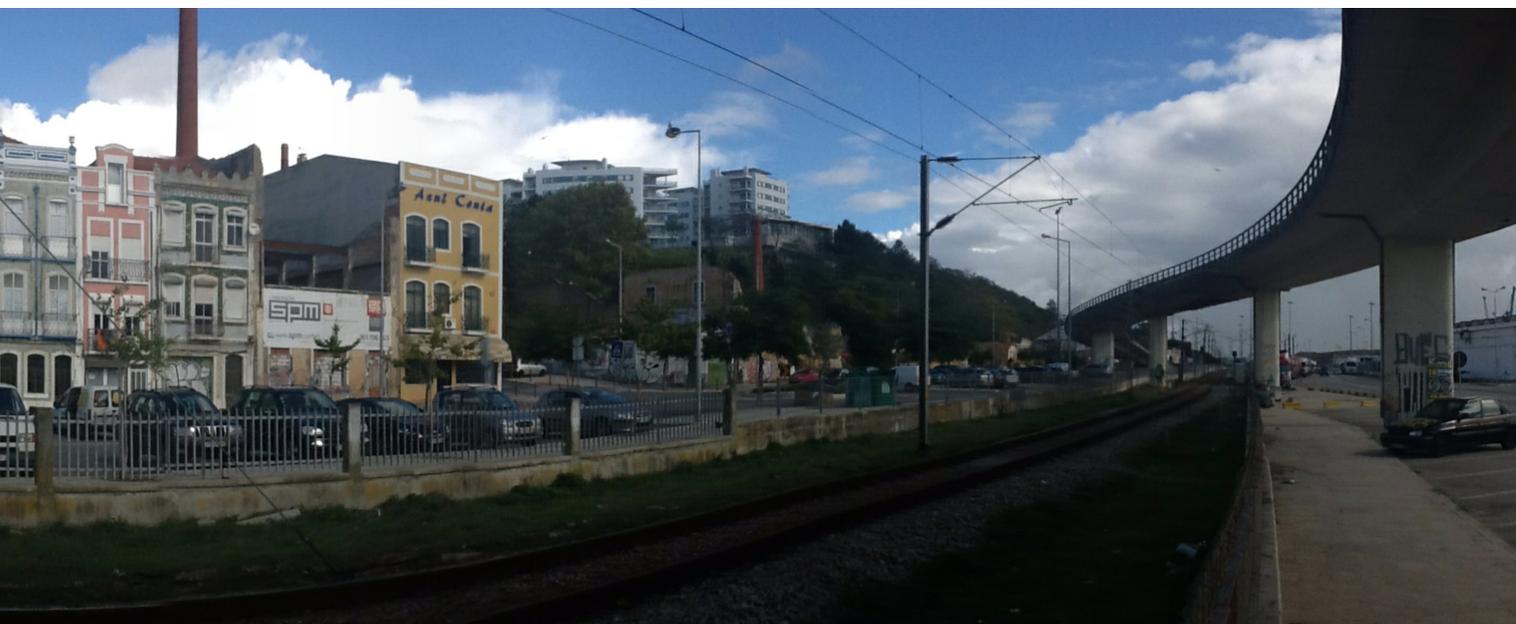
■ Caminho de ferro ■ Via rápida ■ Estradas nacionais

REDE VIÁRIA



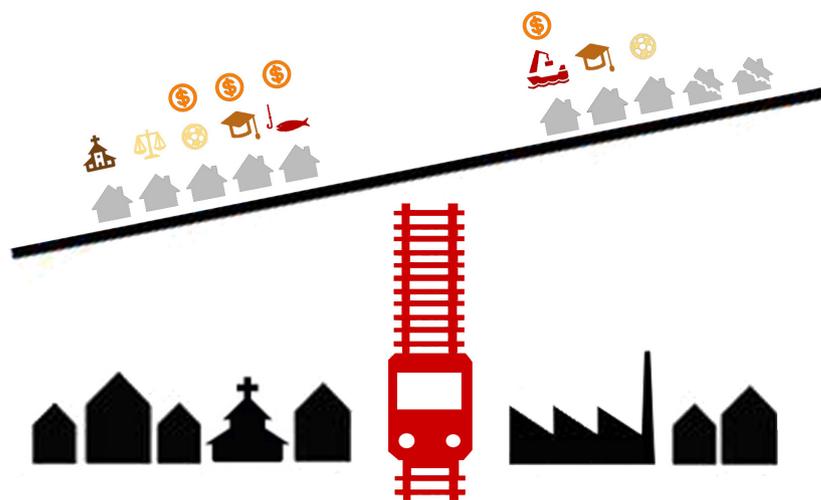






SERVIÇOS/ EQUIPAMENTOS





PLANO ESTRATÉGICO DE SETÚBAL NASCENTE

Setúbal Nascente ambiciona uma requalificação e diversificação das formas de habitar, o que irá favorecer a criação de novos e atrativos espaços residenciais, no seu território. As grandes linhas de atuação e os objetivos discutidos são definidos através de cinco grandes sistemas de sustentação estratégica: Sistema de Equipamentos; Sistema de Mobilidade; Sistema de Qualificação Urbana; Sistema de Ambiente e Paisagem; Sistema de Sustentabilidade Socioeconómica (Roxo, et., 2013).

Um dos vetores de desenvolvimento do Sistema de Mobilidade é a promoção das ligações ao exterior, quer criando outras infraestruturas de apoio aos novos polos propostos, quer potenciando a utilização da rede existente. A proposta sugere a adaptação e criação de vias para velocípedes, que fomentem e facilitem a utilização da bicicleta e propõe a criação de vias pedonais. Na tentativa de minimizar a dependência do automóvel e estimular a utilização do transporte público, propõe a criação de uma ambiciosa infraestrutura para metro ligeiro de superfície e a integração do interface de Setúbal, a implantar na frente ribeirinha, de forma a criar uma nova dinâmica de mobilidade na cidade (Roxo, et., 2013).

O Sistema de Qualificação Urbana é consolidado através do tecido existente e do nascimento de novas áreas urbanas, dinamizando a estrutura numa rede de polos e eixos de desenvolvimento urbano. A adaptação das diferentes malhas e tipologias de ocupação tenta compatibilizar as vantagens da diversidade com objetivos de unidade e coerência. "A lógica para a estratificação das densidades e volumetrias está associada à proximidade do transporte público por sua vez articulado com a rede de praças a implantar. Procura-se, no fundo, um sistema que integre o desenho urbano, a mobilidade e a vivência do espaço público." (Roxo, et., 2013 , p.9-10).

O Sistema de Ambiente e Paisagem aponta para a existência de um sistema verde, com vista à estruturação e consolidação ecológica e paisagística, sistema esse que se articule através de um conjunto de corredores de continuidade ecológica interligados entre si (Roxo,et.,2013).

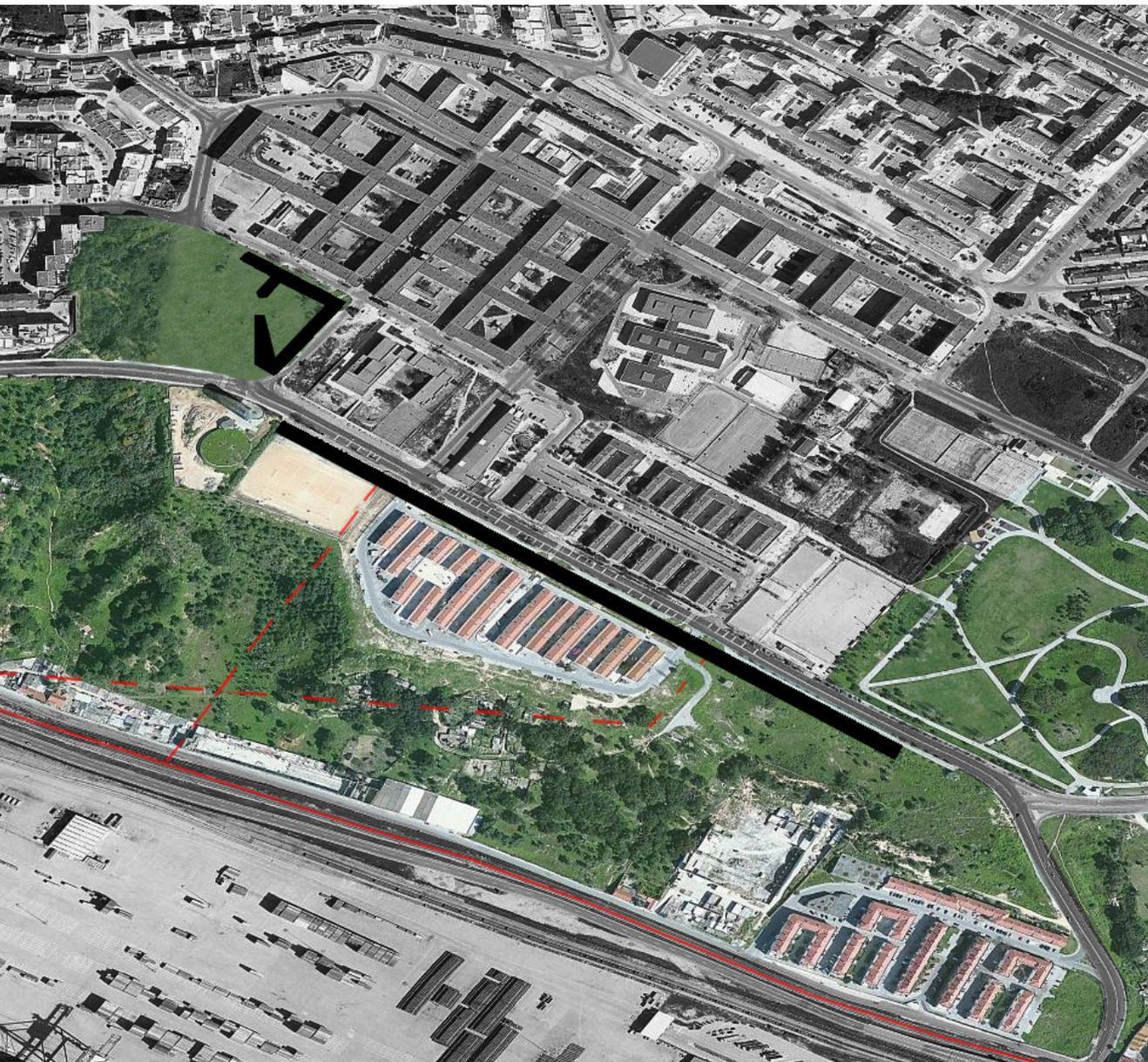
No âmbito do Sistema de Sustentabilidade Socioeconómica, a intervenção social e urbana e a promoção territorial são os programas que materializam o investimento numa nova matriz de gestão socioterritorial (Roxo,et.,2013).

A nível do Sistema de Equipamentos, refere-se a importância para os territórios urbanos da variedade de funções privadas e públicas, que possam gerar emprego e oferta de bens e serviços diversificados, o que permitiria transformar uma área residencial numa área mais equilibrada. O objetivo passa pela integração, não só urbana como também social, criando um espaço mais vivido, diverso e tolerante (Roxo,et.,2013).

Com base nestas permissas e no plano estratégico desenvolvido pelo grupo de trabalho, foi possível identificar a falência de um conjunto de concepções que marcam a política de desenvolvimento urbano e do ordenamento do território, em particular na intervenção do realojamento. A estratégia adoptada pelo grupo permitiu a ocupação em diferentes parcelas territoriais cuja requalificação se considera urgente, explorando desta forma as múltiplas articulações possíveis desde a escala do território às do projecto de arquitectura e vice-versa. Desta forma, foi possível estabelecer um fio condutor entre as partes, resultado de uma mudança de paradigma na forma de pensar a cidade, e que se reflectiu nas intervenções realizadas por cada elemento do grupo.



■ Tram train ■ Edifícios Propostos — Ligações, cota alta à cota baixa



PROPOSTA

INDIVIDUAL



CONTEXTO HISTÓRICO DO BAIRRO DA BELA VISTA

No âmbito da disciplina Projeto Final de Arquitetura, foi solicitado aos alunos que desenvolvessem um trabalho com base no entendimento do lugar e do contexto, dos seus problemas/potencialidades, nas mais diversas estruturas naturais, construídas e humanas. Nesta conjuntura, a escolha do local a intervir recaiu sobre o território no qual se insere o conjunto habitacional do Bairro da Bela Vista, reconhecido como um lugar emergente de requalificação e que parece ter caído no seio do esquecimento.

Um olhar atento sobre a história da arquitectura e do respectivo local de intervenção, permitiu colocar o exercido do projecto no tempo, estabelecendo desta forma um diálogo entre as presunções do passado e a realidade actual.

O conjunto habitacional do Bairro da Bela Vista, foi planeado antes da revolução de 25 de Abril de 1974 e construído posteriormente na década de oitenta. Esta intervenção foi promovida pelo Estado, integrando a lógica do Projecto do Fundo de Fomento da Habitação (FFH), tendo como objectivo primordial inserir o fomento de habitação social na política de equipamento e integrar a política nacional de habitação com o planeamento urbano.

