

**INSTITUTO LATINO-AMERICANO TECNOLOGIA,
INFRAESTRUTURA E TERRITÓRIO (ILATIT)**

ARQUITETURA E URBANISMO

**SISTEMA ESPACIAL INTEGRADO DE SERVIÇOS PÚBLICOS PARA FOZ DO
IGUAÇU - PR**

DOUGLAS DE ALMEIDA FARIAS

Foz do Iguaçu
2021

**INSTITUTO LATINO-AMERICANO TECNOLOGIA,
INFRAESTRUTURA E TERRITÓRIO (ILATIT)**

ARQUITETURA E URBANISMO

**SISTEMA ESPACIAL INTEGRADO DE SERVIÇOS PÚBLICOS PARA FOZ DO
IGUAÇU - PR**

DOUGLAS DE ALMEIDA FARIAS

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de tecnologia, infraestrutura e território da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Lucio Flavio Gross Freitas

Coorientadora: Juliana P. Frigo

Foz do Iguaçu

2021

DOUGLAS DE ALMEIDA FARIAS

**SISTEMA ESPACIAL INTEGRADO DE SERVIÇOS PÚBLICOS PARA FOZ DO
IGUAÇU – PR**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de tecnologia, infraestrutura e território da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Lúcio F. Freitas
UNILA

Coorientadora: Prof. (a). Juliana P. Frigo
UNILA

Convidado interno: Prof. (a) Juliana Rammé
UNILA

Convidado Externo: Prof. Rodrigo Pinto

Foz do Iguaçu – PR
2021.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a Clarisse Mazini, Zeneide Mazini de Almeida Farias, Jose Farias e Carlos Daniel de Almeida Farias, pois sempre acreditaram em mim e sempre me incentivaram a nunca desistir dos meus sonhos

AGRADECIMENTOS

Primeiramente Gostaria de agradecer a Deus por me guiar nos momentos que mais me senti perdido.

A minha família, que não mediu esforços para me ajudar, a minha avó Clarisse, que sempre esteve e permanecia comigo durante as madrugadas de estudo, com uma xicara de café e um sorriso. Aos meus pais, Zeneide e Jose, que fizeram até o impossível para que eu concluísse a graduação e me ensinaram o verdadeiro sentido de nunca desistir, por mais difícil que fosse a situação. A Carlos Daniel, meu irmão, que em meio a toda essa confusão me ajudou a não enlouquecer com os trabalhos e olha que não foram poucos.

Aos meus orientadores, Lucio Flavio Gross Freitas e Juliana Pires Frigo, que estiveram sempre comigo durante a árdua jornada e que acreditaram no meu potencial e não mediram esforços para me ajudar, espero um dia ser um grande arquiteto, assim, como vocês são para mim, grandes arquitetos!

A minha colega que me auxiliou Jéssica Machado Seolin.

Aos professores e outros profissionais da UNILA, que me ajudaram diretamente e indiretamente a concluir está fase tão importante da minha vida.

A minha atlética, *Gran Carpincho* (Capivara, em espanhol), onde conquistei grandes e verdadeiros amigos.

Ao esporte, principalmente ao HANDEBOL, que sempre manteve minha mente e meu corpo sã e me ensinou o espirito de lealdade e amizade.

A todos vocês eu serei eternamente grato!

RESUMO

A cidade de Foz do Iguaçu-PR, possui vários locais prestadores de serviços públicos essenciais, porém, estes mesmos serviços encontram-se espalhados pela extensão da malha urbana da cidade, não favorecendo seus moradores ou demais usuários. Outro ponto observado é que causa grande insatisfação para os moradores é a ineficácia da mobilidade urbana, tendo em vista a dispersão destes serviços o morador não consegue realizar ou resolver todas as questões em apenas um único dia. Para amenizar estes problemas, faz-se necessário o desenvolvimento de uma edificação que disponibilize de diversos serviços públicos de diferentes áreas em um único local. Sendo assim, este trabalho tem como objetivo desenvolver um projeto arquitetônico onde esses serviços estejam integrados e que atendam com melhor eficiência, agilidade e qualidade. Sequencialmente, serão exibidas as metodologias aplicadas como pesquisas bibliográficas documentais e pesquisas de campo, além das visitas técnicas que com embasamentos científicos sobre a realidade mediante os resultados alcançados e a interpretação dos mesmos foi possível criar esta proposta. Buscou-se por noções de serviços públicos, qualidade de vida, mobilidade urbana, métodos construtivos e materiais para o desenvolvimento do anteprojeto. Apresenta-se também um estudo de objeto no qual a proposta será inserida, considerando suas características, influência e suas condicionantes, além das diretrizes de projeto com intenções funcionais. Por fim, apresenta-se um projeto arquitetônico de um edifício com diversos serviços públicos que melhor requalifica os serviços públicos da cidade de Foz do Iguaçu.

Palavras-Chaves: Serviços públicos, sistema integrado, qualidade de vida, mobilidade urbana.

ABSTRACT

The city of Foz do Iguaçu-PR, has several locations providers of essential public services, however, these services are spread throughout the extension of the urban network of the city, not favoring its residents or other users. Another point observed and that causes great dissatisfaction to the residents is the inefficiency of urban mobility, in view of the dispersion of these services the resident can not perform or solve all the issues in a single day. To alleviate these problems, it is necessary to develop a building that makes available several public services from different areas in a single place. Thus, this work aims to develop an architectural project where these services are integrated and that serves with better efficiency, agility and quality. In sequence, the applied methodologies will be shown, such as bibliographic and documentary researches and field researches, besides the technical visits that, with scientific basis about the reality, through the achieved results and their interpretation, it was possible to create this proposal. It was searched for notions of public services, quality of life, urban mobility, construction methods and materials for the development of the preliminary design. It is also presented a study of the object in which the proposal will be inserted, considering its characteristics, influences and its conditioning factors, besides the project guidelines with functional intentions. Finally, an architectural project for a building with several public services that best requalifies the public services of the city of Foz do Iguaçu is presented.

Keywords: Public services, integrated system, quality of life, urban mobility.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa base de Foz do Iguaçu

Figura 2 – Filme, Tempo modernos

Figura 3 – Quadro de silhuetas

Figura 4 – Escala de silhuetas para crianças

Figura 5 – Escala de silhuetas para adultos

Figura 6 - Poupa Tempo - Lapa, SP

Figura 7 - Imagem interna – Poupa Tempo - Lapa, SP

Figura 8 - Indicação de distância do terminal de transporte Dom Pedro II a sede do Poupa tempo – Lapa, SP

Figura 9 – Mapa de fluxos, Poupa tempo – Lapa, SP

Figura 10 – Divisão dos serviços na plataforma o Poupa tempo - Lapa, SP

Figura 11 – Planta Baixa Poupa Tempo – Lapa, SP

Figura 12 – Fachada com mapa de cheios e vazios

Figura 13 – Cortes, projeto Poupa Tempo – Lapa, SP

Figura 14 – Área de atendimento público Poupa Tempo – Lapa, SP

Figura 15 – Esquema de incidência solar Poupa Tempo – Lapa, SP

Figura 16 - Planta de cobertura Poupa Tempo – Lapa, SP

Figura 17 - Perspectiva Poupa Tempo – Lapa, SP

Figura 18 – Planta Baixa Geral Poupa tempo – Lapa, SP

Figura 19 – Logo Ação Global

Figura 20 – Perspectiva Geral, Edifício Torre Marechal – Foz do Iguaçu, PR

Figura 21 – Situação e mapa de Vias, Edifício Torre Marechal

Figura 22 – Esquema volumetria, Edifício Torre Marechal

Figura 23 - Planta baixa geral térrea, edifício Torre Marechal

Figura 24 – Planta Baixa pavimento tipo, Edifício Torre Marechal

Figura 25 – Esquema de cheios e vazios, Edifício Torre Marechal

Figura 26 – Perspectiva, Edifício Torre Marechal

Figura 27 – Vista Interna, Edifício Torre Marechal

Figura 28 - Localização do Terreno, objeto de estudo

Figura 29 – Dimensões e vias de acesso ao Terreno

Figura 30 – Foto Satélite área de estudo

Figura 31 – Situação do Terreno e entorno imediato

Figura 32 – Carta Solar de Foz do Iguaçu, PR

Figura 33 – Esquema de incidência solar

Figura 34 – Topografia atual do terreno

Figura 35 – Esquema de ventos dominantes – Foz do Iguaçu, PR

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Quantidade de horas de descanso por faixa etária

Tabela 2 – Mobilidade e tempo de deslocamento

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Expectativa de vida em anos

Gráfico 2 – Perfil dos moradores entrevistados de Foz do Iguaçu

Gráfico 3 – Tempo de espera em serviços público

Gráfico 4 – Nível de insatisfação quanto a infraestrutura

Gráfico 5 – Insatisfação com os serviços públicos de Foz do Iguaçu

Gráfico 6 – Grau de satisfação quanto ao transporte público em Foz do Iguaçu

LISTA DE ABREVIATURAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
CAU	Conselho de Arquitetura e Urbanismo
CDC	Código de Defesa do Consumidor
QVT	Qualidade de vida no trabalho
TCC	Trabalho de Conclusão de Curso
UNILA	Universidade Federal da Integração Latino-Americana

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	14
1.2 PROBLEMA	14
1.3 APRESENTAÇÃO E JUSTIFICATIVA	14
2. OBJETIVOS	19
2.1 GERAL	19
2.2 ESPECIFICO	19
3. METODOLOGIA.....	20
4. ANALISE E DIAGNÓSTICOS	21
5. PROPOSTA PRÉVIA	21
6. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	22
6.1 SERVIÇOS PÚBLICOS	22
6.1.1 Conceito “Serviços Públicos”	22
6.1.2 SERVIÇOS PÚBLICOS NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988.....	22
6.2 QUALIDADE DE VIDA.....	23
6.2.1 A qualidade de vida no trabalho	25
6.2.2 Imagem corporal como qualidade de vida	26
6.3 MOBILIDADE	29
6.3.2 Mobilidade Urbana	29
6.3.3 Plano de mobilidade urbana de Foz do Iguaçu	30
6.4 REFERÊNCIAS PROJETUAIS – CORRELATOS	31
6.4.1 Projeto: Poupa Tempo – SP	31
6.4.1.1 Ficha Técnica	32
6.4.1.2 Descrição da edificação.....	33
6.4.1.3 Análise da Forma.....	33
6.4.1.4 Programa de necessidades	34
6.4.1.5 Análise da Tecnologia construtiva	39
6.4.1.6 Análise da Função	39
6.4.1.7 CONCLUSÃO	40
6.5.1 Projeto - Ação Global	41
PROGRAMA DE NECESSIDADES	42
6.5.1 Projeto – Torre Marechal	44
6.5.1.1 Ficha Técnica	45

6.5.1.2 Descrição da edificação.....	45
6.5.1.3 Programa de Necessidades.....	46
6.5.1.4 Análise da Forma.....	46
ANÁLISE GERAL DOS CORRELATOS.....	52
7 FOZ DO IGUAÇU.....	54
7.1 INTRODUÇÃO.....	54
7.2 HISTORICO DA CIDADE.....	54
7.3 GEOGRAFIA.....	54
7.4 ECONOMIA	55
RESULTADO DAS PESQUISAS	55
Infraestrutura dos Serviços Públicos.....	57
ANALISE GERAL DOS QUESTIONARIOS	60
ESTUDO DO OBJETO.....	61
CONDICIONANTES PROJETUAIS	61
LOCALIZAÇÃO DO TERRENO	61
ENTORNO IMEDIATO.....	63
REGIÃO DE INFLUÊNCIA.....	66
INSOLAÇÃO	66
TOPOGRAFIA	68
VENTOS DOMINANTE.....	68
ORGANOGRAMA	70
FLUXOGRAMA	72
CONCLUSÃO	74
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA.....	75

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA –
UNILA CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO**

1. INTRODUÇÃO

1.1 . DELIMITAÇÃO DE ESTUDO E PESQUISA

Tema: Unificação dos serviços públicos em espaço único, visando um aumento na qualidade de vida dos cidadãos de Foz do Iguaçu.

O presente capítulo tem por objetivo apresentar o tema desenvolvido nesta monografia. É justificada a escolha do tema devida a sua relevância.

Em seguida expomos os objetivos e a finalidade deste trabalho, evidenciando a metodologia de desenvolvimento.

1.2 PROBLEMA

Como a dispersão espacial dos serviços públicos interferem na qualidade de vida e na agilidade das tramitações processuais dos moradores da cidade de Foz do Iguaçu – PR e de que modo podem ser reorganizados esses serviços?

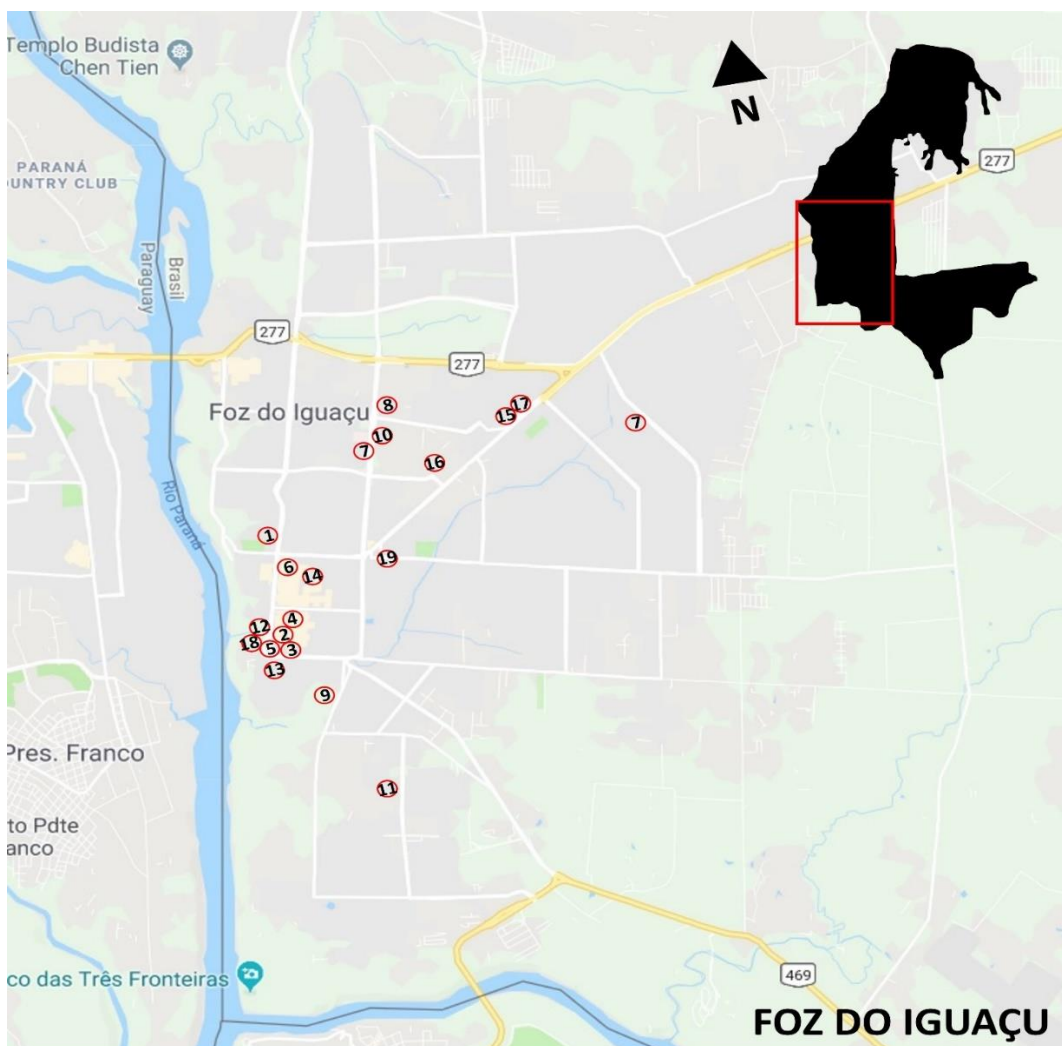
1.3 APRESENTAÇÃO E JUSTIFICATIVA

Esta monografia de conclusão de graduação versa sobre o tema, unificação dos serviços públicos em espaço único, visando um aumento na qualidade de vida dos cidadãos de Foz do Iguaçu. A justificativa do tema vem da observação da espacialidade urbana da cidade de Foz do Iguaçu – PR, e seus serviços públicos voltados à sua população, que encontram-se espalhados e na maioria das vezes, distantes uns dos outros, como se observa na figura 01. Constata-se daí, que a mobilidade ou o deslocamento que os cidadãos precisam fazer para realizar suas atividades, exige tempo e maiores gastos. Agregando esses serviços em um único equipamento urbano, com ênfase na agilização e requalificação dos serviços oferecidos em um espaço integrado, pode melhorar-se o atendimento, a eficiência e as relações sociais, tão importantes em atividades dessa natureza.

Segundo o Regime Jurídico de Serviços Públicos¹:

Serviço Público é todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade ou simples conveniências do Estado.

Figura 1- Mapa base de Foz do Iguaçu



Legenda

- | | | |
|--|-------------------------------------|----------------------|
| ① Terminal de Transporte | ⑨ Sanepar – Saneamento do Paraná | ⑰ Foztrans |
| ② Correios | ⑩ Detran – Departamento de trânsito | ⑱ Junta Militar |
| ③ Bancos | ⑪ Copel – Companhia de Energia | ⑲ Coleta de resíduos |
| ④ Lotéricas | ⑫ Cartório | |
| ⑤ Prefeitura | ⑬ Biblioteca Pública | |
| ⑥ Serviços farmacêuticos | ⑭ Agência do trabalhador | |
| ⑦ Polícia civil – Instituto de identificação | ⑮ Polícia militar | |
| ⑧ Polícia Federal | ⑯ Rodoviária | |

¹ **Regime Jurídico de Serviços Públicos.** Disponível em:< <http://www.tudosobreconcursos.com/materiais/direito-administrativo/regime-juridico-dos-servios-pblicos>> Acesso: 10 maio 2019.

Fonte: Google Maps. Mapeamento adaptado pelo autor.

O presente projeto tem por objetivo, elaborar um espaço arquitetônico espacialmente unificado que atenda à algumas necessidades dos cidadãos da cidade de Foz do Iguaçu-PR dentro das atividades de serviços públicos.

Atualmente, segundo o último levantamento do IBGE (2019), estima-se que a cidade possui uma população de 258.532 habitantes.

Foz do Iguaçu é uma cidade encontrada na região oeste do Estado do Paraná com cerca de 617,701 km², a cidade se encontra em constante crescimento, Foz do Iguaçu situa-se em uma área privilegiada de fronteira com dois outros países, Argentina e Paraguay.

Alguns dos serviços que poderão ser encontrados nesta proposta encontram-se separados em alguns setores como:

GERAL

- Serviço de impressão
- Caixa eletrônico
- Voz amiga – Ouvidoria anônima para aconselhamento via telefone (depressão, pessoas com tendências suicida)
- Sala de procedimentos de enfermagem
- Sala de segurança

ÁGUA / LUZ / ESGOTO

- Solicitação de via para pagamento
- 2º Via
- Informações gerais
- Reclamações

TRANSPORTE COLETIVO

- Cartão Único

TRABALHO / EMPREGO

- Vagas de trabalho
- Seguro desemprego

SERVIÇOS MUNICIPAIS

- Certidão de baixa atividade
- Cartório
- Procon
- Certidão Negativa de contribuinte
- Inclusão a programas (Minha casa minha vida, Bolsa família etc..)
- Outros

CONTAS / IMPOSTO

- Secretaria da Fazenda
- Receita Federal
- Parcelamento de contas
- 2º via de parcelas
- Outros

VEICULOS

- Detran
- Licenciamento
- Informações e consultas
- Registro e Transferências
- Infrações e Multas
- CNH
- Renovações

DOCUMENTOS PESSOAIS

- RG
- CPF
- Certidão de nascimento
- Título de eleitor
- Documentos militar
- Achados e perdido
- Carteira de trabalho
- Boletim digital (Antecedentes criminais)

EDUCAÇÃO

- Encaminhamento a estágios
- Menor aprendiz
- Boletim Escolar
- Consulta de Matrícula
- Consulta de concluinte
- Declarações
- Transferência escolar

A cidade de Foz do Iguaçu possui locais de atendimento que desempenham atividades dessa natureza que se mostram em mau estado de conservação, com mobiliários, equipamentos e *layout* precários, gerando grandes filas, desconforto e mau atendimento. Segundo a reportagem feita por Marina Motomura²:

Passamos cerca de 4 anos, 9 meses e 18 dias, esperando em filas, esses números podem variar de acordo com a função de cada pessoa ou até mesmo o local de onde ela mora.

Atualmente, existe um projeto de lei sobre esse tema (Lei 3.487-B, 2000), sobre quanto tempo podemos aguardar em uma fila. O Código de Defesa do Consumidor (CDC)³ e as leis sobre o tema preveem uma série de sanções administrativas aos locais que descumprem a legislação. As penalidades podem variar desde advertências à multas.

² MOTOMURA, Marina. **Mundo estranho - Quanto tempo na vida a gente passa dormindo? E fazendo cocô? E tendo orgasmo?** Disponível em:< <https://super.abril.com.br/mundo-estranho/quanto-tempo-na-vida-a-gente-passa-dormindo-e-fazendo-coco-e-tendo-orgasmo/>> Acesso: 10 maio 2019

³ CDC – **Código de Defesa do Consumidor**. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm> Acesso: 10 maio 2019

2. OBJETIVOS

2.1 GERAL

O principal objetivo desta monografia é propor um espaço que forneça o maior número de serviços públicos que atendam às necessidades dos cidadãos em Foz do Iguaçu. Visando facilitar o acesso a estes serviços.

2.2 ESPECIFICO

- Realizar levantamento dos principais serviços utilizados.
- Criar um mapa com a atual localização dos espaços onde esses serviços são oferecidos.
- Gerar um quadro informativo do tempo de deslocamento gasto pelos usuários a partir do Terminal de Transporte Público de Foz do Iguaçu até o local desejado.
- Criar um projeto arquitetônico de espaço multifuncional para integrar e bem oferecer os serviços públicos na cidade de Foz do Iguaçu.

3. METODOLOGIA

Para realizar essa proposta de intervenção, durante este ano (2019) foram realizadas pesquisas, além da aplicação de questionários do tipo com perguntas de múltipla escolha, onde foram aplicados 100 (cem) questionários, destes, 70 foram aplicados no terminal de transporte urbano da cidade de Foz do Iguaçu para a população em geral e 30 foram aplicados para servidores públicos, de maneira a entender e identificar as demandas, as problemáticas e expectativas, assim como as características dos moradores, para que assim seja desenvolvida a proposta.

Desta forma o trabalho foi dividido em três partes, sendo elas; contexto, local e proposta. O contexto, consiste na análise histórica cerca do tema de serviços públicos espacialmente integrados e análise das informações levantadas a partir das pesquisas realizadas através dos questionários aplicados. Posteriormente a criação de mapas apresentando a atual localização dos serviços, quadro temporal do deslocamento gasto para cada serviço público, com isso pretende-se entender a importância da aproximação destes serviços.

Da segunda parte, o local, ainda com base no levantamento informacional realizado, busca-se entender ao máximo as necessidades do público alvo, neste caso a população da cidade de Foz do Iguaçu, para que assim a partir das dinâmicas territoriais seja estabelecido o lugar que melhor favoreça os usuários. Entender quais são as problemáticas, como as pessoas vão se relacionar com o projeto e o seu entorno e qual é a melhor maneira de intervir neste território escolhido.

Por fim, a proposta, desenvolvido sobre o tema, foram realizados estudos de caso que permitiram a reflexão e o consolidação de algumas estratégias, além de peculiaridades projetuais, a definição sólida do que é um espaço integrador e o que se espera dele como equipamento urbano, além do desenvolvimento de um complexo programa de necessidades básicas, que busca o uso de serviços combinados, compatíveis com o diagnóstico da região, e que finalmente resultasse em um projeto arquitetônico.

4. ANALISE E DIAGNÓSTICOS

Os dados levantados nas pesquisas de campo e questionários aplicados, serão compilados visando uma melhor análise e compreensão, servindo de complemento para o entendimento do problema.

A análise e interpretação dos dados também permitem um melhor desenvolvimento para esta dissertação e mostram se os objetivos gerais e os específicos podem ser alcançados.

Com este trabalho almejo disponibilizar a prefeitura de Foz do Iguaçu e as empresas responsáveis pelo sistema de transporte público coletivo, uma possível contribuição com informações suficientes para que ocorra o aprimoramento de suas ações, no que se refere ao traçado das linhas de ônibus, demanda de veículos e uma revisão dos serviços públicos disponíveis atualmente.

A análise dos dados é entendida como, descrição dos resultados obtidos, visando os objetivos do trabalho a ser apresentado.

Afere-se que a interpretação, descrição e análise dos resultados, apoiando-os a gráficos e tabelas, para que o propósito maior, seja, responder com clareza aos objetivos específicos.

5. PROPOSTA PRÉVIA

Através de estudos prévios sobre projetos unificados e espaços integradores, como também, análise dos espaços e programas de necessidades das áreas de grandes fluxos direcionadas ao público, será desenvolvida uma estrutura espacial integradora como intervenção e requalificação do espaço público, para: atendimento informacional, comercialização de produtos, prestação de serviços, regularização de dados, lazer e alimentar.

6. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

6.1 SERVIÇOS PÚBLICOS

6.1.1 Conceito “Serviços Públicos”

Os serviços públicos no Brasil se fundaram no ano de 1808, com a vinda da família Real Portuguesa. Com o passar dos anos, viu-se a necessidade do desenvolvimento da diplomacia em prol da então colônia; a partir deste fato o trabalho administrativo passou a receber mais atenção. (ÉTHOS, 2014)

Segundo Domitila Alves⁴.

A ideia de serviço público está intimamente ligada ao modelo de Estado adotado em determinado momento histórico, aos objetivos propostos pelo Estado, sua forma de organização e aos modos de atuação e atribuições da Administração Pública.

6.1.2 SERVIÇOS PÚBLICOS NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988

Ainda conforme Domitila Alves, em 1988, o Brasil adotou politicamente o Estado Democrático de Direito onde a democracia passou a ser pluralista, diminuindo assim a desigualdade social. A partir desta abordagem, os usuários ganharam uma grande importância na participação dentro dos serviços públicos.

Segundo Regina Negreiros (2014), o funcionalismo se tornou mais forte após a proclamação da República (15 de novembro de 1889), onde colaborou com a administração, isso fez com que serviços básicos fossem alavancados, fazendo com que as necessidades dos cidadãos pudessem ser atendidas.

Tendo em vista essas necessidades, na data de 11 de setembro de 1990, foi criado o Código de Defesa do Consumidor (CDC); a Lei no 8.078 entrou em vigor no ano seguinte, visando uma melhor adequação da relação entre consumidores e fornecedores.

⁴ Procuradora Nível III do Município de Diadema. Especialista com pós-graduação *latu sensu* em Direito Ambiental, pela Wpós e pós-graduação *latu sensu* em Direito Tributário, pela Faculdade Internacional Signorelli.

A necessidade de se criar esta Lei deu-se pelo motivo que anteriormente antes da criação do CDC, os problemas entre fornecedores e consumidores eram resolvidos pelo Código Civil, porém o sistema passou a ser insuficiente e não atender à demanda.

6.2 QUALIDADE DE VIDA

Qualidade de vida é um conceito criado pelo economista John Kenneth Galbraith, em 1958.

Atualmente, a qualidade de vida está diretamente ligada ao modo e às condições de vida da humanidade, seguindo o pensamento de Galbraith, a OMS⁵ diz que:

Qualidade de vida indica o nível das condições básicas e suplementares do ser humano. Estas condições envolvem desde o bem-estar físico, mental, psicológico e emocional, os relacionamentos sociais, como família e amigos, e também a saúde, a educação e outros parâmetros que afetam a vida humana.