Inicialmente foi projetado para alojar os operários da fábrica da MITRENA, que viria a falir posteriormente. No entanto, face á situação precária do país a Câmara Municipal de Setúbal teve a necessidade de realojar uma grande quantidade de habitantes desalojados, encontrando no bairro da Bela Vista a solução “perfeita”, que afinal se transformou num presente negro, numa miscelânea de raças, sendo hoje visto por muitos como um dos bairros mais problemáticos de Portugal. (Milheiro, 2009)



Construção do Bairro da Bela Vista

O projecto ficou a cargo dos arquitectos José Charters Monteiro e José Sousa Martins, alunos de Aldo Rossi. O conjunto da Bela Vista consiste numa reticula de escala monumental em contraste com a cidade do lado poente. É composto pela adição de unidades com dois fogos e acessíveis por galerias dispostas em redor de um espaço quadrangular com 40 metros de lado. Por sua vez, os corpos de escadas surgem nos cantos, como pórticos verticais que possibilitam o acesso às galerias e posteriormente aos fogos, resultando no tradicional traçado da rua-corredor. Portanto, de um modo geral, o seu conjunto consiste numa malha urbana constituída por edifícios, praças e vias que estabelecem relações complexas inerentes ao bairro, resultando num território composto por quarteirões que se adaptam de forma suave ao declive do terreno.



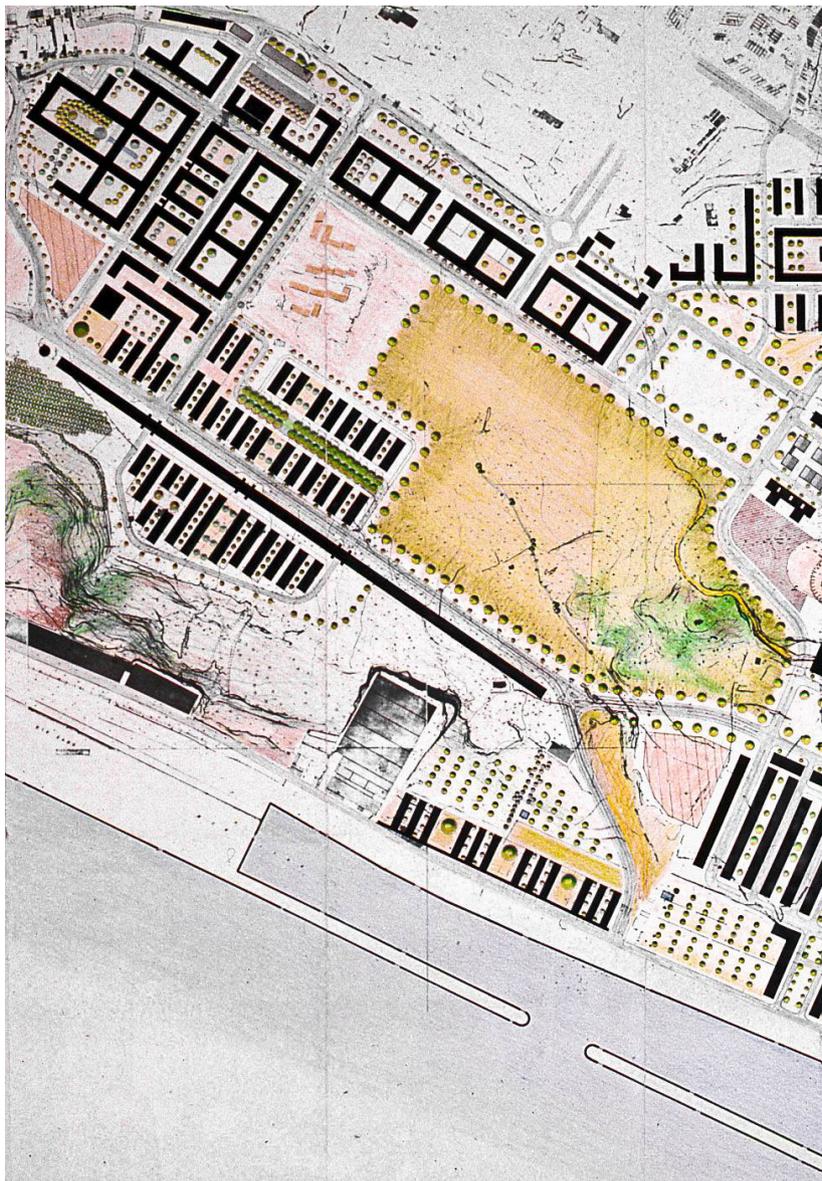
Construção do Bairro da Bela Vista

“Ao modo rossiano, é no seio de um esquecimento do «novo» que este projecto tem origem. Esquecimento face àquilo que à época é «contemporâneo», mas também face à própria matriz «moderna» codificada na obsessão pelo «zeitgeist», na teoria do «funcionalismo», na exaltação do processo industrial. Este é um lugar do século XX em refluxo face ao «novo».”

Conforme as descrições de *Habitar em Colectivo – Arquitectura portuguesa antes do SAAL*, Aldo Rossi lembra-nos os valores e a importância da rua, do bairro e do quarteirão, tendo como objectivo afirmar a forma. A existência de monumentos que se destaquem na leitura urbana é para Rossi uma forma de caracterizar o espaço através da forma e da memória, valorizando a heterogeneidade dos elementos urbanos que por consequência caracterizam os diferentes modos de viver. O autor chega mesmo a afirmar: *“Rossi desmantela o sistema espacial da cidade, de modo a compreender o decorrer destes factos urbanos, pondo em causa as tipologias dos edifícios, do locus e da política.”* (Milheiro, 2009)



Construção do Bairro da Bela Vista



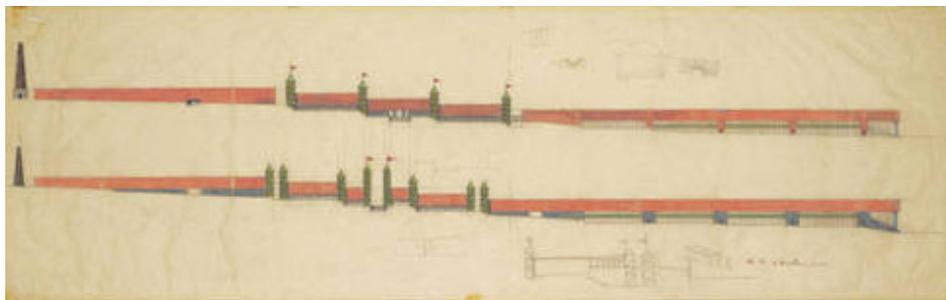
Foi precisamente neste sentido que o Arquitecto Aldo Rossi com o apoio de mais sete arquitectos de várias nacionalidades desenhou um edifício «longo e rectilíneo» para o bairro da Bela Vista mas que não viria a ser construído, denominado pelos populares por “Bacalhau”. Este edifício implantar-se-ia ao longo da Av. Belo Horizonte. O tanque de água assume-se como o ponto inicial deste projecto, estendendo-se a nascente, acompanhando tanto a linha de costa como o declive do terreno. Este edifício de programa misto assumia-se como um «edifício-muro» interrompido por três pórticos que permitiam aceder às imediações do bairro azul.

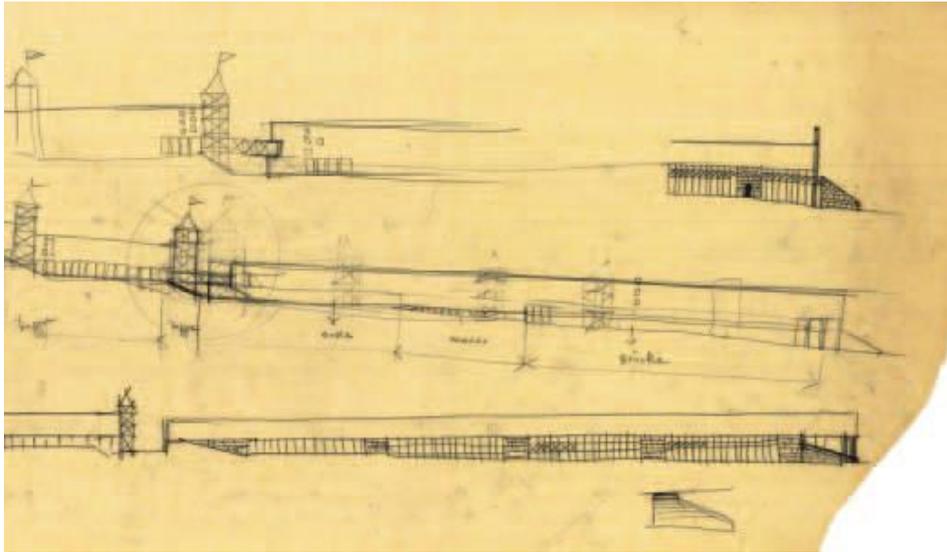
Verifica-se que o conjunto habitacional da bela vista tem sido alvo de muitos estudos efectuados por alunos e profissionais de diversas áreas. Considerado um dos territórios mais inquietantes do nosso país, onde a história da sua arquitectura permanecesse suspensa ou prometida nos desenhos e nas obras realizadas.

Aldo Rossi, esquissos do plano integrado de setúbal, 1975

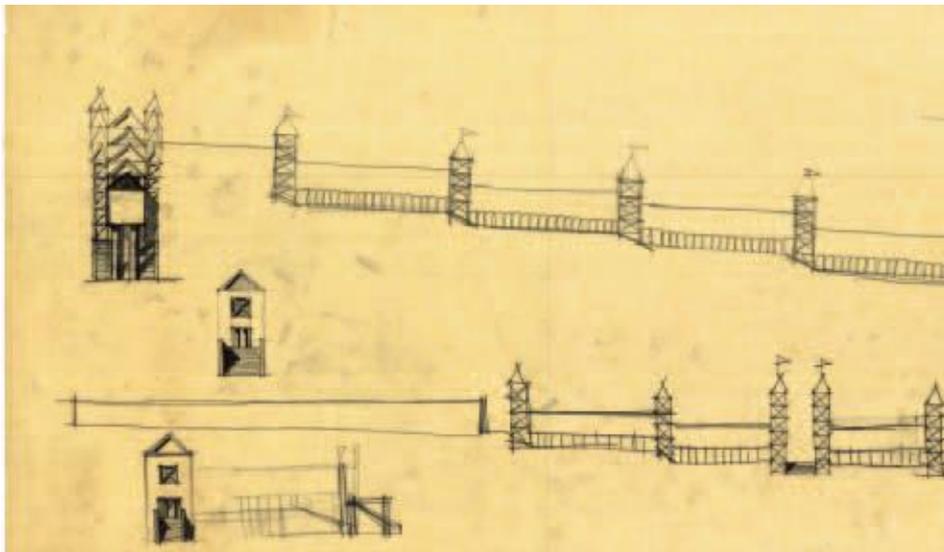


Aldo Rossi, esquissos do plano integrado de setúbal, 1975





Aldo Rossi, esquisos do plano integrado de setúbal, 1975



Aldo Rossi, esquisos do plano integrado de setúbal, 1975

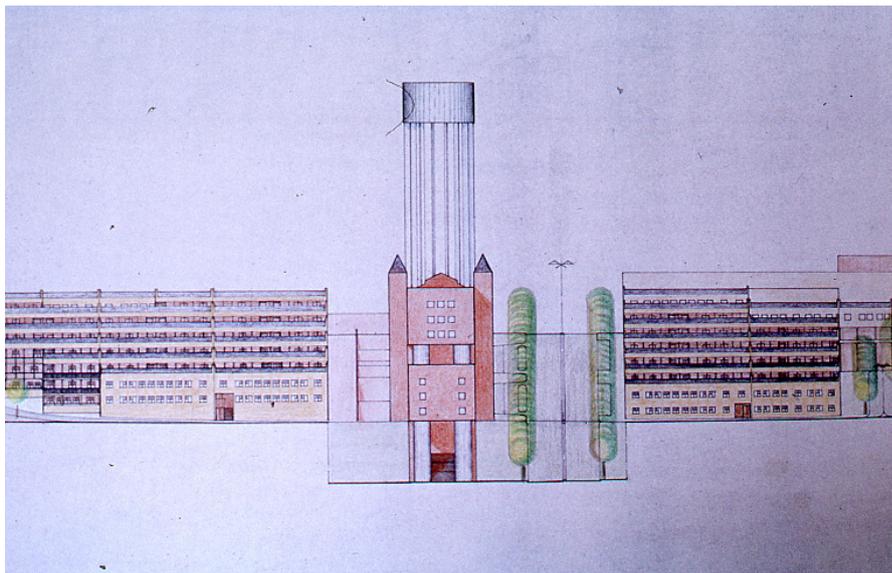
COMPONENTE PROJETUAL: REINTERPRETAÇÃO DO “BACALHAU” DE ALDO ROSSI

Como tal, a componente prática realizada no presente ano lectivo, para a disciplina de Projecto Final de Arquitectura, visa em recuperar estas abordagens caídas no esquecimento, reconstituindo estes arquétipos, em prol da conjuntura actual da cidade e do respectivo Bairro da Bela Vista. Tem como objectivo primordial, construir uma crítica construtiva ao “bacalhau” de Aldo Rossi, recorrendo a um conjunto de questões que ficaram pendentes no seio da arquitectura:

«Não é o arcaísmo de Rossi um testemunho do esquecimento (..) do real? A monumentalidade, em termos rossianos, é de facto útil para o entendimento da cidade antiga, mas a cidade moderna pode ajustar-se aos mesmos modelos?»
(Rafael Moneo.p.125.)

Ao analisar o território, verifica-se que a sua história permanecesse suspensa, por um conjunto de intenções, que por diversos motivos não passaram de promessas registadas em desenho. O “bacalhau” de Aldo Rossi como é mais conhecido entre os populares, é neste sentido o caso mais evidente desta constatação. Apesar de não ter sido construído a sua memória permanece assente no território actual, surge como um “carimbo” no terreno que denuncia a sua ausência e reclama por uma existência.