O senso comum apropriou-se deste pensamento de forma a melhorar o seu padrão de bem-estar, seja ele de ordem econômica (financeira), social ou até mesmo emocional. Todavia, ao se falar do conceito de qualidade de vida, nos deparamos com um conceito em construção. Ora relacionamos a qualidade em saúde física, em outros momentos relacionamos ao habitar, lazer e aos hábitos alimentares, mas o fato é que essa forma de saber, afirma que todos esses fatores levam à uma percepção positiva de bem-estar.

O conceito de qualidade de vida engloba vários fatores isso nós já sabemos, e estes mesmos fatores podem ser tanto individuais, quanto coletivos. Essas manifestações podem ser encontradas por exemplo na edição de nº 1897, da revista *ISTO É*⁶, março de 2006, onde o próprio título nos fala:

9 lições de qualidade de vida: mudanças que você pode promover no seu dia-a-dia para conquistar um novo padrão de bem-estar físico e mental, e viver melhor.

⁵ OMS – Organização Mundial da Saúde – Qualidade de vida.

⁶ ISTO É – 9 Lições para uma vida melhor. Disponível em: <<https://istoe.com.br/>> 12 maio 2019.

O bem estar humano está relacionado há muitos fatores, alguns até citados anteriormente. Outro fator que está agindo de forma positiva no viver bem, é a quantidade de horas adequadas de descanso à cada faixa etária. O jornal *online BBC News*⁷, nos revela um quadro com essas informações, e até mesmo nos indica outros hábitos.

Tabela 1: Quantidade de horas de descanso por faixa etária:

Recém-nascidos (0-3 meses): o ideal é dormir entre 14 a 17 horas por dia, embora também seja aceitável um período entre 11 a 13 horas. Não é aconselhável dormir mais de 18 horas.
Bebês (4-11 meses): Recomenda-se que o sono dure entre 12 e 15 horas. Também é aceitável um período entre 11 e 13 horas, mas não mais do que 16 ou 18 horas
Crianças pequenas (1-2): não é aconselhável dormir menos de 9 horas ou mais de 15 ou 16 hora. É recomendável que o descanso dure entre 11 e 14 horas.
Crianças em idade pré-escolar (3-5): 10-13 horas é o mais apropriado. Especialistas não recomendam dormir menos de 7 horas ou mais de 12 horas.
Crianças em idade escolar (6-13): o aconselhável é dormir entre 9 e 11 horas.
Adolescentes (14-17): Devem dormir em torno de 10 horas por dia.
Adultos jovens (18-25): 7-9 horas por dia. Não devem dormir menos de 6 horas ou mais do que 10 ou 11 horas.
Adultos (26-64): O ideal é dormir entre 7 e 9 horas, embora muitos não consigam.
Idosos (65 anos ou mais): o mais saudável é dormir 7 a 8 horas por dia.

Fonte: Tabela de horas de descanso por idade.

Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/02/150210_sono_idade_lgb>

Acesso em: 11 maio 2019.

⁷ BBC News - British Broadcasting Corporation. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese>>
Acesso 11 maio 2019.

Segundo dados do IBGE⁸, levantados entre os anos de 1940 a 2018, mostram que a perspectiva de vida no Brasil, aumentou de 45 para 76 anos. Estes dados nos situam como as pessoas estão melhorando seus hábitos no decorrer dos anos, sejam eles: alimentares, sociais, trabalhistas etc.

6.2.1 A qualidade de vida no trabalho

Segundo Fogaça (2014) atualmente, as empresas estão dando maior importância aos seus funcionários, e como tal, possuem necessidades, desejos e até mesmo problemas, o caso é que estes problemas mesmo que indiretamente interferem no sistema de produção, ainda segundo o autor, um funcionário feliz e satisfeito, produz mais que um funcionário submetido a condições ruins de trabalho.

O filme Tempos Modernos, realizado em 1936, pelo ator Charlie Chaplin, nos relata estas formas de tratamento. O filme mostra a vida de um operário em plena Revolução Industrial de 1930, onde as indústrias começaram a criar a produção em série e foram deixando de lado a produção artesanal. No filme, os operários são submetidos à uma forma de produção em grande escala, onde as condições trabalhistas afetavam tanto as condições físicas, quanto as mentais.

A ideia da proposta do sistema integrador para a cidade de Foz do Iguaçu é quebrar essa ideia que um único funcionário deve ser submetido a várias funções e atender a um grande número de pessoas sozinho em sua jornada de trabalho extensa, enquanto no filme tempos modernos mostra um funcionário sendo explorado, o sistema integrador pretende contar com um grande número de prestadores de serviço que possam atender com qualidade a população da cidade.

⁸ IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Figura 2 – Filme. Tempos modernos



Fonte: Tempos Modernos.

Disponível em: <https://radiopeaobrasil.com.br/tempos-modernos-e-uma-critica-pungente-da-modernidade-capitalista-filme/>

Conforme Sampaio (2004), foi a partir de 1970, que a qualidade de vida realmente se desenvolveu, nos Estados Unidos; nesta época foram desenvolvidos centros de estudo em qualidade de vida.

Visando um melhor desempenho de seus funcionários, a qualidade de vida no trabalho vem ganhando novas formas para que estes indivíduos se sintam melhores em seu ambiente de trabalho, (Limongifrança, 2004).

De acordo com Marco A. Silva e Ricardo Marchi (1997), uma maior qualidade de vida no trabalho não só favorece o empregado como também o empregador, pois o funcionário que se encontra bem em seu local de trabalho, acaba tendo um melhor rendimento.

6.2.2 Imagem corporal como qualidade de vida

A cultura da sociedade a qual pertencemos, influência direta e indiretamente quanto ao hábitos de saúde. Atualmente, segundo o jornal “O Globo,⁹ 40% da população adulta dos Estados Unidos, estão acima do peso ou já atingiram a situação de pessoas obesas”. Conforme Almeida, Gutierrez e Marques (2012).

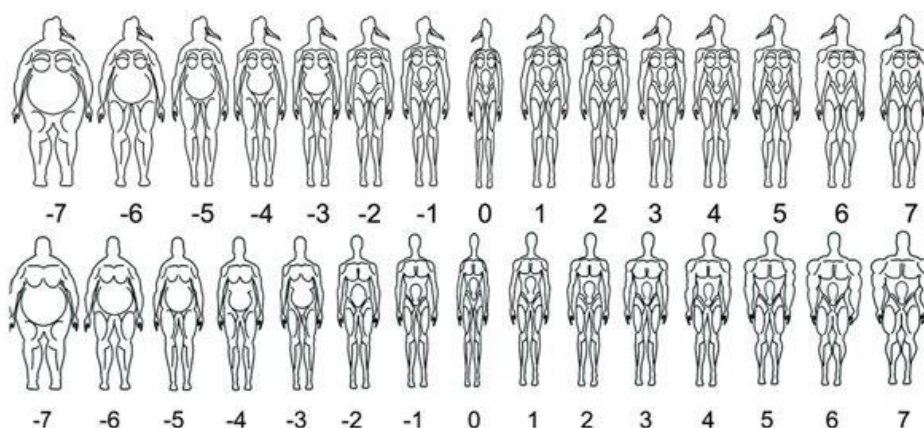
O estado de saúde é um indicador das possibilidades de ação do sujeito em seu grupo, se apresentando como um facilitador para a percepção de um

⁹ O Globo – Jornal Brasileiro fundado por Irineu Marinho em 29 de julho de 1925

bem-estar positivo ou negativo. É influenciado pelo ambiente, pelo estilo de vida, pela biologia humana e pela organização do sistema de atenção à saúde em que o sujeito está inserido.

A Qualidade de vida se tornou um conceito de grande importância na vida humana, tornou-se um grau de satisfação encontrado na vida familiar, amorosa, social e principalmente estético corporal. Atualmente, o conceito de qualidade de vida é algo amplo e complexo, que só pode ser definido de acordo com as expectativas de cada indivíduo (F. Skopinski, T. Resende, R. Schneider, 2015, p 96).

Figura 3 – Quadro de silhuetas



Fonte: Conjunto de silhuetas para avaliação corporal segundo Stunkard.

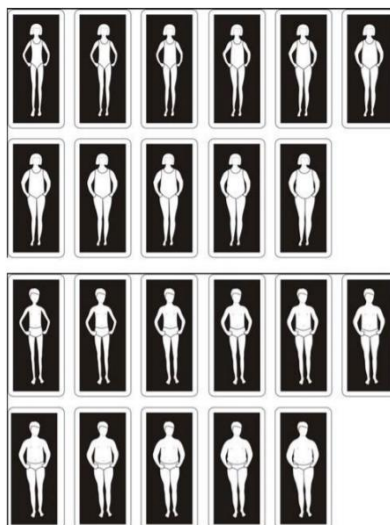
Disponível em: www.scielo.br/img/revistas/rbsmi/v9n3/04f1.gif

O prazer causado pela própria imagem corporal é algo que foi determinado pela escala de silhuetas proposta por Stunkard¹⁰. A escala tem por intenção propor o grau de satisfação corporal, ocorre em diversos graus, partindo da magreza até o grau da obesidade.

Com base nos estudos de Stunkard, a pesquisadora Idalina Shiraishi Kakeshita (2008), fez adaptações a escala de silhuetas. A mesma levou em consideração as diferentes etnias pelo globo, além de outros fatores como faixa etária e gênero.

¹⁰ Dr. Albert J. Stunkard – Pesquisador sobre obesidade.

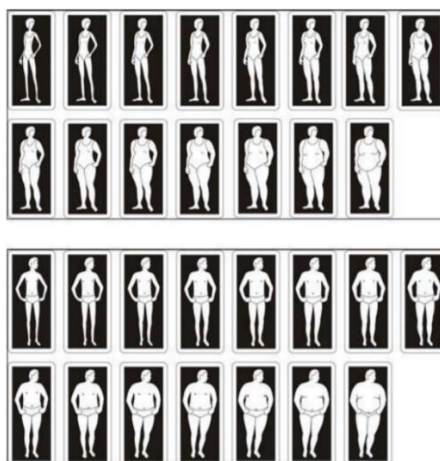
Figura 4 – Escala de silhuetas para crianças



Fonte: Kakeshita et al, 2009

Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ptp/v25n2/a15v25n2.pdf>

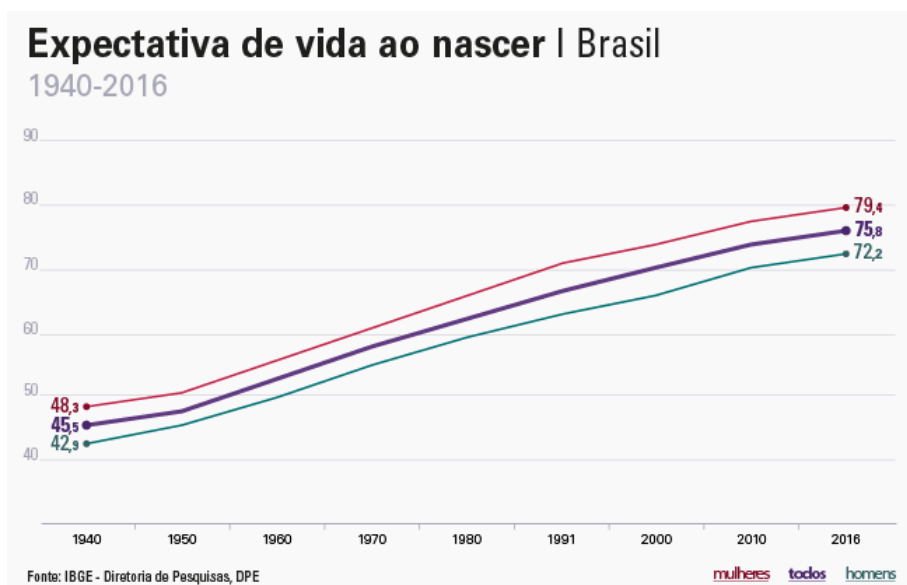
Figura 5 – Escala de silhuetas para adultos



Fonte: Kakeshita et al, 2009

Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ptp/v25n2/a15v25n2.pdf>

A perspectiva na melhoria dos hábitos, fez com que a expectativa de vida da população aumenta-se. O gráfico abaixo, nos mostra o aumento da expectativa de vida no decorrer dos anos.

Gráfico 1 – Expectativa de vida em anos

Fonte: Gazeta Brazilian News – Perspectiva de vida passou de 45 para 76 anos.

Disponível em: <<https://gazetanews.com/expectativa-de-vida-passou-de-45-para-75-anos-de-1940-a-2014/>>

6.3 MOBILIDADE

6.3.2 Mobilidade Urbana

Quando falamos sobre o tema de mobilidade o mesmo vai muito além do que pensar somente em carros ou outros veículos, dentro desse tema a uma variedade de conjunturas como ruas, calçadas entre outros a serem pensados para juntos formar a mobilidade.

Segundo a Lei de mobilidade urbana entende-se pela mesma:

A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc) que possibilitam esse ir e vir cotidiano.

A mobilidade é um dos principais aliados do crescimento e desenvolvimento urbano, conforme as cidades crescem e os bairros residenciais são construídos cada vez mais longe dos grandes centros, fica a cargo da mobilidade ligar esses pontos centrais a esses bairros, com ruas, avenidas, calçadas etc...

Conforme esses bairros residências são construídos surge assim o que chamamos de cidades, em contra partida esses bairros distantes fazem com que os

moradores tenham de se deslocar fazendo com que os mesmos gastem muito tempo do seu dia, apenas com o deslocamento.

6.3.3 Plano de mobilidade urbana de Foz do Iguaçu

De acordo com o plano de mobilidade urbana da cidade de Foz, mais conhecido como “MOBI FOZ”, o plano visa contemplar os equipamentos e a infraestrutura já existente para a partir daí pensar em novas maneiras de qualificar esses espaços urbanos.

Os objetivos do plano Mobi Foz, visa atender e solucionar os problemas de cada categoria selecionada pela proposta, as categorias são: Turismo, ciclistas, pedestres, transporte coletivo urbano, veículos motorizados e transporte de cargas.

Cada categoria é composta por objetivos, diretrizes, ações prioritárias, instrumentos, metas e desempenho. Essas composições internas, foram criadas para medir graus de satisfação para que assim seja mais fácil a compreensão dos objetivos propostos.

Tabela 2: Mobilidade e tempo de deslocamento:

Tempo de percurso gasto considerando como ponto referencial: Terminal de Transporte Urbano				
Terminal				
Serviço	Tempo gasto	Tempo gasto	Tempo gasto	Tempo gasto
	Caminhando	Bicicleta	Automóvel	Trasporte Público
Agência do Trabalhador	9 min	3 min	2 min	x
Antecedente Criminal	49 min	14 min	8 min	30 min
Biblioteca	30 min	9 min	5 min	21 min
Caixas eletrônicos	16 min	5 min	4 min	10 min
Cartório	22 min	9 min	6 min	20 min
Correios	14 min	5 min	4 min	x
Copel (Companhia de energia)	1 hora	17 min	10 min	46 min
Detran	50 min	12 min	6 min	36 min
Farmácia	5 min	3 min	2 min	x
Instituto de identificação	32 min	13 min	7 min	28 min
Ministério do trabalho	22 min	9 min	7 min	18 min
Prefeitura	16 min	7 min	4 min	10 min
Procon	21min	7min	5 min	18 min
Sanepar (Companhia de água)	11 min	5 min	4 min	18 min
Tribunal Regional Eleitoral	40 min	17 min	11 min	36 min

6.4 REFERÊNCIAS PROJETUAIS – CORRELATOS

6.4.1 Projeto: Poupa Tempo – SP

O Programa Poupatempo teve seu início no ano de 1997, o programa foi pensado para agilizar e viabilizar o acesso dos cidadãos às informações e serviços públicos. O projeto reúne em um único espaço órgãos e empresas prestadoras de serviços de natureza pública.

O programa citado abaixo conforme as figuras 6 e 7, está situado na zona oeste da capital paulista, na rua: Cortume-SP, na região Oeste de São Paulo/SP, foi projetado por Pedro Taddei e associados e é um edifício institucional de integração com diferentes serviços públicos ou empresas prestadoras de serviço. Inaugurado em 2009, a partir de uma construção pré-existente, onde anteriormente se encontrava um galpão industrial.

Figura 6: Poupa Tempo, Lapa - SP



Fonte: Cristiano Mascaro, 2009.

Disponível em: <http://www.ptaddei.arq.br/pptlaparevistaprojeto.html>

Figura 7: Imagem interna – Poupa Tempo, Lapa - SP



Fonte: Cristiano Mascaro, 2009.

Disponível em: <http://www.ptaddei.arq.br/pptlaparevistaprojeto.html>

Acesso: 30 de junho 2019

6.4.1.1 Ficha Técnica

Obra: Poupatempo Lapa

Cliente: Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo (Prodesp)

Local: São Paulo, SP

Projeto: 2009 Conclusão da obra: 2012

Área do terreno: 4.203,68 m²

Área construída: 3.959 m²

Arquitetura: Arquiteto Pedro Taddei e Associados - Pedro Taddei Neto, André Luís Avelar Rua, Bruno Ribeiro Fernandes, Carla Lorenzato Sanches, Cristiane Kimie Maeda, Gustavo Couto de Oliveira, Hélio Rorato, Juliana Maria Giarola, Maikol Yabuki, Milena Cordeiro, Lívia Damé e Wellington Teles

Conservação e restauração: Estúdio Sarasá

Planejamento e coordenação dos serviços: Fupam

Construção: Terracom

Fachadas e coberturas de vidro: Esquadrial JRC (projeto executivo e instalação)

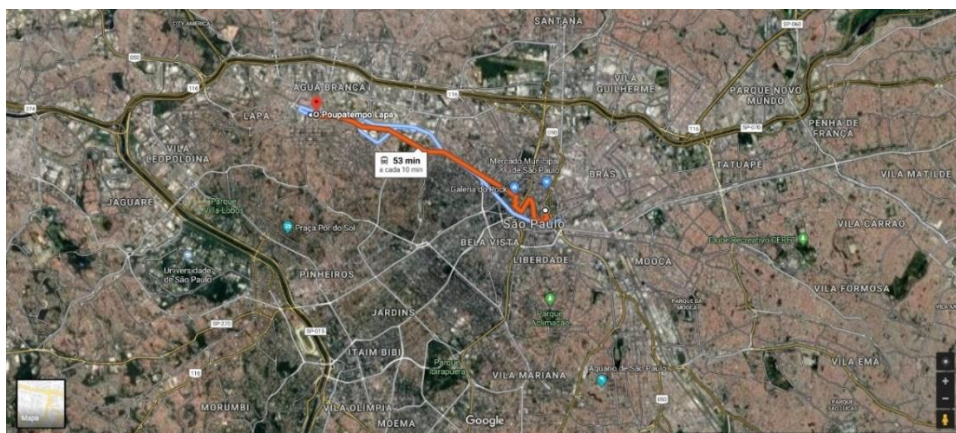
Estrutura metálica: Dalmo Branco Júnior e Irineu Felipe de Abreu Filho

Paisagismo: Ana Lúcia Faria Burjato

Luminotécnica: Franco & Fortes

Estrutura de concreto: Claudionor S. Trufaldi

Figura 8: Distância do terminal de transporte Dom Pedro II a sede do Poupa tempo.



Fonte: Google Maps

Figura 9: Mapa de fluxos, poupa tempo



Fonte: Google Maps. Mapeamento adaptado pelo autor

6.4.1.2 Descrição da edificação

A edificação foi inserida a partir de uma estrutura pré-existente construída em meados da década de 70, o edifício trata-se de um galpão industrial construído com tijolos aparentes (modelo de construção da época), com o passar dos anos a construção ficou obsoleta e fechou as portas. Para a nova proposta o mesmo teve de ser reestruturado/repensado para receber um novo programa de necessidades.

Para os profissionais envolvidos no projeto, as condicionantes projetual foram: conciliar a preservação da identidade histórica dos antigos galpões com o novo programa, estabelecendo assim um diálogo entre essas arquiteturas.

6.4.1.3 Análise da Forma

Os galpões industriais possuíam volume, tipologia construtiva diferentes, que ocupava quase 100% do terreno de 4 mil m², seu formato consta de forma trapezoidal.

Com a reestruturação do conjunto, ele se torna único (internamente) e passa a ter 3959 m² de área construída (soma da área térrea e do mezanino). Pensou-se em replicar a estrutura original das duas naves menores (próximas a linha do trem), mantendo sua orientação trapezoidal e a cobertura de duas águas.

O porte do projeto prevê o atendimento de cerca de 10 mil pessoas por dia, devido a sua localização.

6.4.1.4 Programa de necessidades

Trata-se de um equipamento com um extenso espaço interno que se compõe por diversos serviços, sendo eles de intuito público e que exigiu grande trabalho dos profissionais responsáveis para que a estrutura fosse e tivesse uma grande funcionalidade. Os serviços dentro da edificação são separados por setores, conforme figura abaixo.

Figura 10: Divisão dos serviços na plataforma do poupa tempo



Fonte: Poupa tempo – SP, 2019.

Acesso: 30 junho 2020.

São um total de dezoito setores sendo eles: Documentos pessoais, habilitação, emprego e trabalho, veículos, moradia, (água, esgoto, luz), obras, direitos, impostos e taxas, saúde e vigilância sanitária, educação, assistência social, cultura e lazer, empresas, inclusão digital, lei de acesso a informação, serviços de cemitério e conservação de praças. Dentro desses setores são listados diversos serviços específicos o que gera um número aproximado de 890 (oitocentos e noventa) serviços.

Para que todos os serviços possam acontecer de uma forma não tumultuada a arquitetura interna foi projetada com um conceito aberto, facilitando diversos pontos como, um grande número de áreas de espera, ventilação cruzada e uma boa utilização da iluminação natural e zenital.

Figura 11: Planta Baixa Poupa Tempo – Lapa, SP



Fonte: Arquiteto Pedro Taddei e associados, 2009.

Acesso: 30 de junho 2019

Legenda: Figura 11

 1 – Acesso ao público	 8 – Refeitório
 2 – Acesso de serviço	 9 – Atendimento circulação pública
 3 – Saída de Emergência	 10 – Atendimento público
 4 – Carga / Descarga	 11 – Banco
 5 – Área Técnica	 12 – Sanitários
 6 – Área administrativa	 13 – Jardins internos
 7 – Vestiários	

Paredes e fechamento

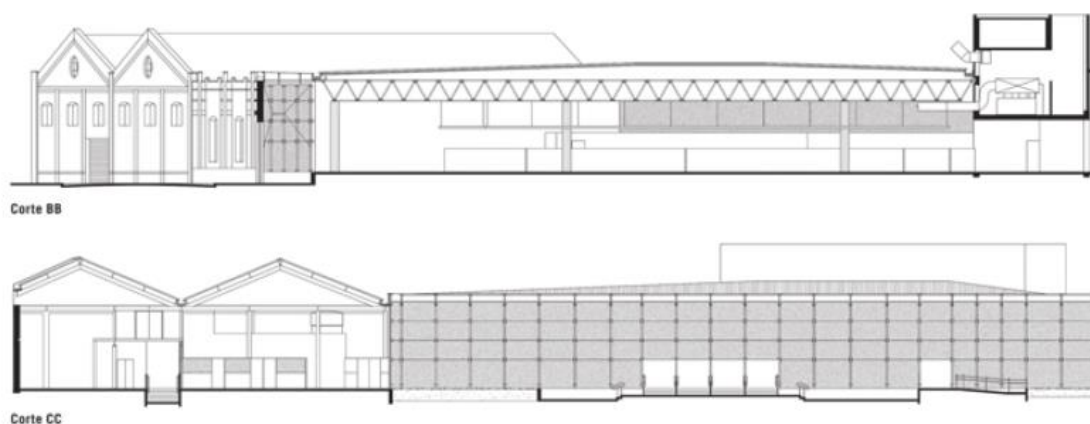
A alvenaria externa na edificação foi preservada devido ao valor histórico, as paredes passou por vários processos de restauro, como: argamassa, pintura e impermeabilizantes.

Figura 12: Fachada com mapa de cheios e vazios



A estabilidade da estrutura está garantida por pilares de concreto, embutidos e revestidos com argamassa, além do reforço com cabos de aço tensionados que auxiliam no contraventamentos.

Figura 13: Cortes, projeto – Poupa Tempo



Fonte: Pedro Taddei e Associados, 2009.

Acesso: 30 de junho 2019

Piso

O novo piso interno da edificação foi elevado cerca de 1 metro do piso antigo, essa proposta de elevação foi pensada para evitar alagamento interno. Outra forma de proteger a edificação quanto aos alagamentos, foi a implantação de um sistema de drenagem.

Figura 14: Área de atendimento público – Poupa tempo



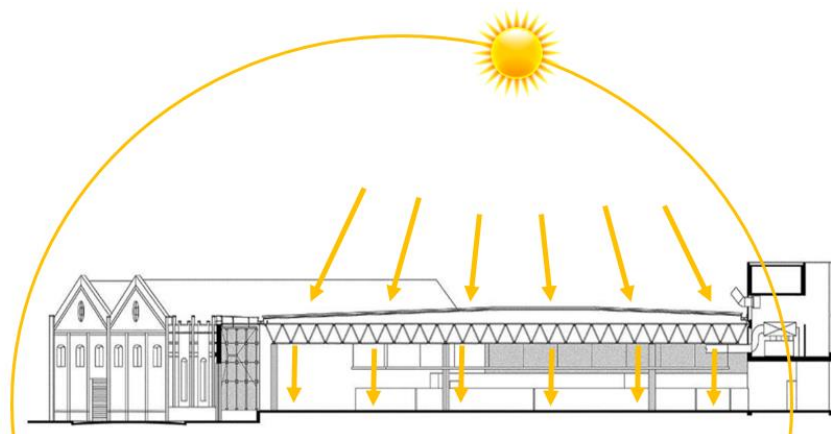
Fonte: Cristiano Mascaro, 2009.

Acesso: 30 de junho 2019

Cobertura

O projeto conta com uma cobertura de telhas metálicas termo acústicas que são sustentadas por treliças metálicas, o pé direito adotado é de 7m, o que garante assim um ambiente com temperatura agradável. Grandes vãos foram ocupados por jardins, protegidos pela cobertura de vidro que circunda quase toda edificação, isso proporciona uma grande uso de iluminação natural ao projeto, reduzindo o consumo de energia.

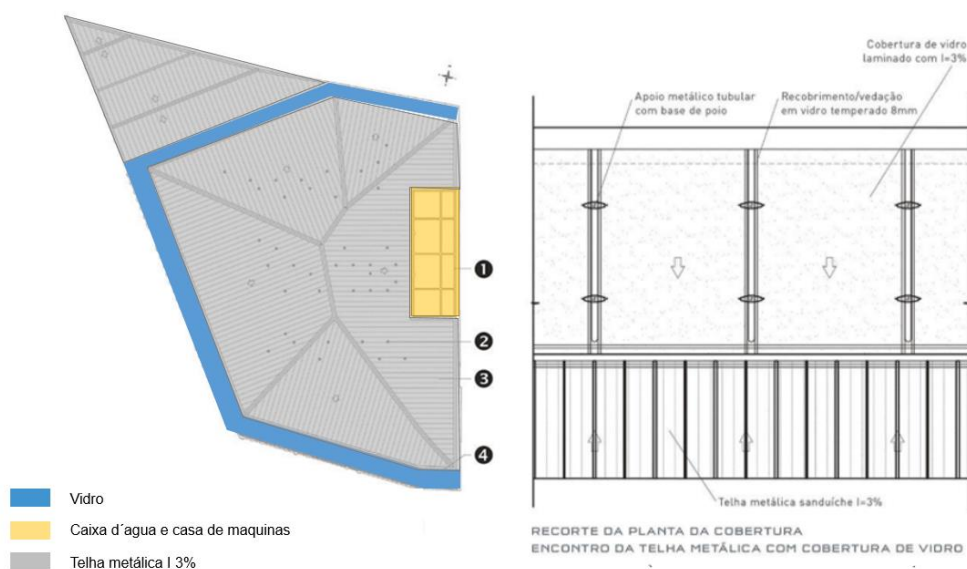
Figura 15: Esquema de incidência solar – Poupa tempo



Fonte: Pedro Taddei e associados, 2009.