Á imagem do “bacalhau”, o projecto atual prende-se á criação de uma nova



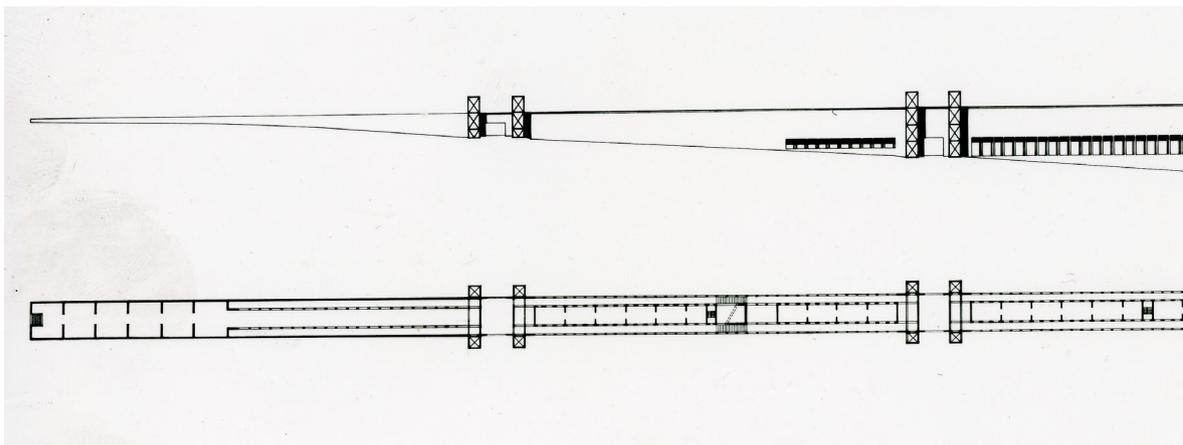
Aldo Rossi, esquissos do plano integrado de setúbal, 1975

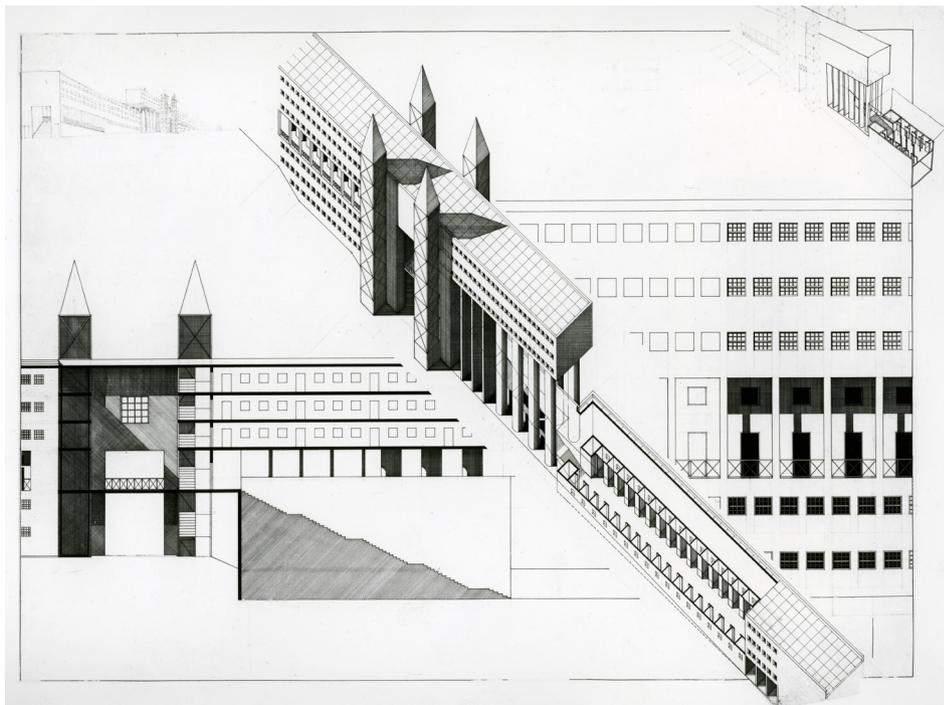


Local de intervenção

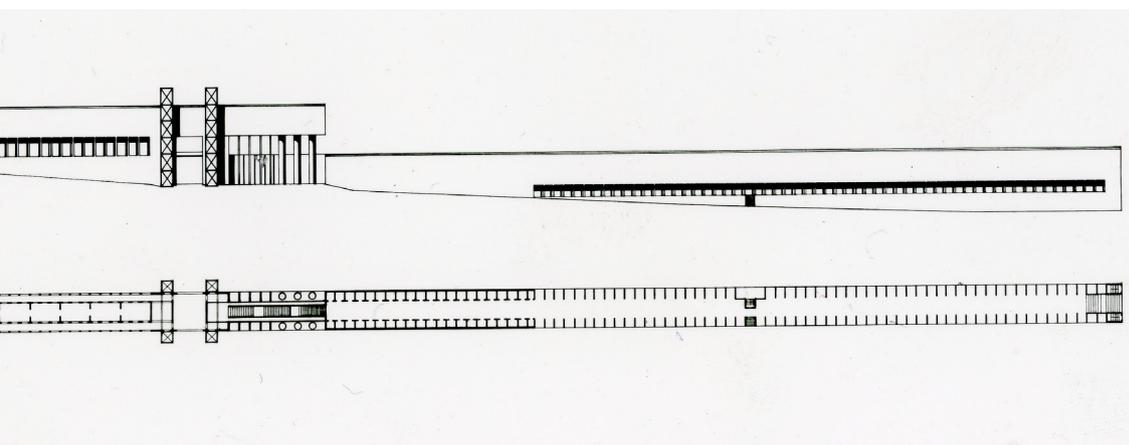
frente edificada ao longo da Av. Belo Horizonte, densa e contínua que integra espaços de habitação, comércio, serviços e equipamentos. Estabelecendo-se desta forma, como um marco referenciador que possibilita a consolidação de um eixo de mobilidade de carácter intensamente urbano. A inclusão de uma nova classe social e a criação de novas condições de apoio aos moradores, foi a estratégia adoptada no sentido de dinamizar o bairro na sua vertente social e económica.

O projecto de Aldo Rossi assume-se como um edifício-muro, pelo modo como se afirma no território, anulando por completo as relações visuais com o rio e comprometendo a integração do bairro azul no seu planeamento. No sentido de contrariar estas incongruências, foi elaborada uma nova abordagem ao modo como o edifício se fixaria ao terreno.





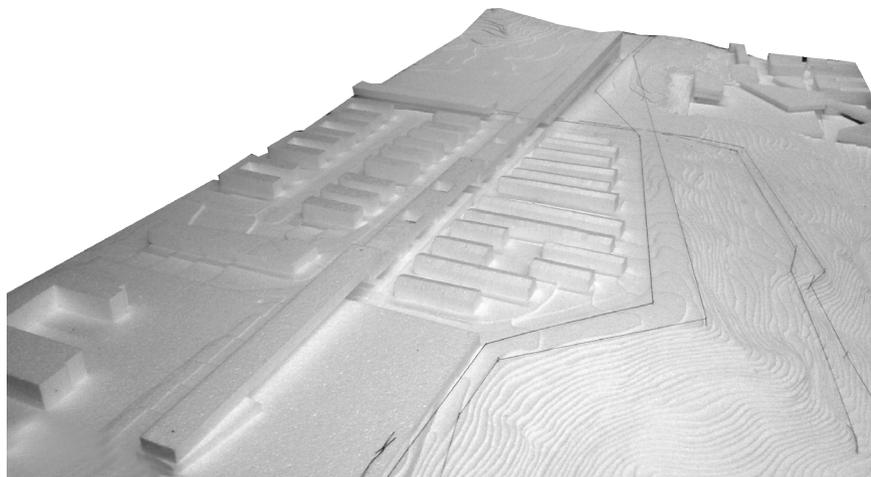
Aldo Rossi, Axonometria do plano integrado de setúbal, 1975

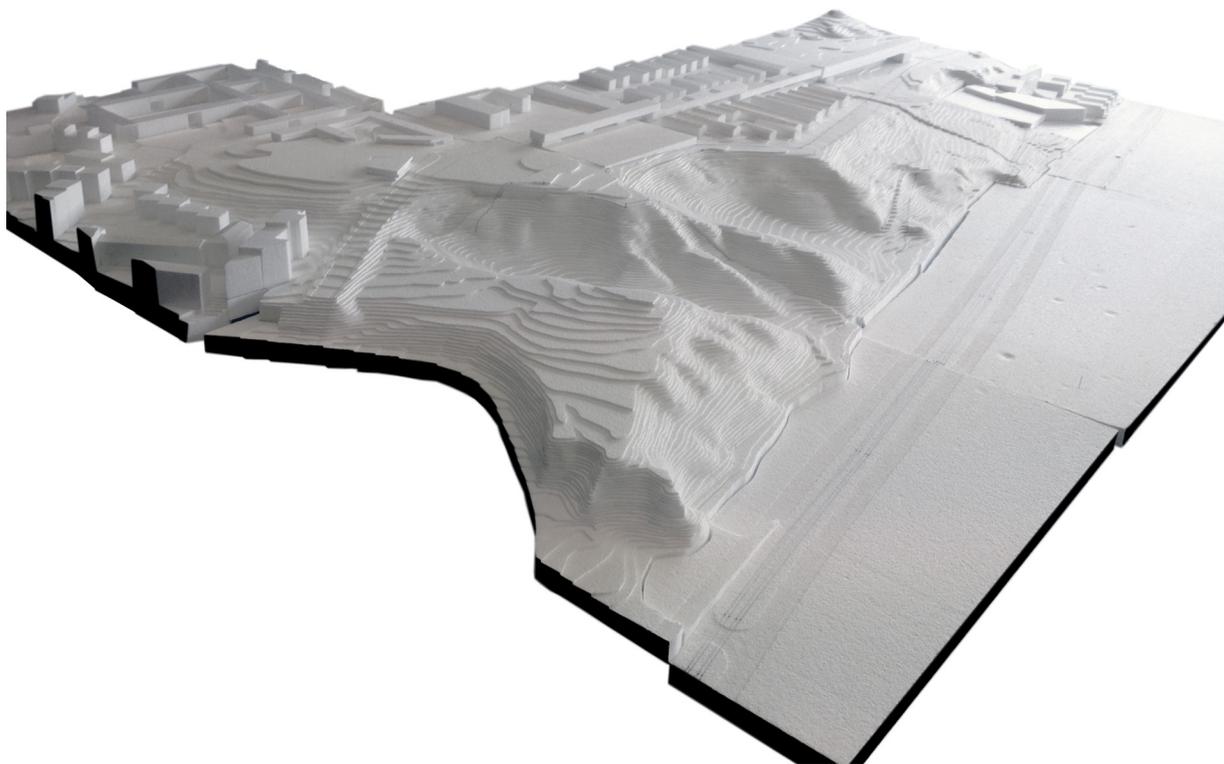
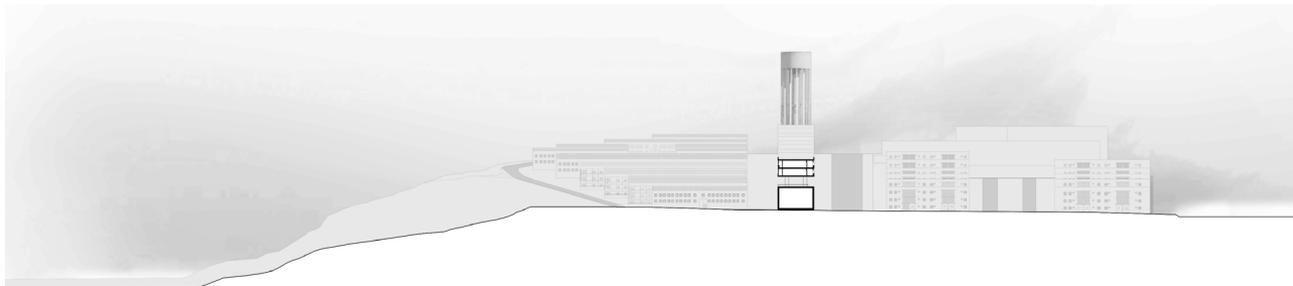