Acesso 30 de junho 2019.

Figura 16: Planta de cobertura – Poupa Tempo



Fonte: Pedro Taddei e Associados, 2009.

Acesso: 30 de junho 2019

Esquadrias

A edificação tem suas fachadas principais voltadas para a posição sudoeste, o que permite o uso de vidro sem a preocupação de incidência direta de sol.

Foram inseridas grades metálicas no lugar das antigas esquadrias arredondadas, como a recepção possui sistema de climatização, as janelas da fachadas possuem vidros fixos.

6.4.1.5 Análise da Tecnologia construtiva

As fachadas externas do edifício foram restauradas e mantidas pelo seu valor histórico, para este projeto ainda foram empregados outros materiais como: Aço, concreto e o vidro. A estrutura é sustentada por pilares de concreto, embutidos na alvenaria revestida de argamassa, combinados com pilares e vigas metálicas.

17: Perspectivas Poupa Tempo



Fonte: Pedro Taddei e Associados, 2009.

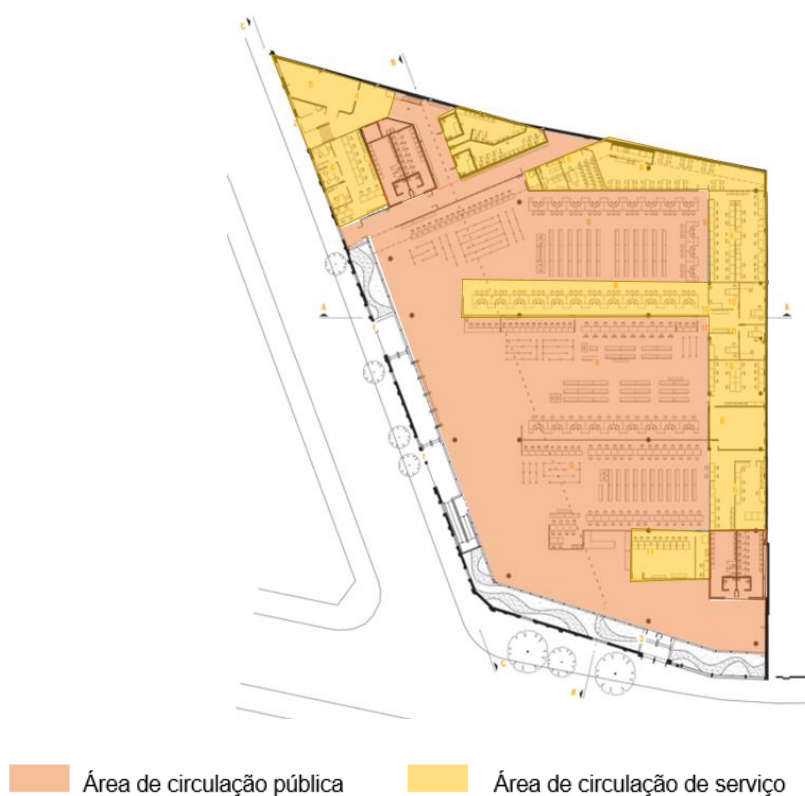
Acesso: 30 de junho 2019

6.4.1.6 Análise da Função

A estrutura proporciona espaços amplos e multiuso, ver figura 10.

O projeto consegue atender a demanda dos atendimentos, proporciona áreas de espera com bancos e cadeiras. O fluxo interno de pessoas flui, pois são poucos o número pilares e paredes que obstruem a circulação.

Figura 18: Planta Baixa Poupa Tempo – Lapa, SP



Fonte: Poupa tempo – Sp, 2019

Acesso: 30 de junho 2020.

6.4.1.7 CONCLUSÃO

A estrutura utilizada para conceber o poupa tempo lapa possui um grande facilitador, seus grandes vãos livres permitem que a edificação possa tomar formas internas diferentes, atendendo melhor quanto a fluxo dos usuários e também a necessidade dos serviços. Outro ponto positivo parte do local onde a edificação está localizada, a mesmo se encontra totalmente dentro do ambiente urbano e próxima a estação metroviária da cidade, realizando assim um grande número de atendimentos diários.

6.5.1 Projeto - Ação Global

O programa é uma iniciativa do Sesi¹¹ em Parceria com a Rede Globo, a ação é realizada simultaneamente nos 26 Estados do Brasil e no distrito Federal. A ação tem como objetivo atingir a população menos favorecida. A efetivação da Ação Global só é possível através da mobilização de vários parceiros e também da disponibilização das infraestruturas do Sesi. Na ação muitos serviços essenciais são integrados e gratuitos nas áreas de cidadania, saúde, educação, lazer, esporte e cultura. Esses serviços são promovidos por voluntários de diversas áreas.

Figura 19: Logo Ação Global



Fonte: Prefeitura de Cariacica, 2019.

Acesso: 30 de junho 2019.

FICHA TÉCNICA

Obra: Ação Global

Ano: Início 1995

Local: Simultaneamente nos 26 Estados Brasileiros e Distrito Federal

Projeto: Sesi e Rede Globo

Planejamento e coordenação dos serviços: Firjan¹²

¹¹ Sesi – Serviço Social da Indústria

¹² Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro

PROGRAMA DE NECESSIDADES

A cada ano os serviços que são oferecidos pela Ação Global sofrem alterações, outro fator para essa alteração pode variar da localidade e das parcerias estabelecidas. A cada edição do evento são escolhidos temas prioritários de atendimento, mas os trabalhos de caráter público são sempre mantidos como:

Saúde

- Consultas médicas;
- Medição da pressão arterial;
- Orientação para a prevenção de doenças;
- Distribuição de preservativos;
- Tipagem sanguínea;
- Medição de colesterol;
- Exame de vista;
- Prevenção do uso abusivo de drogas e do câncer de mama, de útero e de próstata;
- Planejamento familiar;
- Orientação sobre prevenção da gravidez na adolescência;
- Vacinação;
- Prevenção de doenças bucais com aplicação de flúor, distribuição de kits de higiene dental e escovação orientada;
- Distribuição de material informativo e projeção de vídeos.

Responsabilidade Social

- Emissão de documentos fundamentais (certidão de nascimento, carteira de identidade, carteira de trabalho, CPF, título de eleitor, carteira do idoso);
- Regularização da situação militar;
- Seguro desemprego;
- Endereçamento postal;
- Assistência jurídica;
- Tutela, divórcio, separação judicial;
- Direitos da criança e do adolescente;
- Aposentadoria;
- Orientação da defesa do consumidor;

- Audiências de conciliação, instrução e julgamento;
- Orientação sobre o combate ao desperdício de água e energia elétrica;
- Orientação sobre prevenção de acidentes no trânsito, prevenção de acidentes domésticos;
- Palestras educativas sobre o meio ambiente.

Educação

- Emissão de documentos fundamentais (certidão de nascimento, carteira de identidade, carteira de trabalho, CPF, título de eleitor, carteira do idoso);
- Regularização da situação militar;
- Seguro desemprego;
- Endereçamento postal;
- Assistência jurídica;
- Tutela, divórcio, separação judicial;
- Direitos da criança e do adolescente;
- Aposentadoria;
- Orientação da defesa do consumidor;
- Audiências de conciliação, instrução e julgamento;
- Orientação sobre o combate ao desperdício de água e energia elétrica;
- Orientação sobre prevenção de acidentes no trânsito, prevenção de acidentes domésticos;
- Palestras educativas sobre o meio ambiente.

Laser

- Torneios;
- Sessões de ginástica;
- Jogos;
- Oficinas;
- Shows;
- Orientações sobre a importância da prática de esportes na melhoria da qualidade de vida.

Ano a ano o projeto Ação Global agrega inovações para aumentar seus parceiros e o impacto junto à comunidade, buscando também estimular às indústrias brasileiras a reflexão de inclusão social.

6.5.1 Projeto – Torre Marechal

O projeto Torre Marechal trata-se de um edifício privado, a proposta tem em vista salas comerciais e prestadores de serviço de âmbito privado. A ideia de utilizar este projeto como análise projetual é estudar sua funcionalidade, circulação e como acontecem as divisões das salas. Além de estudar também implantação, capacidade de estacionamento que atenda ao número de salas, acessos, fluxos, materiais, incidência solar e ventilação dos ambientes.

O Edifício Torre Marechal é considerado o maior e mais moderno edifício empresarial de Foz do Iguaçu, localizado no centro da cidade o mesmo possui noventa metros de altura. Com conceito arquitetônico e de engenharia contemporânea, o projeto oferece a possibilidade de espaços funcionais e flexíveis e ainda infraestrutura para facilitar a implantação de negócios.

Figura 20: Perspectiva geral – Torre Marechal



Fonte: Torre Marechal – Disponibilizada por Pauluk Imóveis
Acesso: 01 de julho 2019.

6.5.1.1 Ficha Técnica

Obra: Edifício comercial Torre Marechal

Arquitetos: Costa, Fizinus & Schmitt

Local: Foz do Iguaçu – PR

Ano: Início 2016 Conclusão 2019

Área: 23,500m²

Número de pavimentos tipo: 22

Acesso principal: Av Marechal Floriano Peixoto

FIGURA 21: Situação e mapa de vias – Torre Marechal



Fonte: Google Maps, 2019.

Editado pelo autor

6.5.1.2 Descrição da edificação

A edificação possui vidros na grande maioria das fachadas, fazendo com que os usuários tenham uma visão privilegiada da cidade, além do ponto positivo na questão da utilização de luz natural.

O projeto tem o intuito principal de ser um local com locação de salas para serviços privatizados como: clínicas, escritórios entre outros prestadores de serviço.

6.5.1.3 Programa de Necessidades

Trata-se de um equipamento com um extenso espaço interno que se compõe por: Recepção onde aborda espaço para cafeteria, catracas eletrônicas integradas, sala de visitantes e cadastramento e a dispersão é feita a partir dos 8 elevadores. Além da recepção o edifício é composto ainda por mais 22 andares com salas flexíveis que variam de 41,2m² a 524,55m², sua flexibilidade interna pode propiciar adaptações.

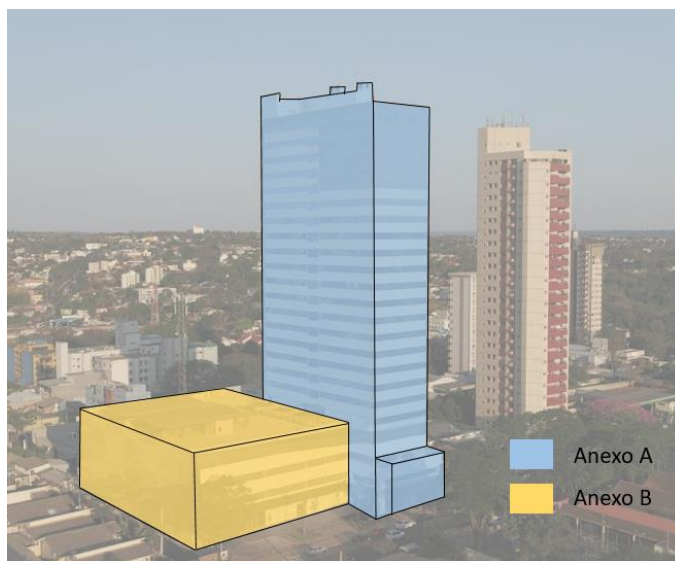
Para atender o edifício o mesmo conta com um grande estacionamento com cerca de 350 vagas para carros e motos, e suas instalações permitem duplicá-lo, além de ainda possuir bicicletário e guarda volumes. Ainda dentro do programa de necessidades o projeto consta com auditório para 120 pessoas e duas salas de reunião.

6.5.1.4 Análise da Forma

O edifício é formado por duas grandes volumetrias retangulares de tamanhos diferentes, onde o anexo A é o acesso principal dos pedestres e onde estão localizadas as salas comerciais, escadas, elevadores, recepção, rampas e o setor administrativo do edifício. Já o anexo B é o acesso de veículos e setor de estacionamento que atende ao projeto.

Do anexo A, os andares são pavimentos tipo, porém a sua forma interna se altera de acordo com as salas que estão nos andares, por ter áreas internas livres, os pavimentos tipo podem ser reformulados conforme a necessidade do contratante.

Figura 22: Esquema volumetria edifício Torre Marechal

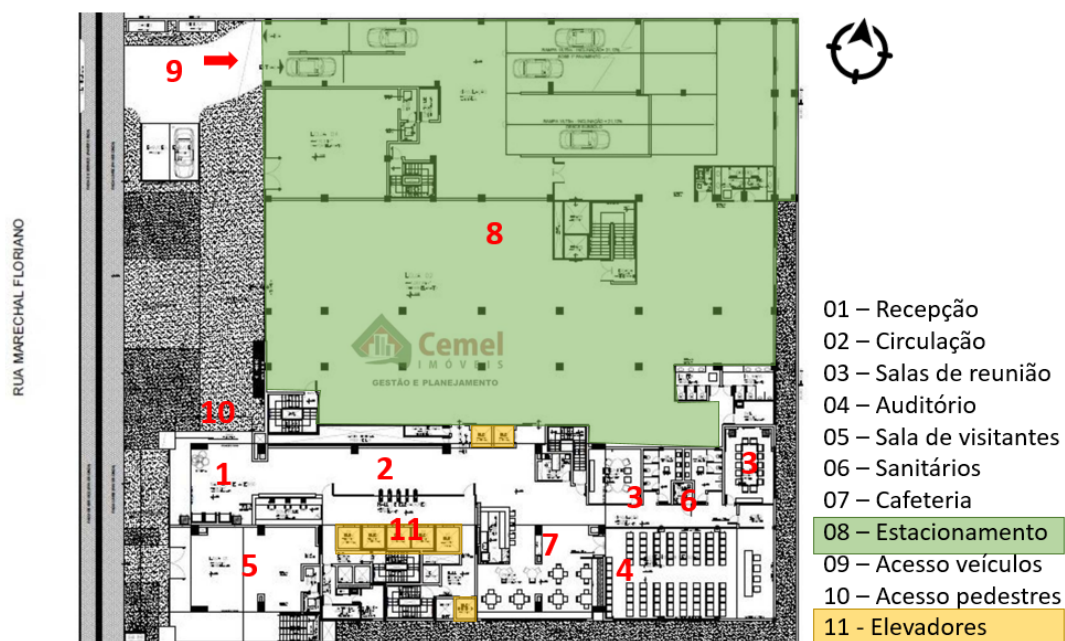


Fonte: Google, imagem alterada pelo autor

O edifício Torre Marechal tem sua fachada principal com orientação voltada para a região sul e seu acesso principal acontece pela rua: Marechal Floriano Peixoto, nº 960, centro de Foz do Iguaçu. A circulação interna acontece por meio de corredores amplos, o que garante fluidez de seus usuários. Para a circulação vertical o edifício conta com 2 escadas de emergência e 6 elevadores.