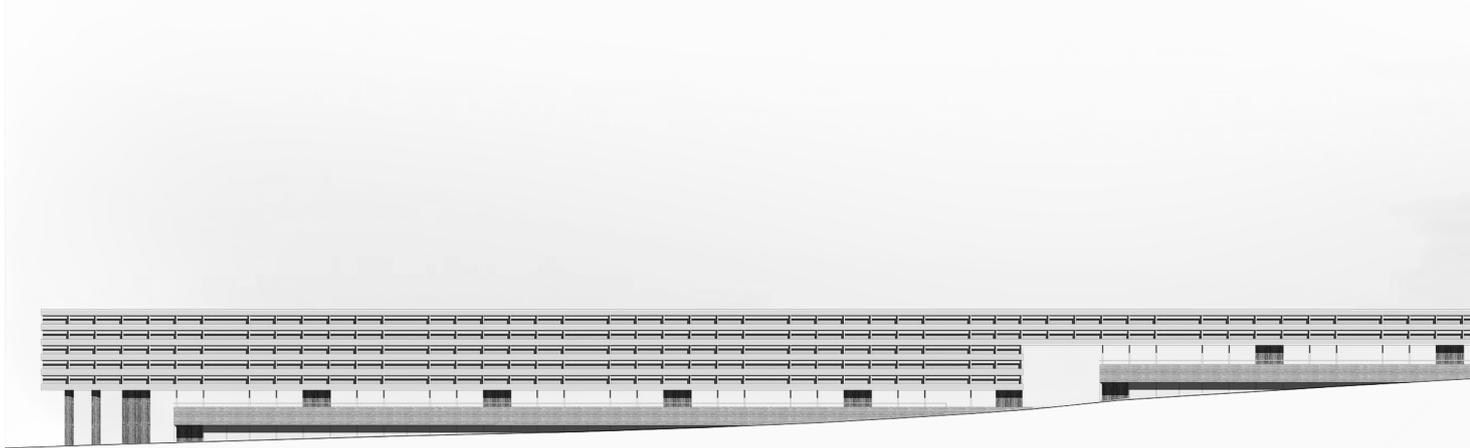
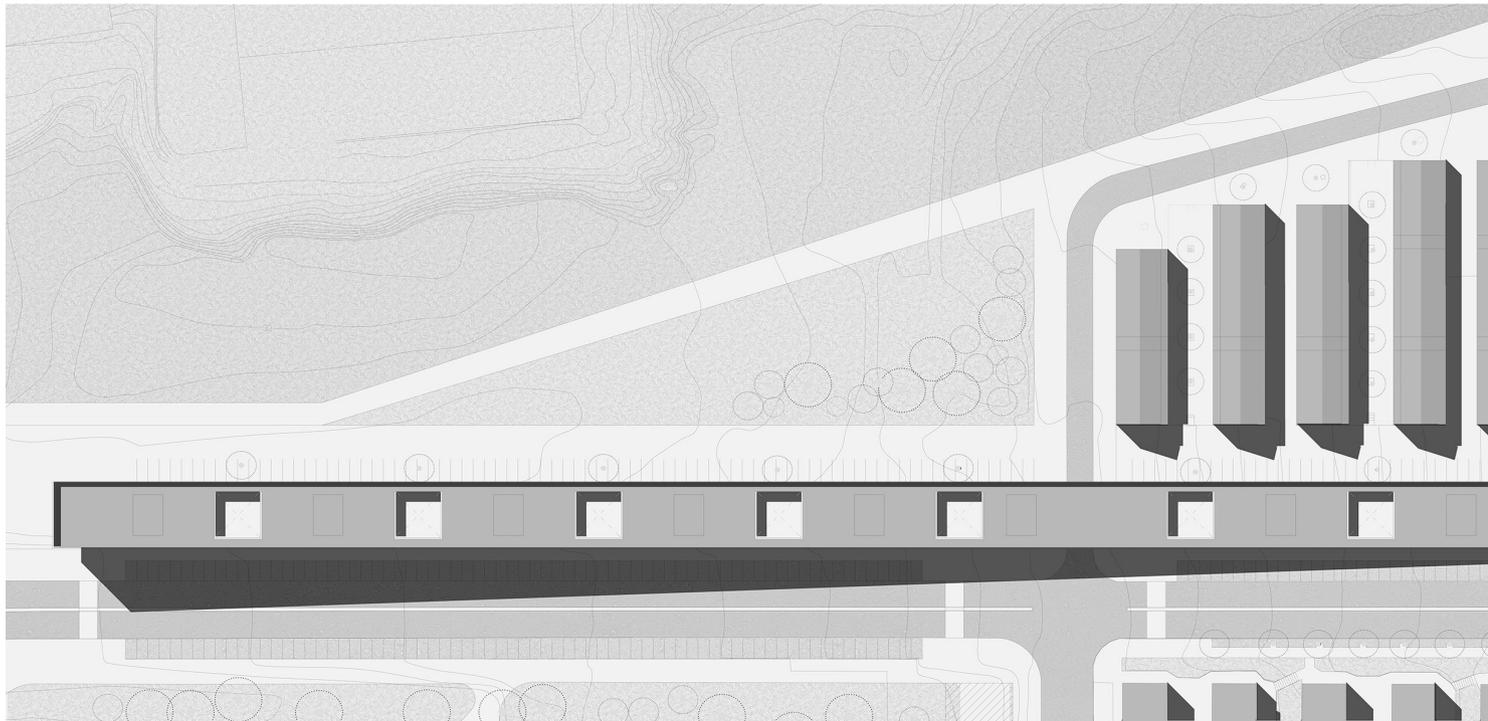
Aldo Rossi, Alçado Sul e planta do "Bacalhau" setúbal, (1975)

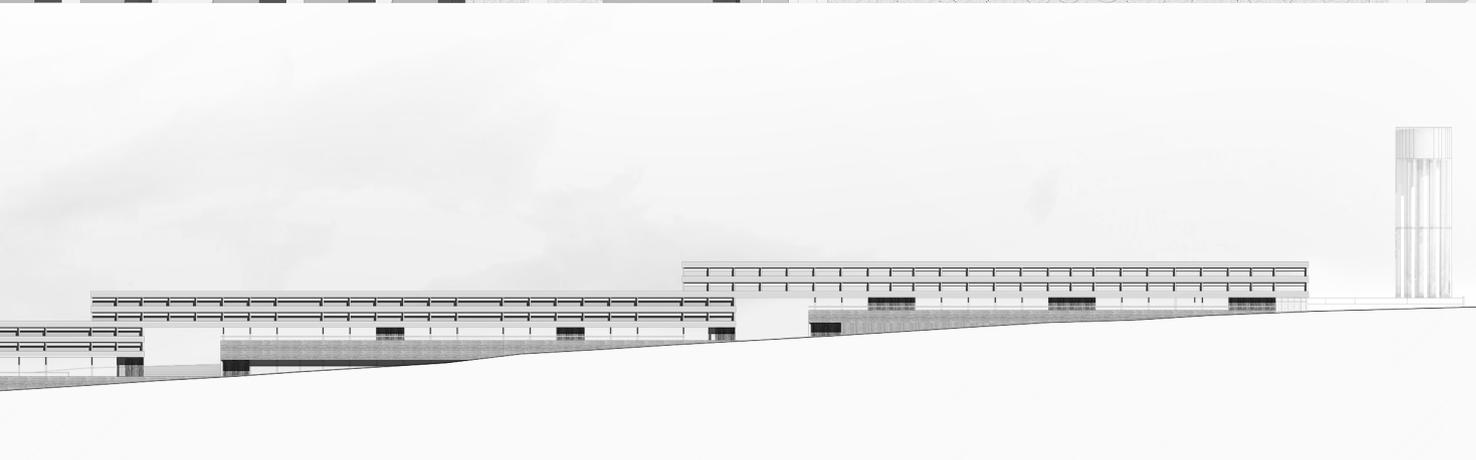
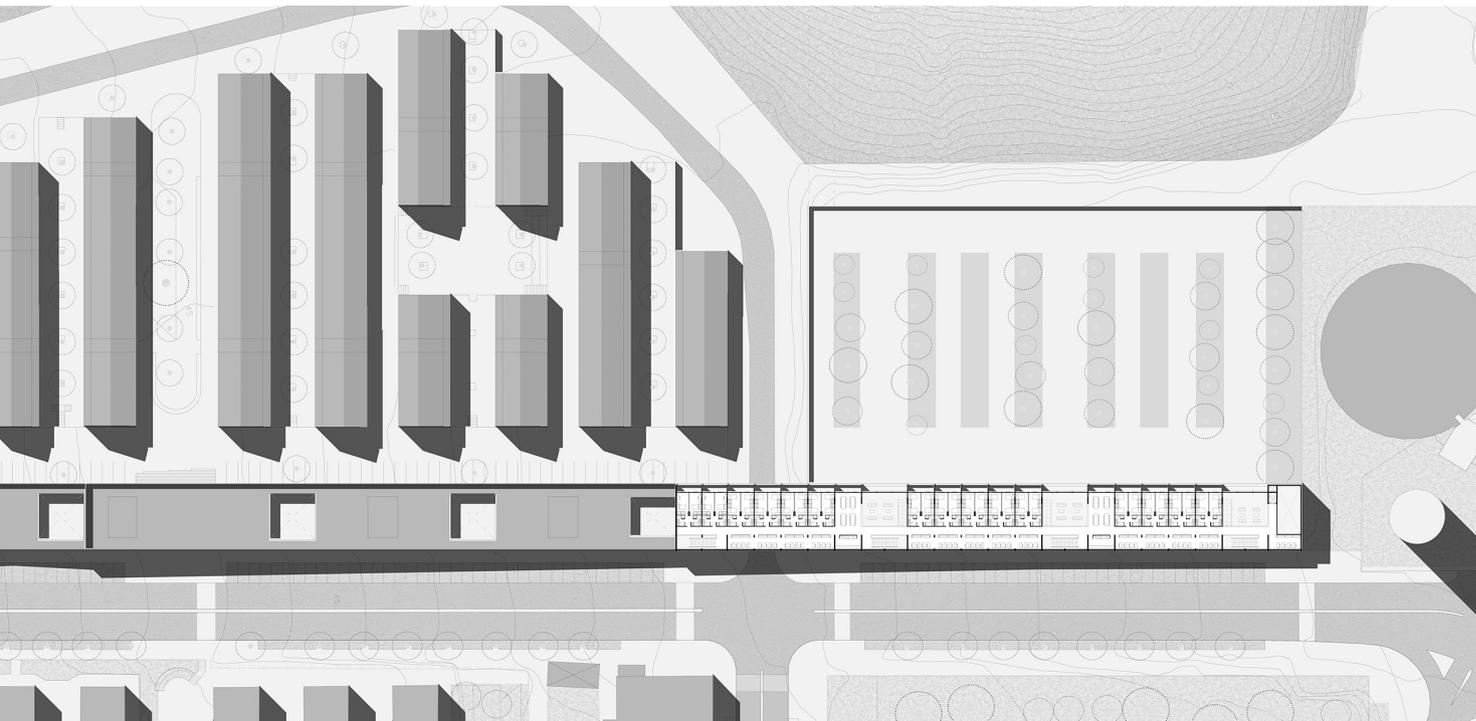
Ao contrário do “Bacalhau” de Aldo Rossi, este projeto teve como objectivo principal manter as relações visuais com o rio e por conseguinte reintegrar o Bairro Azul neste novo contexto urbano. Como tal, a estratégia consistiu na construção de quatro embasamentos que acompanham o declive do terreno e suportam uma nova frente comercial, nomeadamente a recolocação do LIDL. Estabelecendo por conseguinte os patamares de entrada das habitações e as respectivas conexões ao Bairro Azul em três pontos distintos.

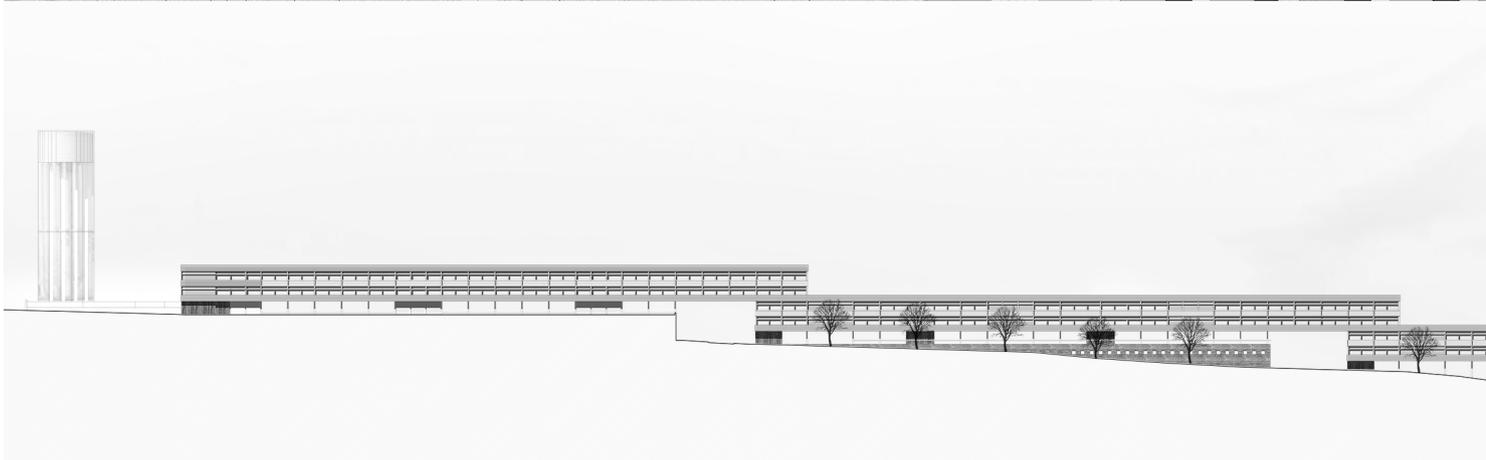
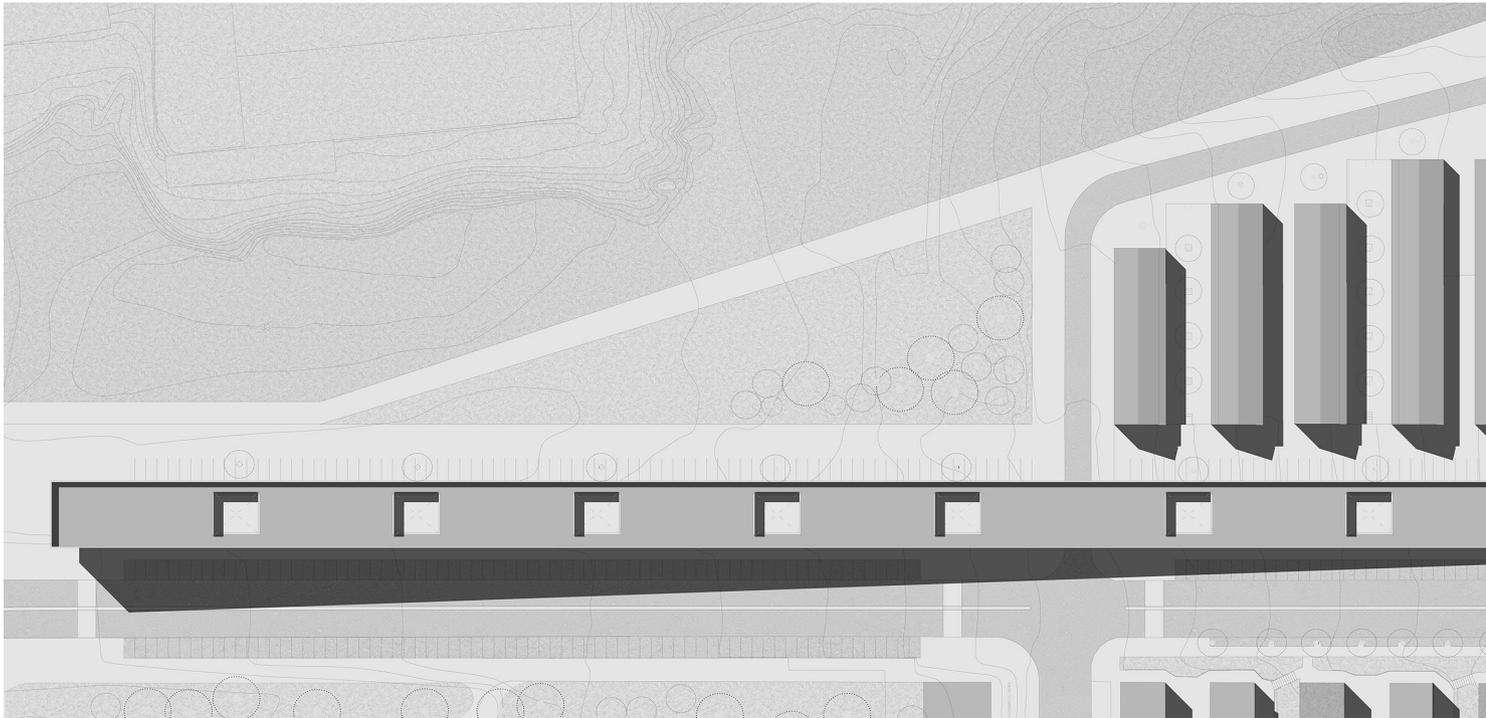
Por sua vez os volumes destinados às habitações evidenciam-se pela sua continuidade e surgem apoiados sobre uma malha de pilares resultante da configuração do bairro azul. Desta forma, foi possível estabelecer um módulo que se repete ao longo de todo o projecto, baseado na reinterpretação dos pátios e das ruas que definem o respectivo bairro azul. Portanto, os pátios foram interpretados como “poços” de luz que iluminam os embasamentos e organizam todo o conjunto. Por outro lado as caixas de acesso às habitações surgem alinhadas com as ruas, permitindo desta forma manter em parte as relações visuais com o rio e recolocar o bairro azul no contexto urbano.

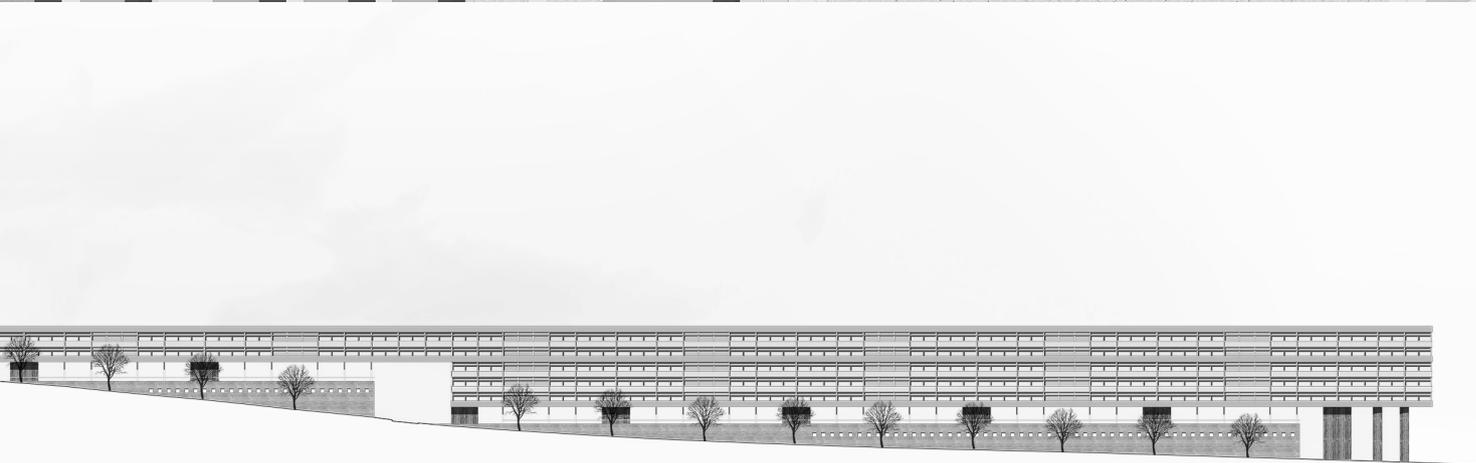


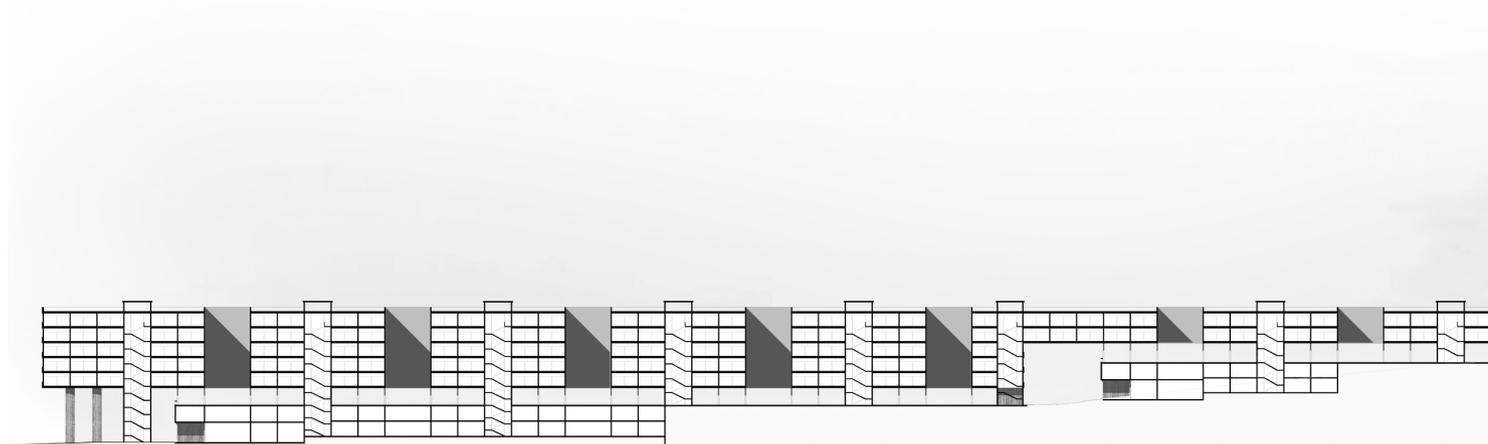
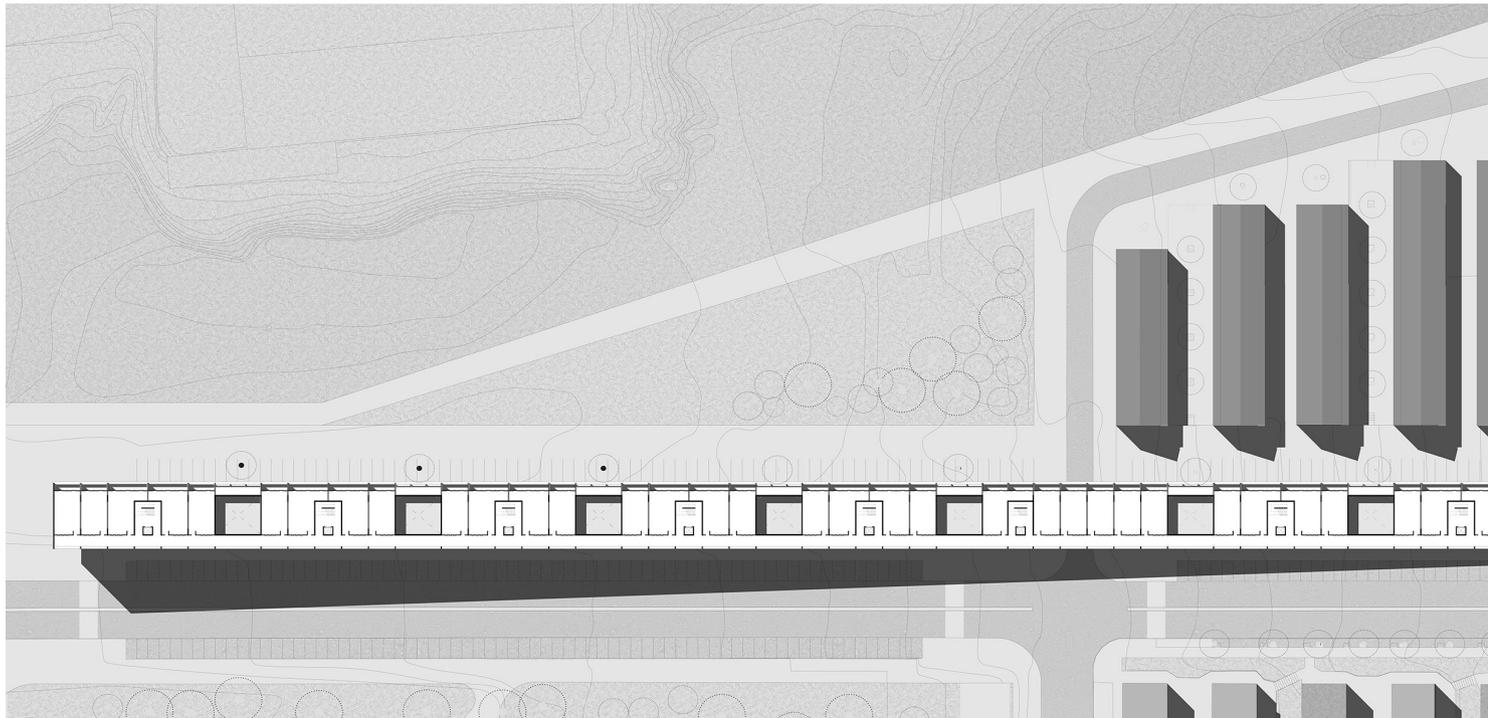