O projeto possui duas volumetrias; a primeira com 3 pavimentos, é o setor direcionado a estacionamento de veículos como; carros, motos e bicicletas. A segunda parte do edifício fica direcionada ao setor comercial das salas executivas.

Figura 23: Planta baixa geral térrea, edifício Torre Marechal



Fonte: Planta Térrea Torre Marechal, editada pelo autor

Figura 24: Planta baixa, pavimento tipo.



Fonte: Torre Marechal, editada pelo autor

A figura 24, nos mostra a planta tipo, a mesma pode sofrer alterações internas na sua estrutura conforme a necessidade do locador, se tratando de paredes de

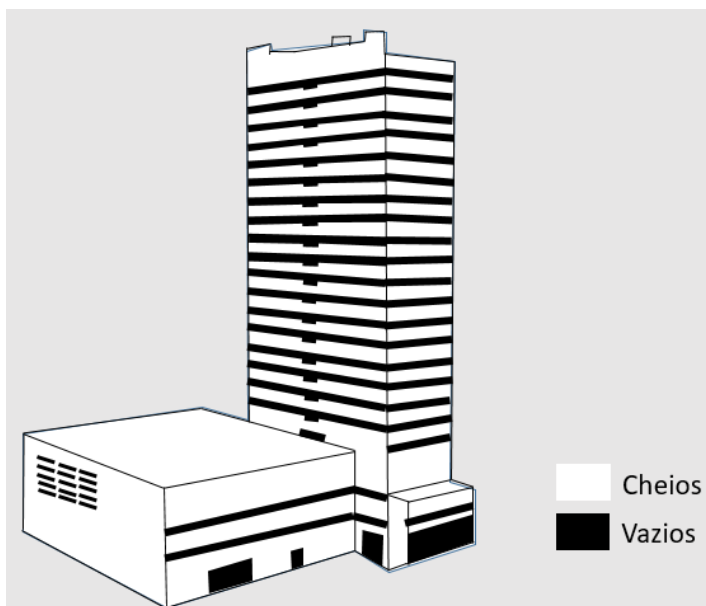
*Drywall*¹³, o material, permite a construção de paredes mais leves, não gerando grandes cargas as vigas e consequentemente aos pilares.

6.5.1.5 Análise da Tecnologia construtiva

Além do concreto armado as fachadas também são compostas por vidro laminado, sua estrutura possui uma película de proteção solar, o que evita o aquecimento das áreas internas devido à grande incidência solar.

As vigas e os pilares utilizados para a construção do projeto são de concreto pré-moldado.

Figura 25: Esquema cheios e vazios – Edifício Torre Marechal



Fonte: Google, editado pelo autor

Paredes e fechamentos

O fechamento das paredes é feito com alvenaria tradicional de tijolo cerâmico, conforme visto na imagem a baixo.

¹³ Drywall – Criado em 1898 nos Estados Unidos. O material é utilizado para construções a seco, pois não utilizada ou se necessário, utiliza em baixíssimas quantidades de água. Disponível em: <<https://www.vivadecora.com.br/pro/curiosidades/o-que-e-drywall/>> Acesso: 01 junho 2019.

Figura 26: Perspectiva Edifício Torre Marechal



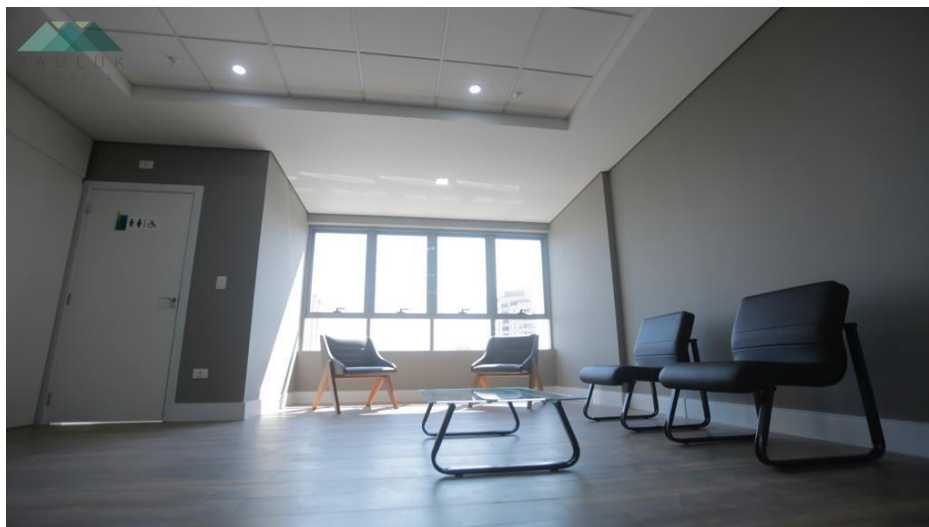
Fonte: Torre Marechal, 2017

Esquadrias

A edificação tem sua fachada principal voltada para a posição oeste, a mesma possui vidro por todas as fachadas garantindo um grande uso de luz natural, a fachada oeste não possui nenhuma forma construtiva de proteção contra a incidência solar como *brise* por exemplo. A proteção interna é realizada através do uso de *Blackout*.

As esquadrias são de alumínio e os vidros são de 6 mm laminados com película escura, garantindo o conforto luminoso dentro do edifício.

Figura 27: Vista interna – Edifício Torre Marechal



Fonte: Torre Marechal, 2019

Conclusão

O projeto Torre marechal, serviu a está monografia como um grande objeto de estudo, pois sua forma construtiva revelou um melhor entendimento sobre espaços e ambientes mutáveis, dando assim uma melhor ideia de como configurar o espaço interno do objeto de estudo.

ANÁLISE GERAL DOS CORRELATOS

A partir das análises realizadas, compreendeu-se com mais clareza o projeto em questão. Com isso é possível verificar quais soluções realmente favorecem ao projeto e claro as que também não favorecem ao mesmo. Os correlatos utilizados buscaram informações semelhantes quanto ao tema apresentado como: forma, função, materiais, tipologia construtiva e grandes fluxos.

Como correlato de forma e função, o poupa tempo Lapa-SP, oferece um grande sistema interno integrado, toda esse espaço interno gera visibilidade para onde se olha, o que por sua traz a sensação de movimento. Além da sensação de movimento a edificação sem as divisórias internas auxiliam na otimização da iluminação e ventilação.

Em outro correlato de forma e função, o edifício Torre Marechal, destacam-se a sua espacialidade interna, que possuem delimitadores que separam espaços “público” e “privado” sobre os que utilizam o espaço. A distribuição dos banheiros dentre os pavimentos e seu quantitativo para atender a demanda de usuários. O uso de grandes janelas para a otimização do uso de luz natural garante uma economia ao edifício.

Em um correlato de função, o Ação Global destacam-se como o programa atingi a um grande número de pessoas em tão pouco tempo. A espacialidade interna do projeto varia de região para região e também de demanda de trabalho, fazendo com que assim o espaço seja pensado para atender a grandes ou a pequenos fluxos.

Assim sendo, os correlatos escolhidos servirão para desenvolver e valorizar o projeto proposto.

Cronograma de Atividades TCC II

CRONOGRAMA	Mai.2021	Jun.2021	Jul.2021	Ago.2021	Set.2021
CORREÇÕES SUGERIDAS PELA BANCA	X				
APLICAÇÃO DOS FORMULARIOS	X				
ANÁLISE DOS DADOS	X				
DEFINIÇÃO DO TERRENO	X				
ANÁLISE DO ENTORNO	X	X			
PROGRAMA DE NECESSIDADES	X	X			
IMPLANTAÇÃO	X	X			
CONCEPÇÃO DO PROJETO ESTRUTURAL		X	X		
DESENVOLVIMENTO DO PROJETO 2° DIMENSÕES		X	X	X	
DESENVOLVIMENTO DO PROJETO 3° DIMENSÕES		X	X	X	
FINALIZAÇÃO			X	X	X
APRESENTAÇÃO FINAL TCC II					X
REVISÃO					X

7 FOZ DO IGUAÇU

7.1 INTRODUÇÃO

A cidade de Foz do Iguaçu encontra-se localizada na região oeste do estado do Paraná/BR. Foz do Iguaçu por estar no limite do país, faz com que a cidade faça fronteira com duas outras cidades de países distintos como Puerto Iguazu/Argentina e *Ciudad del Leste*/Paraguay (PMFI, 2006)

A cidade de Foz do Iguaçu possui uma área territorial de 617,701 km² onde 61,200 km² são de área urbana. Segundo dados do IBGE 2019 a população da cidade encontra-se com 258.532 mil habitantes.

7.2 HISTORICO DA CIDADE

Estudos mostram que os primeiros vestígios de população humana, gira entorno dos 6.000 a.C. após isso, outros grupos humanos sucederam-se ao longo dos séculos. Em 1542, o espanhol Álvar Núñez Cabeza de Vaca chegou ao rio Iguaçu, guiado por índios Caingangues, “descobrindo” as Cataratas, que na época foi batizada como Cachoeira de Santa Maria. Em seu diário, ele narra a própria vivência no início da colonização europeia nas Américas. (PMFI, 2006)

A cidade é considerada umas das mais multiculturais do Brasil, com um pouco mais de 72 etnias. Por se tratar de um cidade de fronteira a mesma atrai vários turistas durante o ano, dentre os destaques turísticos mais visitados da cidade encontra-se as: Cataratas do Iguaçu, Parque das aves, Itaipu Binacional, Marco das 3 Fronteiras, A mesquita e o templo budista.

7.3 GEOGRAFIA

O clima da cidade de Foz do Iguaçu, é o subtropical úmido, a cidade possui chuvas distribuídas durante o ano e a temperatura média da cidade gira acima dos 30° graus, chegando aos 40° durante o verão.

Sobre a topografia da cidade, seu relevo é suavemente ondulado, favorecendo assim a agricultura na cidade.

7.4 ECONOMIA

Foz do Iguaçu tem como fonte principal: O turismo, o comércio e a prestação de serviço. A cidade é o segundo maior destino de estrangeiros do Brasil e o maior da região sul do país. (PMFI, 2013)

Foz do Iguaçu é uma cidade conhecida internacionalmente, seu mérito é devido as suas várias atrações turísticas, que trazem visitantes dos quatro cantos do mundo. (PMFI, 2013)

Além dos passeios, outro fator de atração é a possibilidade de compras de produtos com preços reduzidos na cidade vizinha, Ciudad del Este/Paraguay. Os visitantes realizam as compras e pernoitam nos hotéis da cidade de Foz. (PMFI, 2013)

Vale ressaltar que a cidade recebe muitos eventos durante o ano, nacionais e internacionais. Os hotéis possuem centros de eventos com capacidade de até 6.500 pessoas se falar no centro de convenções da cidade com capacidade de até 27.000 pessoas.

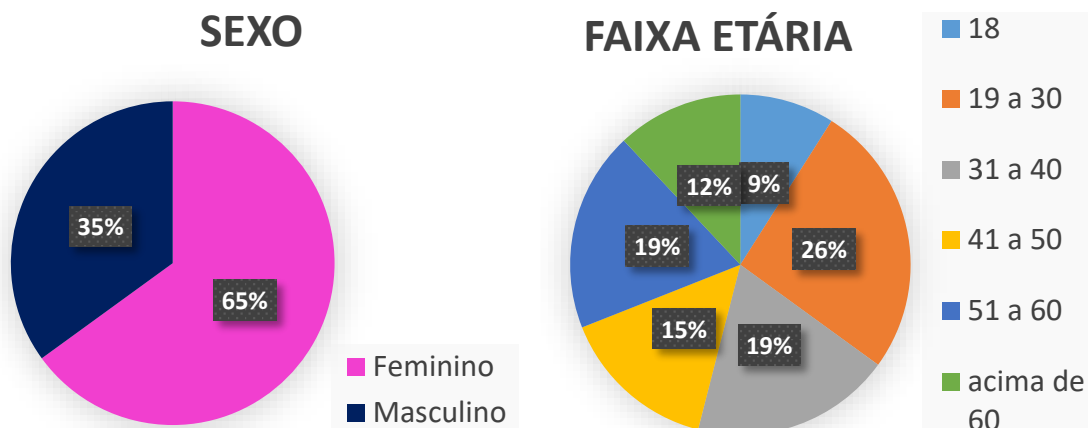
RESULTADO DAS PESQUISAS

Questionário Moradores de Foz do Iguaçu

Foram realizadas visitas ao terminal de transporte público urbano da cidade de Foz do Iguaçu e aplicados questionários sobre a percepção dos moradores sobre a atual localização dos serviços públicos de Foz e como seria o espaço que os mesmos acreditam ser adequado para atender as necessidades com mais qualidade e rapidez.

As visitas ocorreram no dia 09 de setembro de 2019, a escolha do terminal de transporte como ponto de aplicação dos questionários teve como objetivo entrevistar pessoas das mais diversas regiões da cidade. Com o objetivo de ter um maior entendimento sobre as necessidades dos moradores, foram aplicados e entrevistadas 100 moradores.

Gráfico 02: Perfil dos moradores de Foz do Iguaçu entrevistados

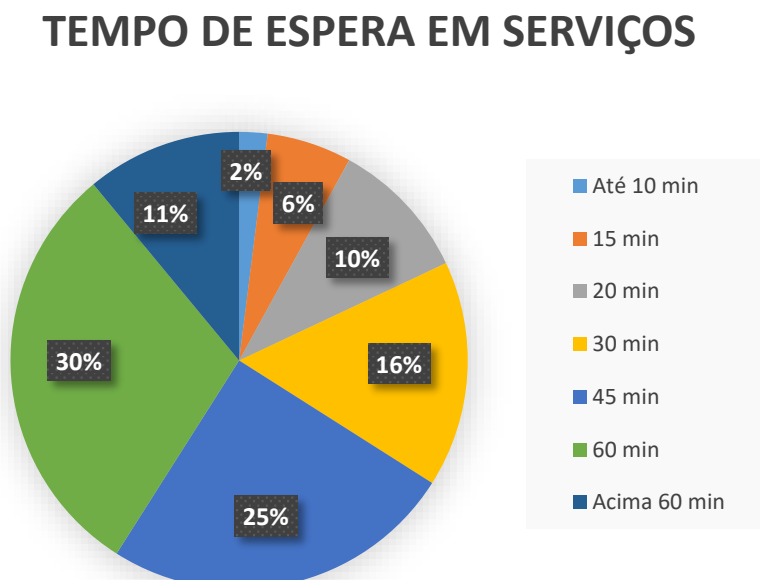


Fonte: Autor, 2019

Tempo de espera para atendimento

O gráfico abaixo nos mostra uma visão geral do tempo gasto aguardando atendimento nos serviços público na cidade de Foz do Iguaçu, serviços como; Bancos, correios, prefeitura, cartório, Detran, agencia do trabalhador, etc...

Gráfico 3: Tempo de espera em serviços públicos



Fonte: Autor, 2019

De acordo com o PROCON, alguns Estados exerce Leis que protegem os usuários quanto ao tempo de espera em filas. Esse tempo pode variar de Estado para

Estado, como pode também ainda possui Estados que não cobram quanto a este ponto levantado.

Para a cidade de Foz do Iguaçu a Lei regente é a: Lei nº 13.400, de 26 de dezembro de 2001, a mesma estabelece que:

Art. 1º. Fica determinado que as instituições bancárias, financeiras e de crédito, bem como os supermercados, deverão colocar à disposição dos seus usuários, pessoal suficiente e necessário, no setor de caixa, para que o atendimento seja efetivado em tempo razoável.

§ 1º. Entende-se atendimento em tempo razoável, como mencionado no "caput", o prazo máximo de 20 (vinte) minutos em dias normais e de 30 (trinta) minutos em véspera ou após feriados prolongados.

Das ações pelo não cumprimento da Lei nº 13.400.

Art. 4º. O não cumprimento dos dispositivos desta lei sujeitará o infrator a pena de multa, graduada de acordo com a gravidade da infração, a vantagem auferida e a condição econômica do fornecedor, aplicada mediante processo administrativo, revertendo para o fundo pertinente à pessoa jurídica de direito público que impuser a sanção, bem como a inclusão no cadastro de reclamações fundamentadas.

(Redação dada pela Lei 14956 de 19/12/2005)

Infraestrutura dos Serviços Públicos

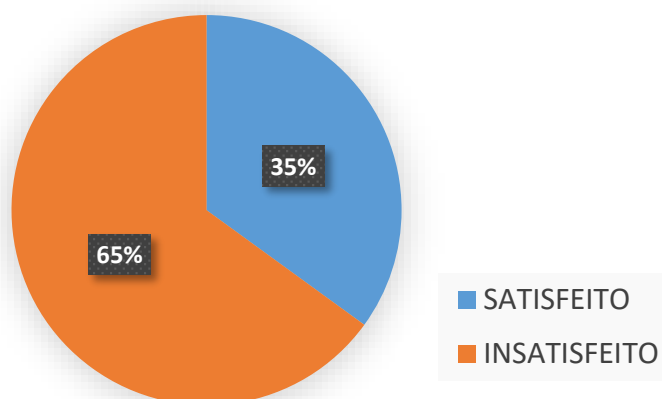
Além do tempo de permanência dentro dos serviços, outro ponto levado em consideração e que interfere na qualidade dos atendimentos é quanto a infraestrutura dos locais, muitos não recebem a devida atenção dos órgãos que regem quanto ao cuidado do local.

Em geral além do tempo aguardado em filas, os usuários informaram que em alguns serviços não possuem assentos ou ambientes refrigerados, que para a cidade de Foz torna os ambientes insalubres, trazendo assim riscos a saúde dos usuários e até mesmo dos funcionários prestadores de serviço.

O gráfico abaixo nos mostra o nível de insatisfação dos usuários.

Gráfico 4: Nível de insatisfação quanto a infraestrutura

GRAU DE INSATISFAÇÃO

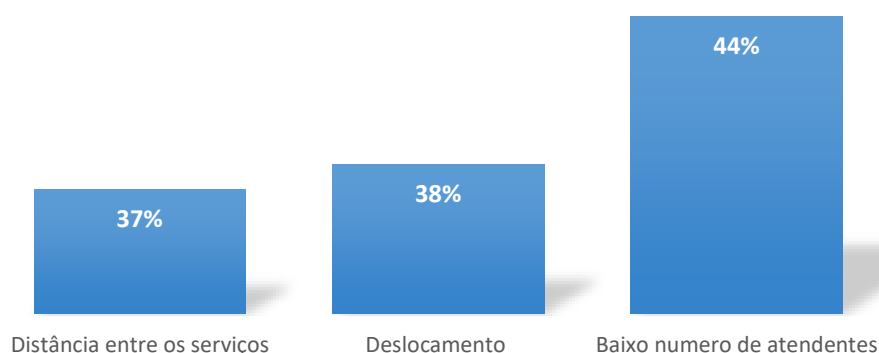


Fonte: Autor, 2019.

De acordo com o gráfico apresentado, 35% dos entrevistados estão satisfeitos com a infraestrutura do local, enquanto 65% se mostra totalmente insatisfeito. Vale ressaltar que dentre esses 35% se encontram pessoas que possuem atendimento preferencial, seja ele por mobilidade reduzida, gestantes ou idosos.

Gráfico 5: Insatisfação com os serviços públicos de Foz do Iguaçu

QUAL O MAIOR PROBLEMA DOS SERVIÇOS PÚBLICOS ?



Fonte: Autor, 2019.

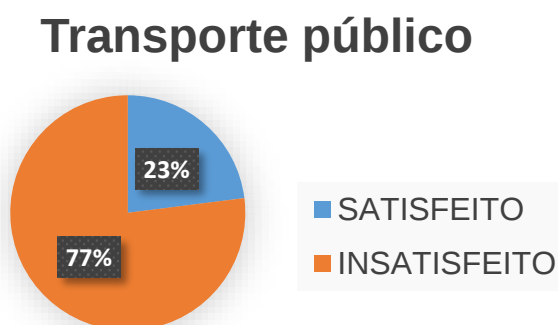
Segundo o resultado dos questionários a maior precariedade dos serviços públicos da cidade de Foz do Iguaçu é quanto a falta de atendentes nos serviços, como pode ser verificado no gráfico 05. Ainda no gráfico 05 é possível verificar que o

descolamento vem em seguida como segundo grau de insatisfação, para muitas pessoas a não proximidade dos serviços faz com que os mesmo passem mais tempo se deslocando.

Além do tempo gasto com o deslocamento o morador de Foz ainda passa por questões insalubres como as altas temperaturas, essa questão fica pior quando o morador necessita utilizar o transporte público que não possui veículos com sistema de refrigeração.

Ao questionar os moradores quanto ao transporte público da cidade, a grande maioria informou que não estão satisfeitos, além da falta de ar-condicionado há uma defasagem quanto ao número de veículos, que causam grandes filas nos pontos de espera e uma grande lotação dentro dos veículos.

Gráfico 6: Grau de satisfação do transporte público em Foz do Iguaçu



Fonte: Autor, 2019.

ANALISE GERAL DOS QUESTIONARIOS

Através dos questionários, é possível verificar quanto ao descaso dos serviços públicos da cidade de Foz do Iguaçu para com seus moradores.

O levantamento revela que, mesmo tendo conhecimento das condições dos serviços públicos, a mobilidade urbana, a infraestrutura, o baixo número de atendentes nos locais de atendimento, tudo carece e torna a permanência nestes locais insalubres.

Ainda relacionado à entrevista, fica claro que não só há falta de serviços, mas também de melhores estruturas para atender as necessidades imediatas aos moradores. A deficiência no setor de transporte, que já era algo do conhecimento, foi reafirmada com o levantamento, segundo moradores muitas manifestações já ocorreram por melhorias, porém nada foi feito pelas autoridades, permanecendo assim as mesmas linhas e horários.

Dentro do número de insatisfeitos referentes aos atendimentos em serviços, 44% afirma que a sua insatisfação é pelo baixo número de atendentes, vale ressaltar que a população de Foz gira entorno de 258.532 mil habitantes – IBGE 2019, porém além dos moradores da cidade, muitos visitantes de outras cidades próximas como Santa Terezinha, São Miguel e até mesmo de Ciudad Del Este – Paraguay, veem a Foz para realizar alguns tipos de serviço, dobrando assim o número de pessoas buscando atendimento.

ESTUDO DO OBJETO

Neste item serão analisadas as características e informações pertinentes sobre o terreno escolhido e seu entorno, também se expondo a justificativa de escolha desse terreno para a implantação do projeto

CONDICIONANTES PROJETUAIS

Para auxiliar nos estudos iniciais para a elaboração do anteprojeto, tais como a criação do plano de necessidades, acessos do projeto, implantação, zoneamento e até mesmo a volumetria, para isso é de grande importância os aspectos legais do terreno assim como seus aspectos ambientais e urbanísticos.

LOCALIZAÇÃO DO TERRENO

Para que o sistema espacial integrado de serviços públicos possa dar certo na cidade de Foz do Iguaçu, o terreno deve estar onde haja a maior concentração de pessoas. Sendo assim, o terreno (ver figura 28), escolhido para a inserção do anteprojeto está localizado na zona ZM – Zona mista (podendo ser estabelecido nas seguintes categorias; Comercial, Residencial e serviço), no centro de Foz do Iguaçu encontrado no cruzamento das avenidas República Argentina e Avenida: Juscelino Kubitschek.

A escolha do terreno visa facilitar o dia-a-dia do morador de Foz do Iguaçu, tendo em vista que o mesmo encontra-se ao lado do terminal de transporte público urbano Pedro Antônio Nadai, o terminal urbano recebe moradores de todas as partes da cidade, assim a implantação do projeto seria um facilitador para estes moradores.

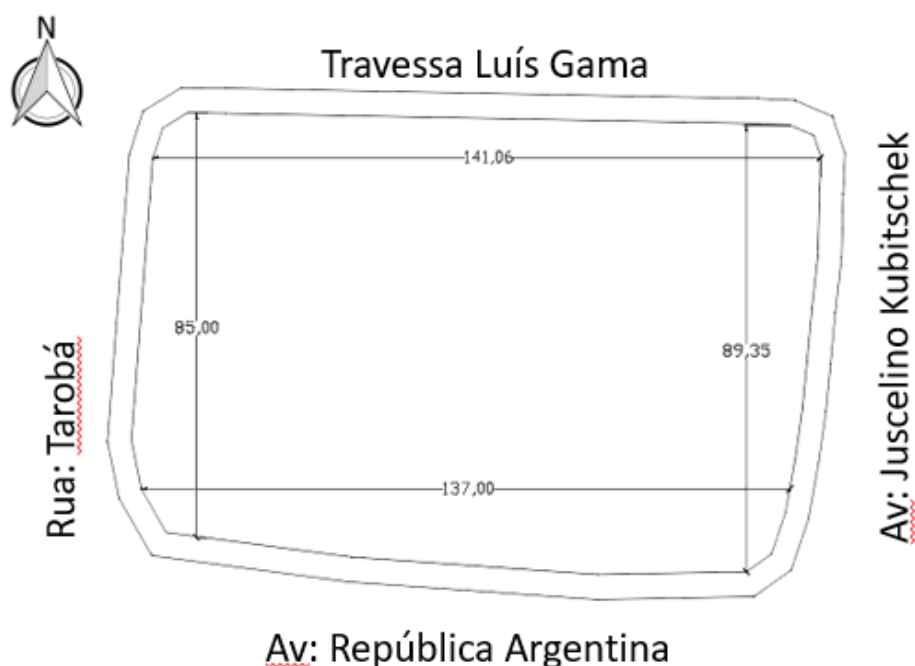
Figura 28: Localização do terreno objeto de estudo.



Fonte: Google Maps, editado pelo autor, 2019

O terreno está localizado no bairro Jardim Festugato e possui uma área de 12.119,24 m², sendo composto pelas seguintes dimensões: 141,06 na face norte, 137,00 sul, 89,35 leste e 85,00 a oeste.

Figura 29: Dimensões e vias de acesso do terreno.



Fonte: Global Mapper, adaptado autor, 2019.

Figura 30: Foto Satélite área de estudo



Fonte: Google Maps, adaptado Autor, 2020

ENTORNO IMEDIATO

O terreno é envolvido pelas seguintes vias: A norte com a Travessa Luís Gama, a Sul com a Avenida República Argentina, a Leste com avenida Juscelino Kubitschek e a Oeste com a rua Tarobá. Dos serviços em seu imediato estão o Terminal urbano de transporte público, 34º Batalhão de infantaria motorizada, zoológico Guarani e outros serviços como hotéis e comércios em geral.