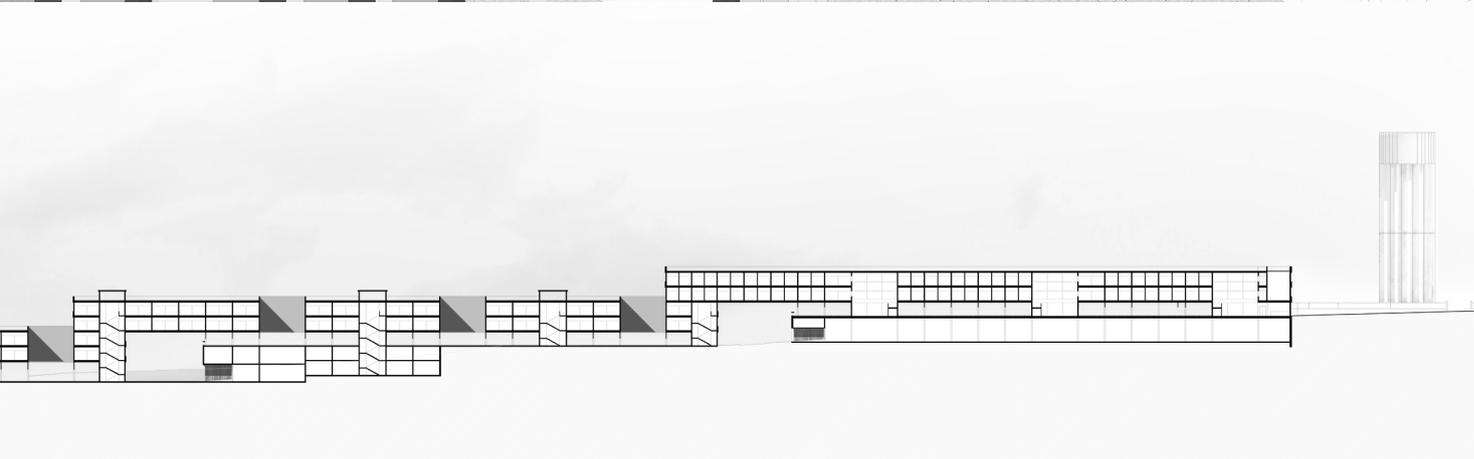
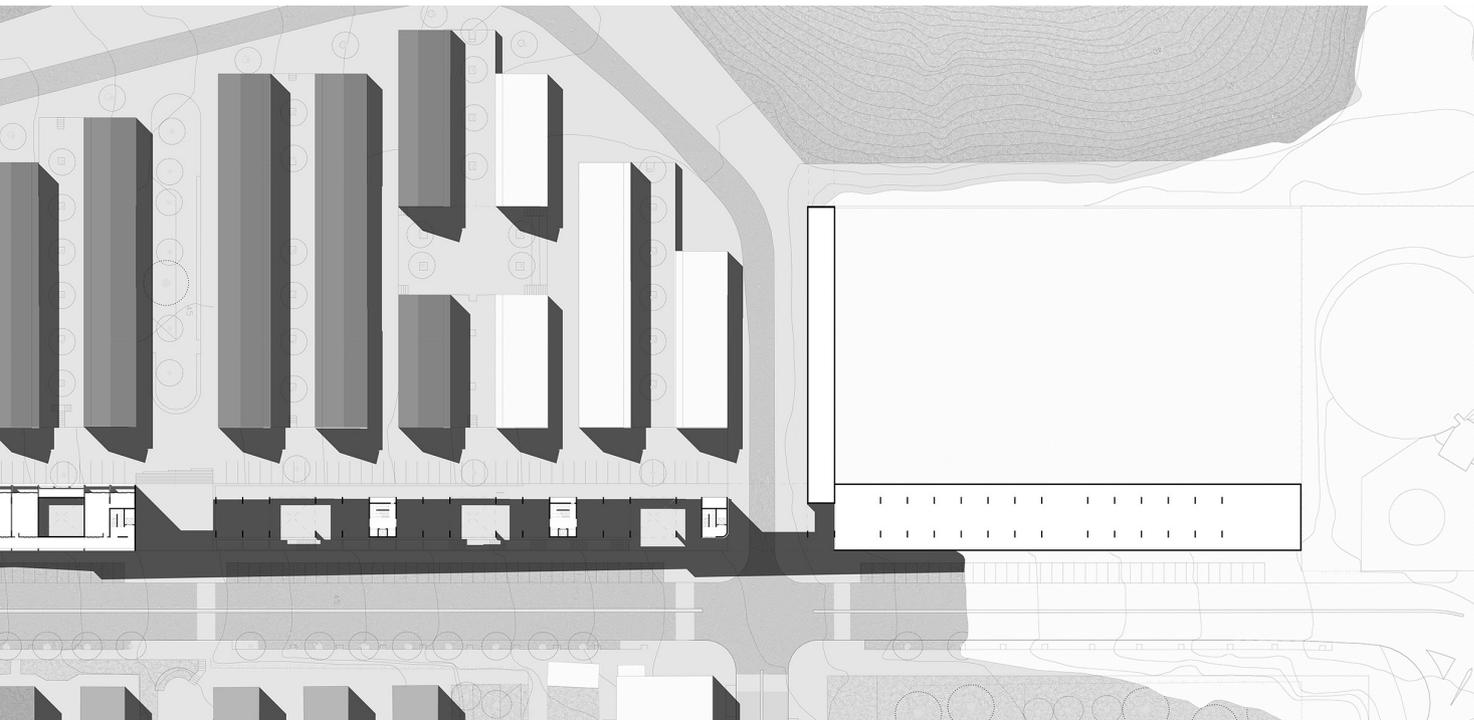


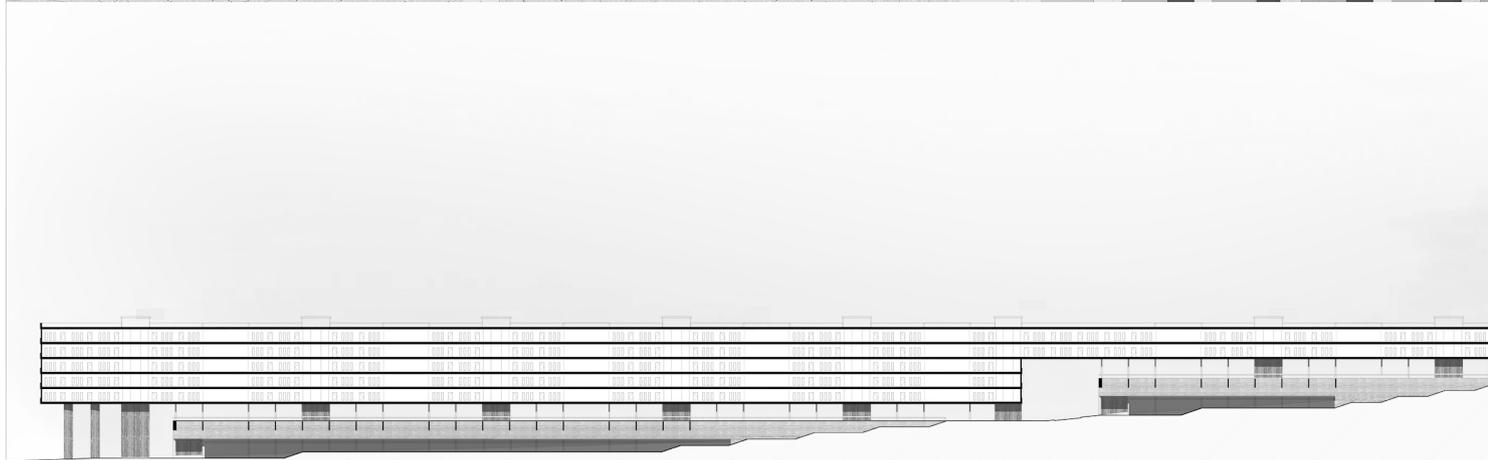


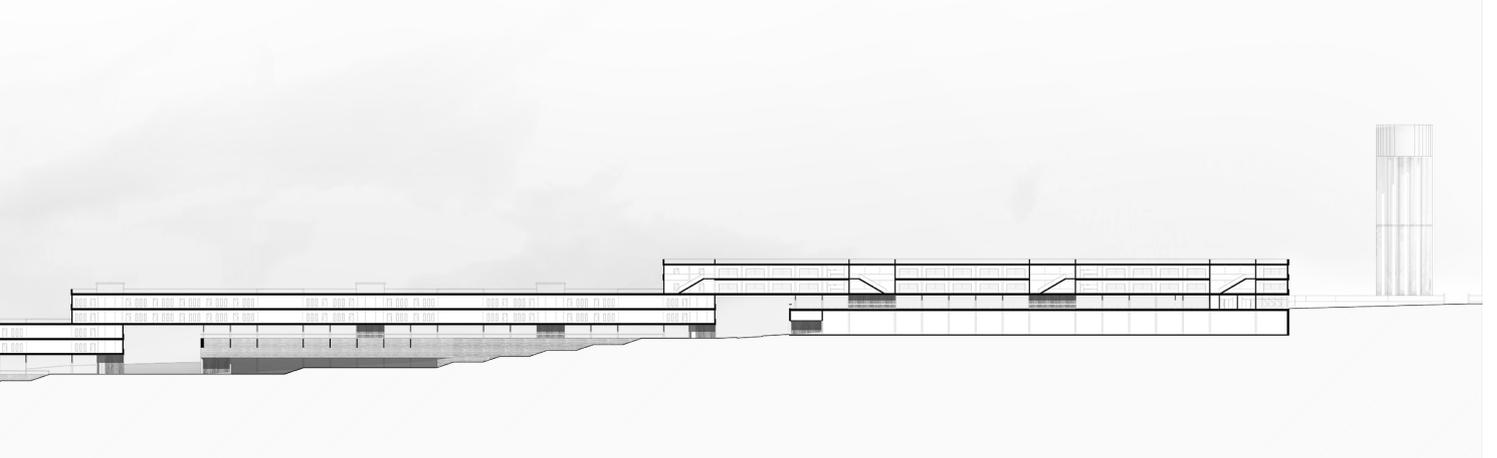
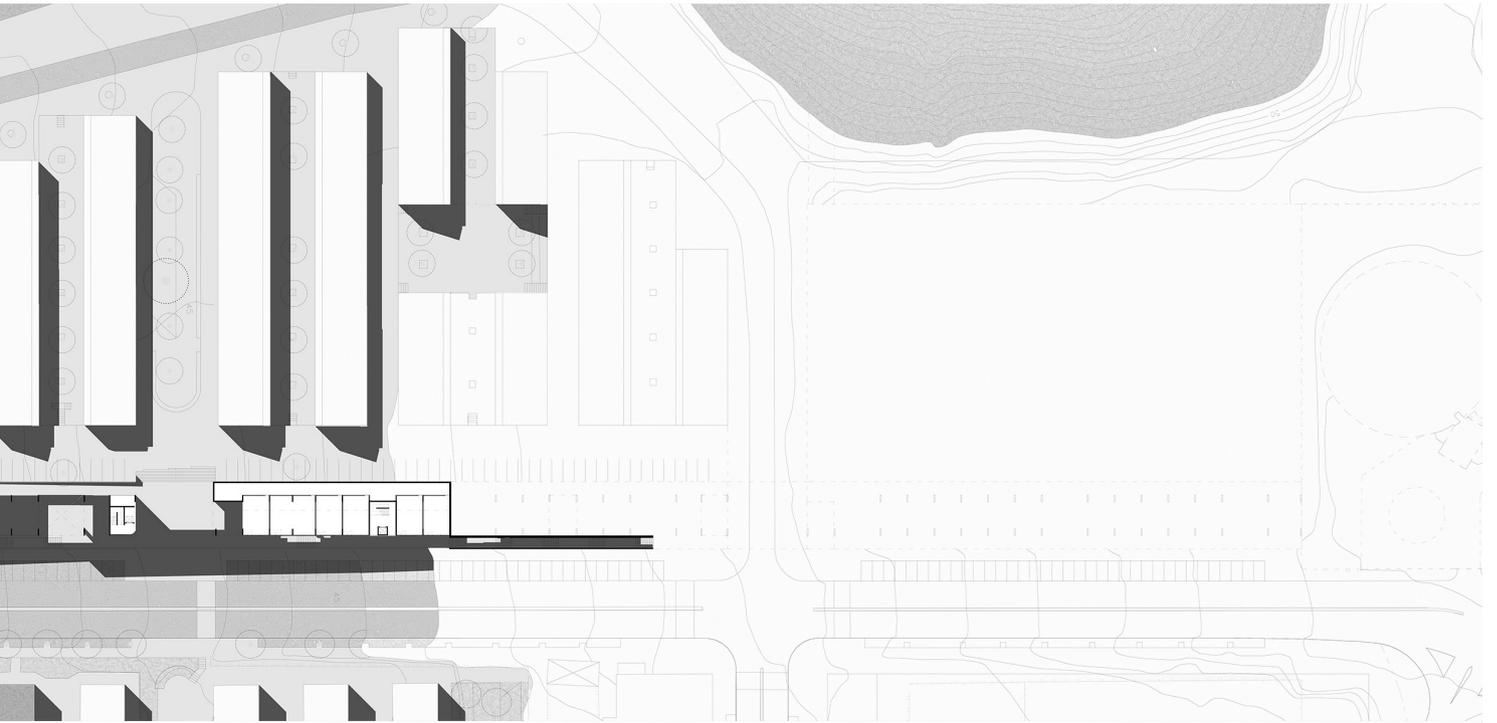


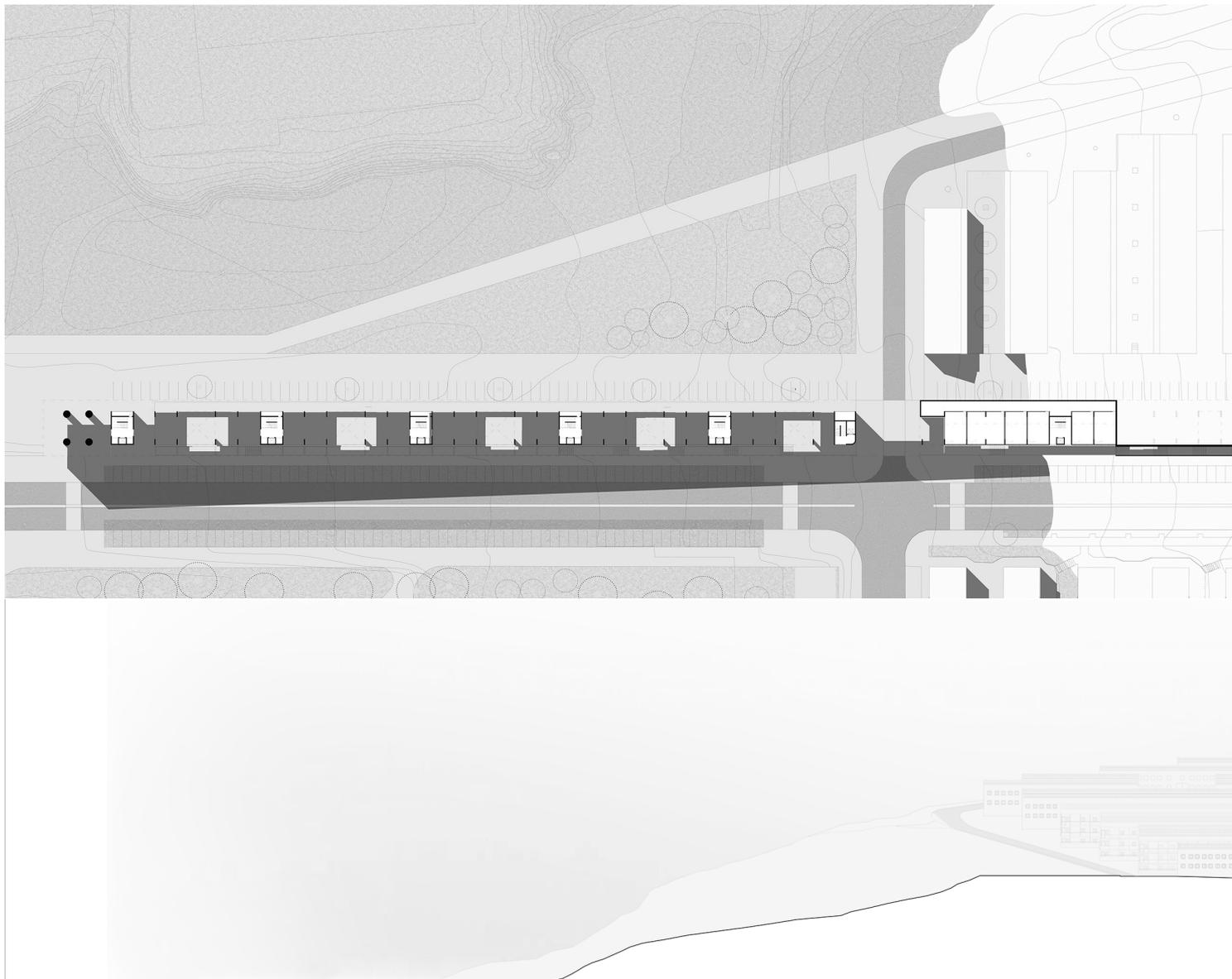


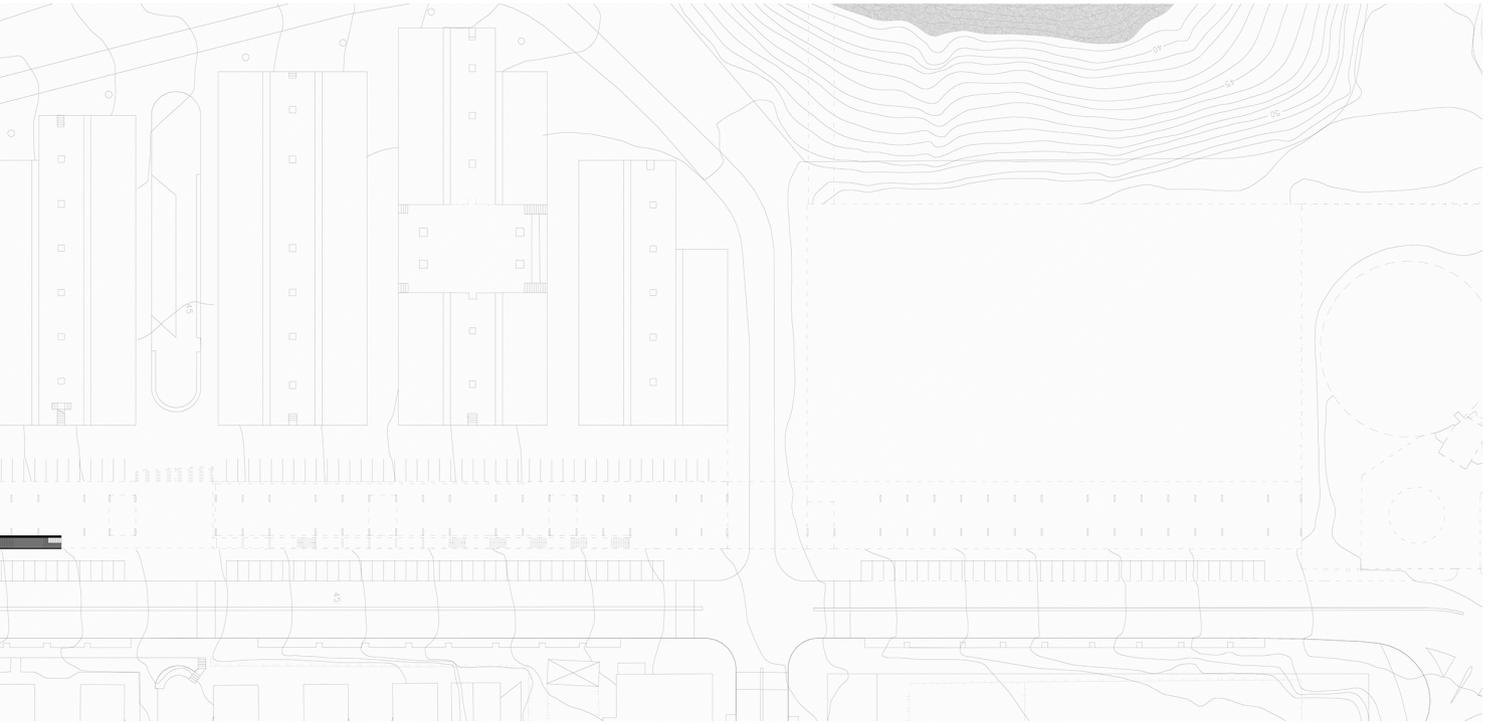


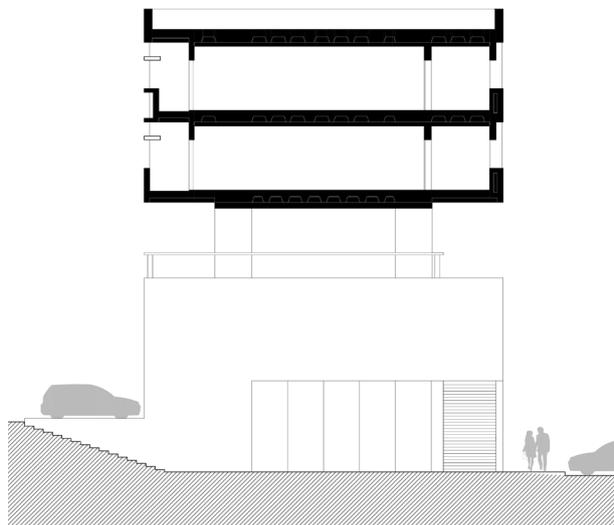
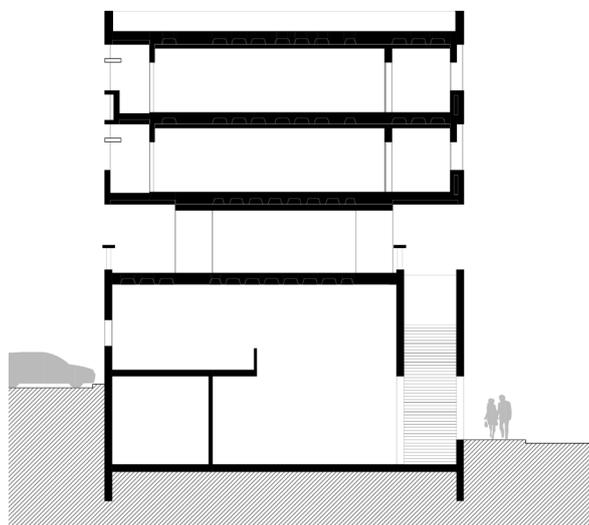
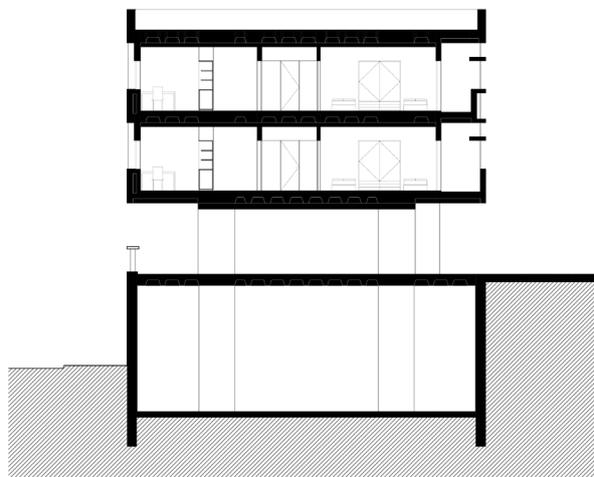
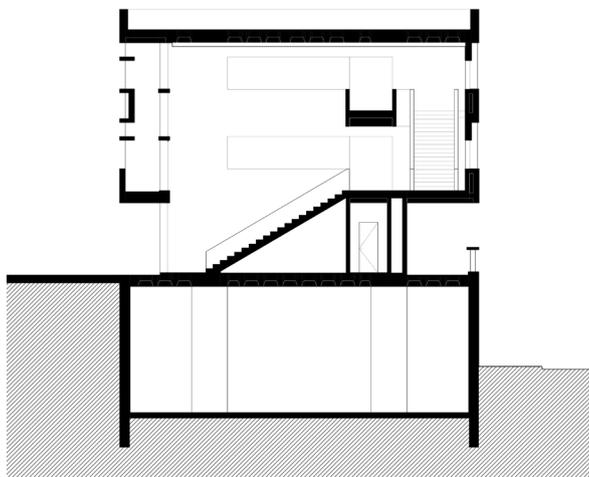


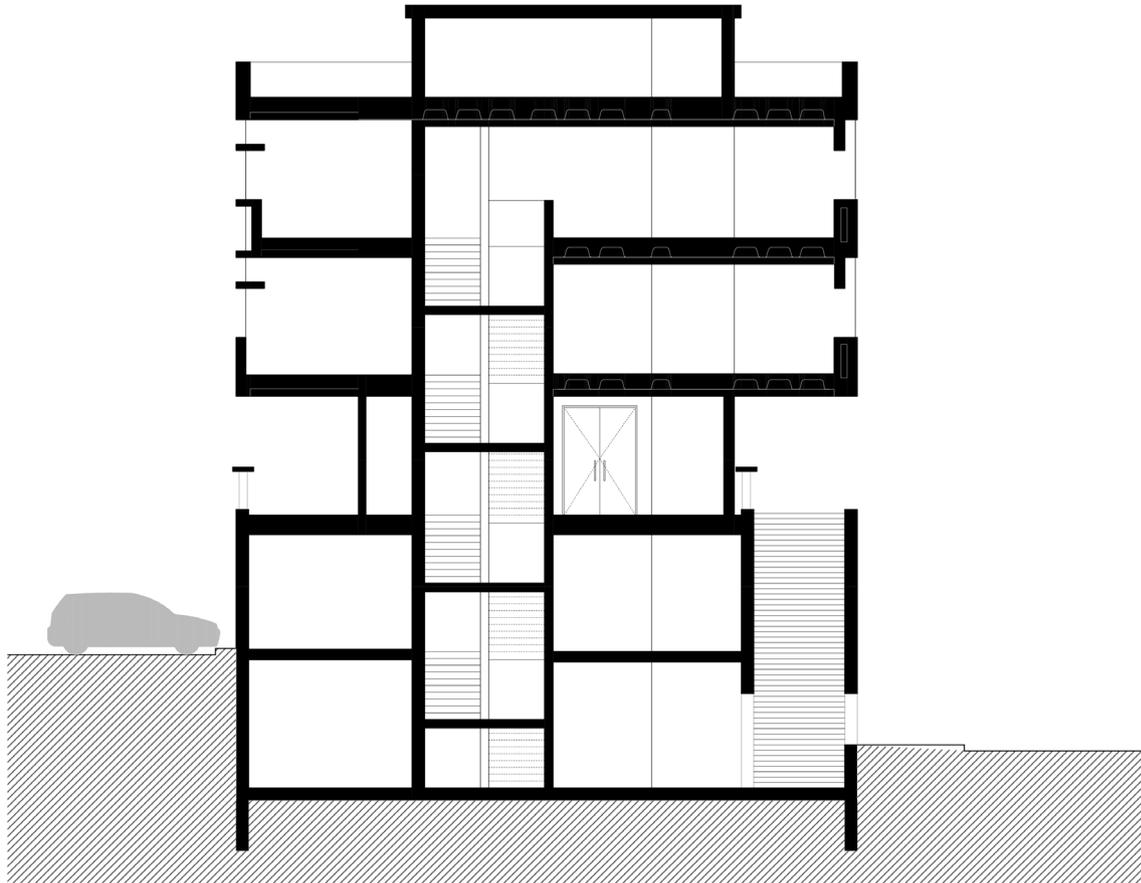


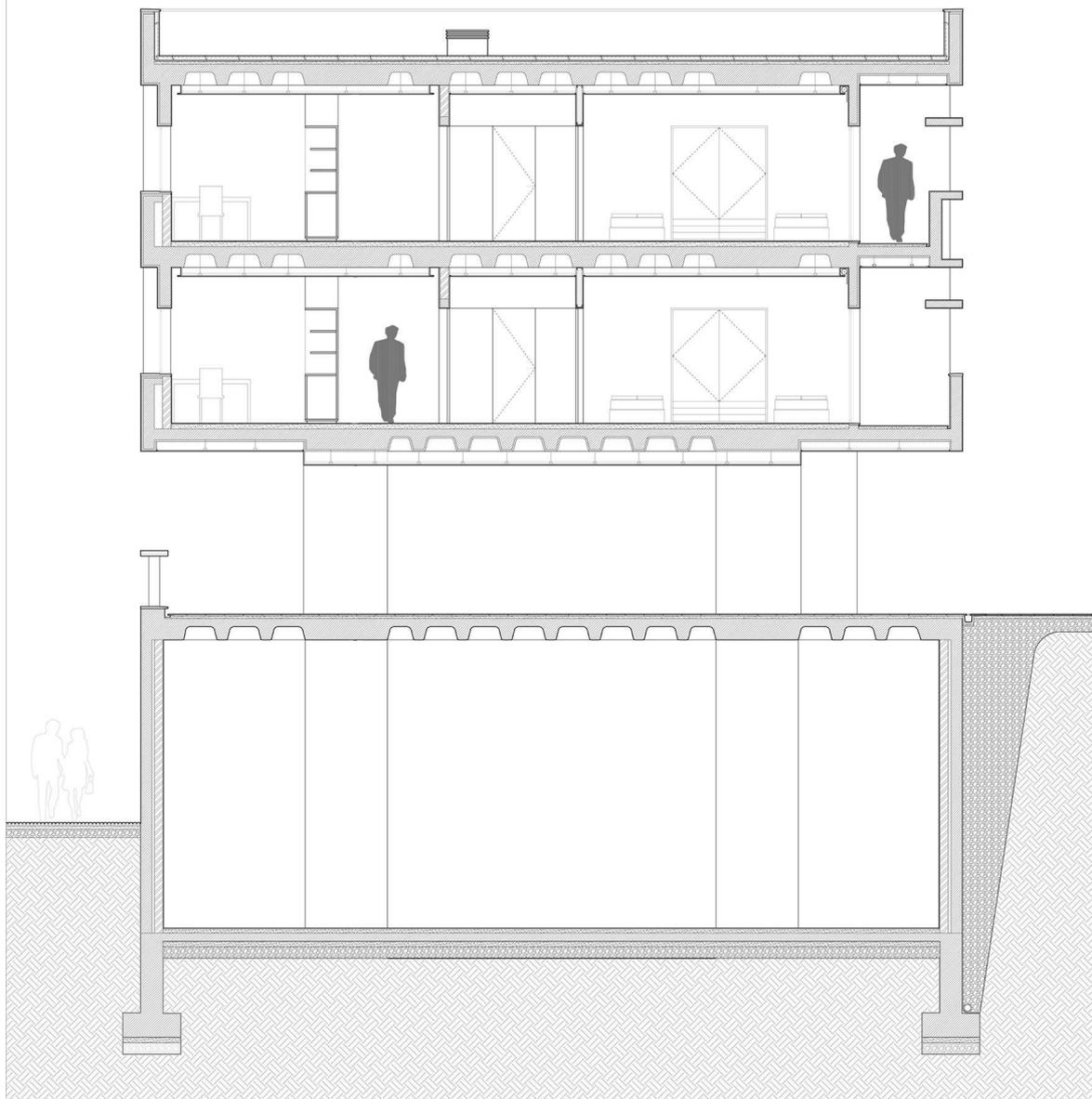


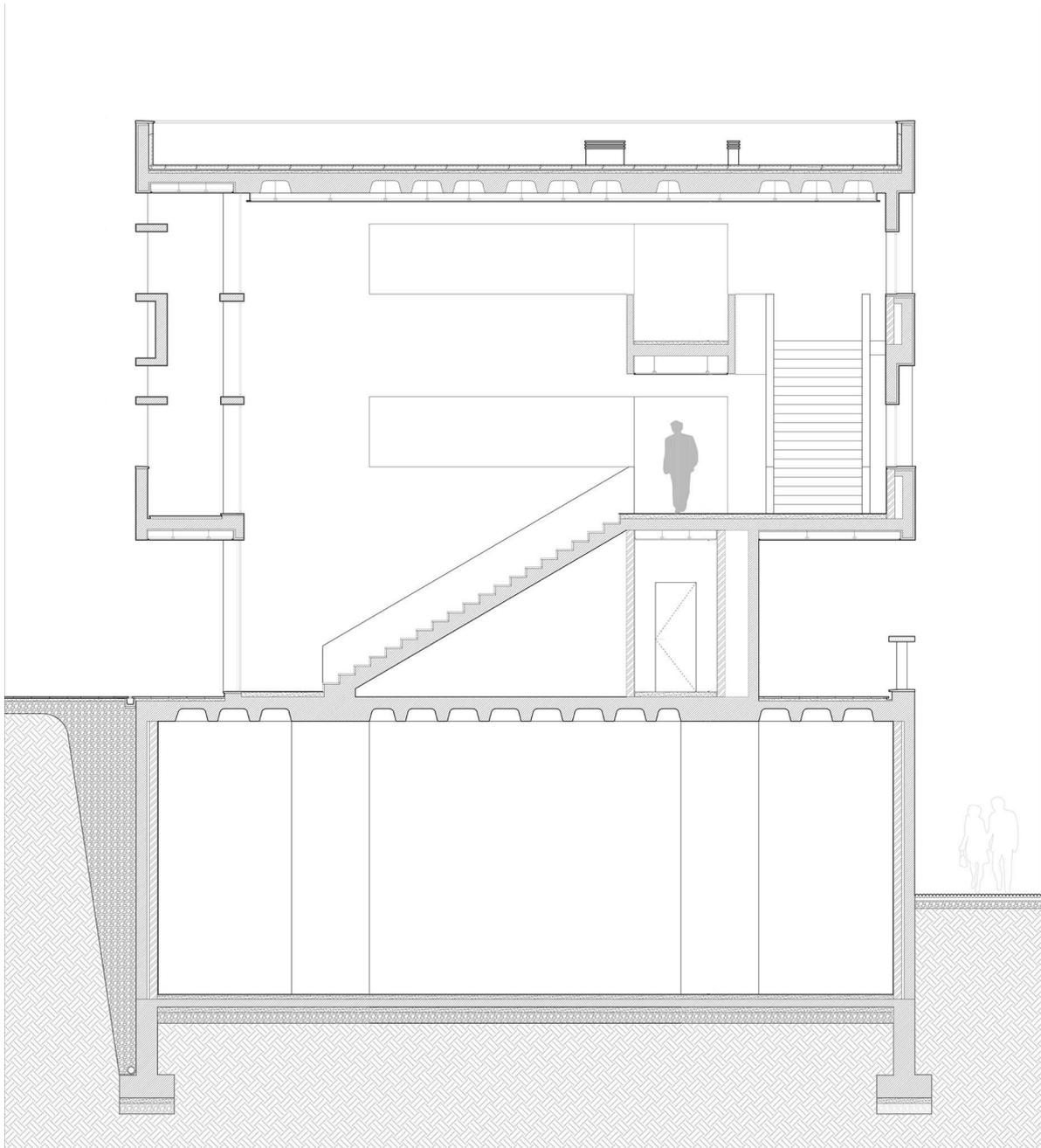












ISCTE-IUL

Departamento de Arquitectura e Urbanismo

Mestrado Integrado em Arquitectura

PROJECTO FINAL DE ARQUITECTURA

5ºano, ano letivo 2014 - 2015

Docente: Pedro Botelho

1. Pretende-se que os alunos desenvolvam simultaneamente um trabalho a várias escalas de concepção e projecto explorando as múltiplas articulações possíveis desde a escala do território às do projecto de Arquitectura dos edifícios e vice-versa.

Pretende-se que os alunos desenvolvam o seu trabalho com base no entendimento do lugar e do contexto, dos seus problemas/potencialidades, nas mais diversas estruturas naturais, construídas e humanas.

Todo o trabalho a desenvolver durante o ano tem por base um território concreto em

transformação cuja Requalificação se considera urgente.

Trata-se de encontrar uma estratégia de intervenção em que o Espaço Público edificado e não edificado cumpra a sua função eminentemente estruturante.

Trabalhar e investigar os programas que melhor cumprem os objectivos de requalificação e regeneração do território proposto. Equacionar os locais a intervir com exactidão e rigor integrando os valores patrimoniais existentes na estratégia geral de intervenção.

2. Setúbal é a cidade mais a sul da actual Área Metropolitana de Lisboa, situada na margem norte do Estuário do Sado é a capital do distrito a que dá o nome.

É uma importante cidade portuária encaixada entre a área de Sapal do estuário a nascente, o Parque Natural da Serra da Arrábida a poente e o que resta do montado alentejano e das quintas e várzeas a norte.

Pretende-se que o trabalho em grupo desenvolva uma leitura crítica do território de Setúbal, fundamentado no estudo do seu crescimento ao longo do tempo. Este estudo permitirá a compreensão e representação da estrutura urbana da cidade nas suas três principais componentes:

a) Os espaços não ocupados por construção, existentes, a requalificar e a propor (vazios, verde, água, etc).

b) As redes de distribuição de fluxos, existentes, a requalificar ou a propor (via férrea,

outras vias e atravessamentos pedonais ou de trânsito não motorizado).

c) As massas de construção, existentes, a requalificar ou a propor (habitação, comércio, serviços).

Pretende-se que a partir da apreensão global da estrutura do aglomerado, os estudos sejam aprofundados, no trabalho individual, no quadrante Sudeste da cidade.

Como ponto de partida propõe-se uma alteração ao funcionamento da linha férrea que serve a cidade, entre o Pinhal Novo e a Marateca. Assim, os comboios que servem o Sul do país passam a circular exclusivamente na linha principal, via Pinhal Novo, Poceirão e Marateca. Os comboios de passageiros que ligam Setúbal a Lisboa e ao Barreiro poderão manter o seu terminus na estação central

da cidade. Nas estações do Pinhal Novo e da Marateca passam a fazer-se as transferências de passageiros entre os comboios de longo curso e as composições que servem a cidade. As ligações ferroviárias às zonas industriais e portuárias passam a ser realizadas via Marateca. Do Pinhal Novo à Marateca passa a funcionar um *tram-train* que servirá todas as estações já existentes ou outras que se considere oportuno criar de novo.

Estamos perante uma alteração radical no funcionamento da linha férrea, sobretudo no troço que se compreende entre a estação central da cidade e o ponto em que o ramal ferroviário estabelece a ligação à área portuária, sob o viaduto de acesso à zona de *rollon-rolloff*. Neste troço, com uma extensão de cerca de 1500m, passará a funcionar exclusivamente o *tram-train*; que sendo um transporte ligeiro de baixa velocidade se integrará, com facilidade, no novo desenho para a frente urbana nascente da cidade.

Do Quebedo ao Parque da Bela Vista, do fim da Av. Luísa Tody ao viaduto de acesso ao porto, do aterro ribeirinho ao planalto e vice-versa, é agora possível pensar e propor um novo desenho para a cidade, que lhe permita renascer de um longo período de decadência e sofrimento.

3. Na primeira parte do ano, até Janeiro, serão desenvolvidos dois exercícios em simultâneo numa permanente e progressiva articulação do todo com a parte e da parte com o todo:

A - Trabalho em grupo (caderno A2):

1 - Plantas síntese (escala 1/40 000, 1/50 000) das principais etapas de crescimento até à actualidade, identificando os principais problemas da estrutura natural, construída e do seu funcionamento.

2 - Memória descritiva (máximo 5 000 caracteres)

1A. - Em simultâneo cada aluno deverá apresentar uma planta síntese, às escalas 1/4 000 e 1/5000 (correspondente ao quadrante Sudeste da planta geral), com uma estratégia para a reconversão da área compreendida entre o Quebedo e o Parque da Bela Vista (caderno A2).

B - Trabalho individual:

Projecto, para a reabilitação/reconversão da área urbana do Quebedo ou para a frente urbana das Fontainhas, incluindo um equipamento público.

O projecto, desenvolvido às escalas 1/400 e 1/200, inclui os espaços exteriores bem como os equipamentos públicos que melhor solucionem essa zona da cidade (caderno A2).

1 - Maquetas de estudo e apresentação da proposta.

2 - Plantas, cortes e alçados dos vários níveis e das situações tipo.

3 - Modelo 3D (facultativo).

4 - Memória descritiva (máximo 5 000 caracteres)

4. Após Janeiro serão desenvolvidos dois exercícios em simultâneo numa permanente e progressiva articulação do todo com a parte e da parte com o todo:

A - Caderno A2:

Ao longo da segunda parte do ano cada aluno deverá rever e/ou confirmar a sua estratégia geral de intervenção de acordo com os novos problemas e soluções resultantes do desenvolvimento dos trabalhos.

B - Trabalho individual:

Projecto, para a reabilitação/reconversão das áreas urbanas, a seguir indicadas, que incluam o desenvolvimento de um equipamento público.

1 - Fontainhas/S. Nicolau

2 - Do baluarte do 11 ao terminal fluvial.

3 - Da estrada da Graça, Pedra Furada, viaduto de acesso ao porto, arriba fóssil ao Bairro Azul.

4 - Planalto da Bela Vista.

5 - Praias do Sado/Politécnico de Setúbal.

O projecto, desenvolvido às escalas 1/400 e 1/200, inclui os espaços exteriores bem como os equipamentos públicos que melhor solucionem essa zona da cidade (caderno A2).

1 - Maquetas de estudo e apresentação da proposta.

2 - Plantas, cortes e alçados dos vários níveis e das situações tipo.

3 - Modelo 3D (facultativo).

4 - Memória descritiva (máximo 5 000 caracteres).

5 - Portfólio com o processo de evolução do trabalho (esquiços ou outros).

6 - Corte(s) construtivo(s) que sintetize o sistema construtivo e a materialidade do edifício.

5. A avaliação de PFA será feita em Júri de acordo com o estabelecido no artigo 22º do DL 115/2013, no Regulamento Específico de Avaliação de Conhecimentos e Competências da ISTA e nas Normas Orientadoras para a Dissertação ou Trabalho de Projeto do 2º ciclo – Bolonha.

A apreciação dos trabalhos será feita de modo contínuo e incide sobre os trabalhos

desenvolvidos pelos alunos e a sua participação efetiva tanto nos trabalhos de grupo como individuais.

Haverá três momentos de entrega e apreciação intercalar de trabalhos em cada semestre.

Será também dada especial atenção à regularidade das presenças dos alunos nas aulas.