Figura 31: Situação do terreno com entorno imediato

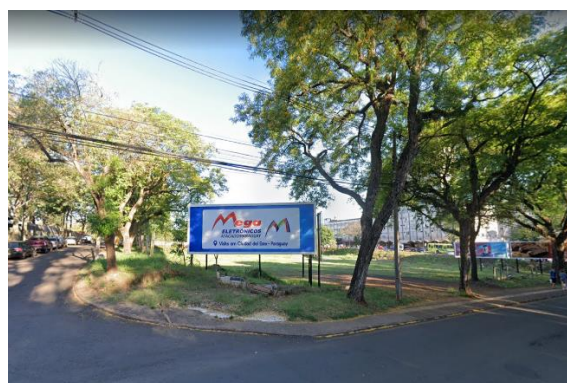


Fonte: Google Maps, adaptado Autor, 2020.



01 – Bosque, Zoológico

Fonte: Google Maps, modificada autor, 2021



02 – Imagem terreno área posterior

Fonte: Google Maps, modificada



03 – Imagem terreno área posterior

Fonte: Google Maps, modificada autor, 2021



04 – Área Comercial - Restaurante

Fonte: Google Maps, modificada



05 – Área comercial – Restaurante e Hotel

Fonte: Google Maps, modificada autor,2021
autor,2021



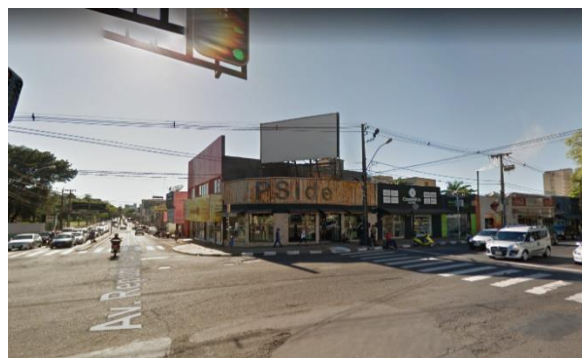
06 – Área Comercial - Diversos

Fonte: Google Maps, modificada



07 – Imagem terreno – Fachada de acesso.

Fonte: Google Maps, modificada autor,2021
autor,2021



08 – Área Comercial - Diversos

Fonte: Google Maps, modificada



09 – 34° Batalhão.

Fonte: Google Maps, modificada autor,2021
autor,2021



10 – Imagem terreno – Fachada acesso

Fonte: Google Maps, modificada



09 – Terminal de transporte público

Fonte: Google Maps, modificada autor, 2021



10 – Vista Avenida Juscelino Kubitschek

Fonte: Google Maps, modificada autor, 2021

REGIÃO DE INFLUÊNCIA

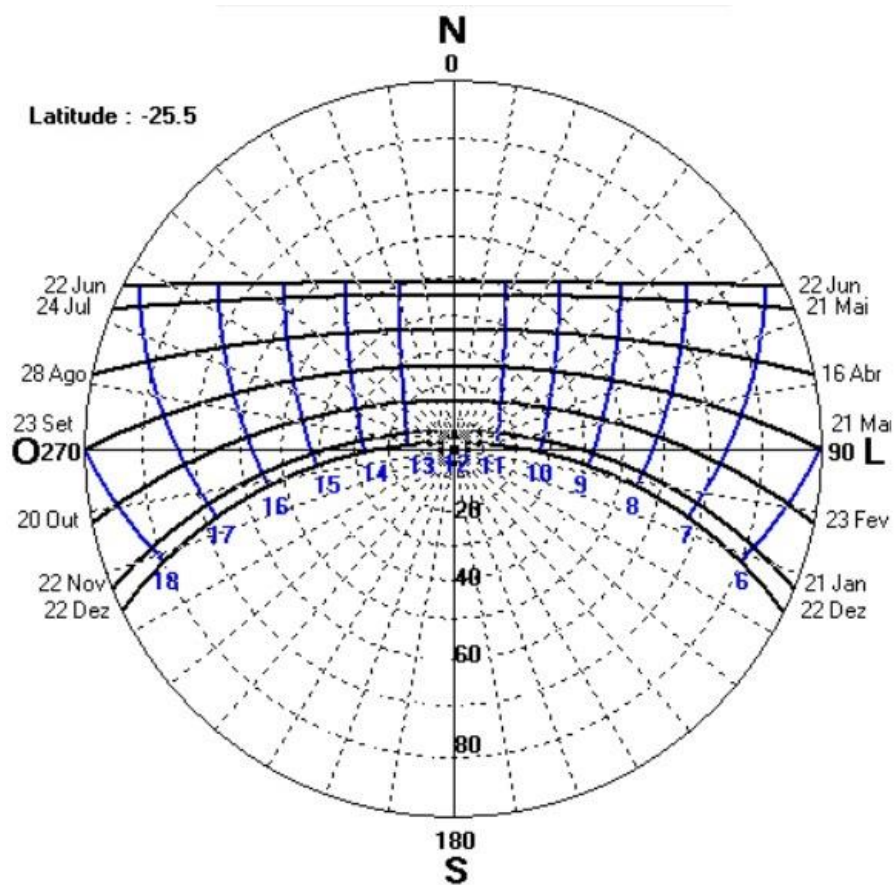
O bairro de localização do terreno é ZM – Zona Mista, com abundância comercial, por ser a região central da cidade o mesmo ainda conta com o terminal de transporte público nas imediações. O terminal trata-se de um dos maiores influenciadores para a implantação da proposta, tendo em vista que o mesmo é um facilitador para a mobilidade urbana da cidade.

Já o projeto AGILIZA terá grande influência sobre a totalidade do bairro, principalmente sobre o setor comercial tendo em vista que irá aumentar a circulação de pessoas, crescendo assim a visibilidade do comercial nas imediações.

INSOLAÇÃO

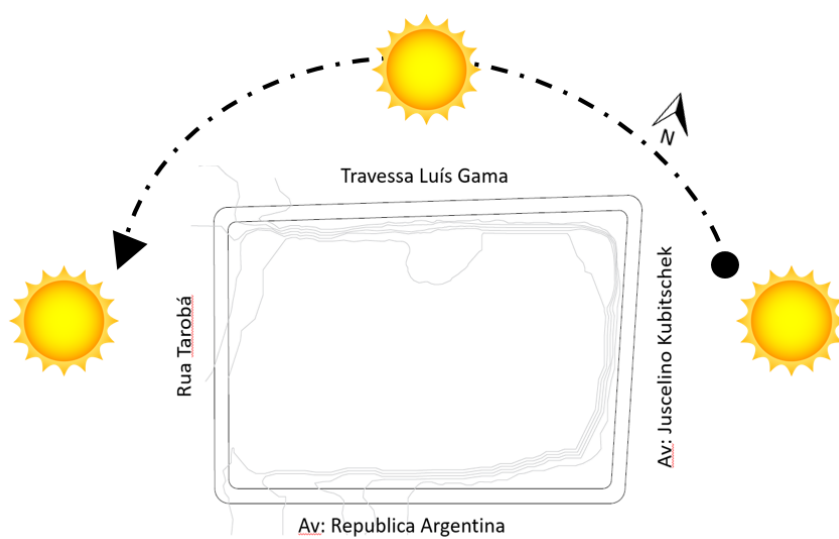
A seguir na figura 32 é apresentado a carta solar da cidade de Foz do Iguaçu, a mesma representa o posicionamento solar durante todas as estações do ano. A análise da insolação do terreno ajudará para a melhor implantação e concepção do projeto, visando assim o seu conforto térmico.

Figura 32: Carta Solar de Foz do Iguaçu



Fonte: Programa SOL-AR

Figura 33: Esquema incidência solar



Fonte: Adaptado pelo autor, 2021.

TOPOGRAFIA

A atual topografia não condiz com os dados cadastrados, segundo informações locais, foram realizadas retiradas de terra do local. A testada principal localizada na Avenida Juscelino Kubitschek possui uma diferença de nível de 5 metros, já a parte posterior do terreno próximo rua Tarobá o terreno possui o mesmo alinhamento.

Figura 34: Topografia atual do terreno

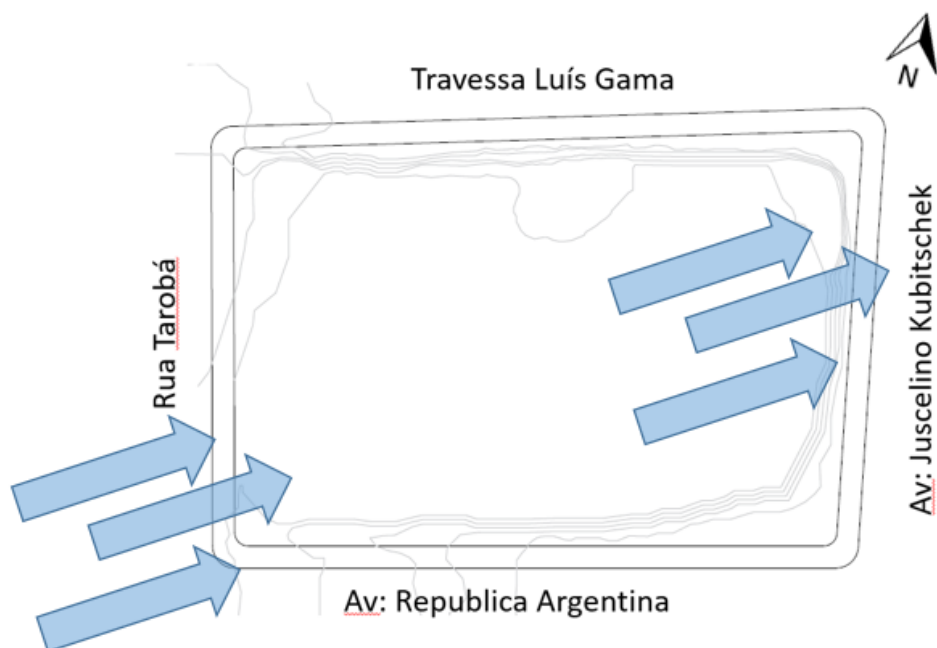


Fonte: Adaptado Autor, 2020.

VENTOS DOMINANTE

Segundo o site *weather Park* (2021) informa que a direção média e horária predominante do vento em Foz do Iguaçu varia durante o ano. O vento mais frequente vem do leste durante 9,5 meses, de 20 de fevereiro a 4 de dezembro, com porcentagem máxima de 40% em 9 de agosto.

Figura 35: Esquema ventos dominantes de Foz do Iguaçu



Fonte: Adaptado pelo autor, 2020.

ORGANOGRAMA

O organograma foi dividido em pavimento subsolo, térreo e primeiro pavimento, visto que não haverá um pavimento tipo devido a modulação dos serviços. Para melhor entendimento da proposta do programa de necessidades, o organograma seguiu a setorização do mesmo.

ORGANOGRAMA

FLUXOGRAMA

O fluxograma dará noção quanto às circulações de pessoas nos ambientes e setores, os usuários foram classificados em dois tipos: público geral e serviço, o mesmo segue a estrutura do organograma na divisão de pavimentos sendo eles; Subsolo, térreo e primeiro pavimento.

FLUXOGRAMA

CONCLUSÃO

Mais do que a verificação sobre a viabilidade de elaboração de um projeto para um complexo de atendimento de serviços públicos voltado ao propósito de atender a demanda da população de moradores da cidade de Foz do Iguaçu – PR, o presente estudo se constitui em um exercício de reflexão e de busca por aprofundamento teórico na área de arquitetura.

A direção das atividades para o desenvolvimento e conclusão dessa proposta foi esclarecidas por meio da metodologia, que apontou os meios de se alcançar um melhor entendimento sobre o tema. A metodologia desenvolvida mostrou em como coletar e copilar as informações geradas, desta forma os levantamentos bibliográficos e atividades de campo foram de suma importância para o desenvolvimento e viabilidade deste projeto.

Considerando que para a elaboração de um projeto arquitetônico deste porte umas das primeiras tarefas a ser levada em consideração são os estudos de casos, obras similares a proposta, o que por sua vez afirma e assegura a importância deste tipo de proposta projetual. A análise de correlatos temáticos e teóricos trouxe diferentes entendimentos e soluções para a proposta. Para este caso específico o POUPA TEMPO, Lapa – SP, foi de extrema importância, tendo em vista que o mesmo foi concebido com o mesmo propósito, trazer uma melhor qualidade na questão de atendimento ao público nos serviços públicos.

Outro fato importante a ser levado em consideração foi que o estudo do objeto auxiliou na definição do terreno, tendo em vista que o mesmo deveria apresentar algumas características como: Boa localização, fácil acesso, amplo espaço devido ao grande fluxo de usuários. Com essas entre outras informações o estudo do objeto norteou com clareza qual e onde seria a melhor região para a implantação da proposta, tendo em vista que todas as condicionantes levantadas deveriam ser atendidas.

Ao encerrar o presente trabalho, registra-se a importância e a percepção do projeto como um espaço necessário. A edificação tem como objetivo proporcionar aos moradores da cidade de Foz do Iguaçu uma melhor qualidade dentro dos serviços públicos, otimizando e qualificando esses serviços.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

NEGREIROS, Regina. **ÉTHOS, EDUCAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO: Uma tríade basilar na construção de uma sociedade saudável**. Ed Eppris, 2019.

SKOPINSKI, Fabiane; de Lima Resende, Thais; Schneider, Rodolfo Herberto **Imagem corporal, humor e qualidade de vida**. Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia, vol. 18, núm. 1, 2015, pp. 95-105 Universidade do Estado do Rio de Janeiro Rio de Janeiro, Brasil.

FOGAÇA, Natasha. **Trabalhador feliz é mais produtivo?" A relação entre bem-estar no trabalho, satisfação no trabalho e desempenho individual no trabalho e o papel dos componentes da estrutura organizacional**. Brasília, 2014. Disponível em:< <http://repositorio.unb.br/handle/10482/15765>> Acesso: 12 maio 2019.

SAMPAIO, Jader dos Reis. **Qualidade de Vida no Trabalho e Psicologia Social**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2004, 2. ed.

FERNANDES, Eda Conte. **Qualidade de Vida no Trabalho: Como medir para melhorar**. Salvador: Casa da Qualidade, 1996, 3. ed.

LIMONGI-FRANÇA, Ana Cristina. **Qualidade de vida no trabalho: conceitos e práticas nas empresas da sociedade pós-industrial**. São Paulo: Atlas, 2003.

SILVA, Marco Aurélio Dias; MARCHI, Ricardo. **Saúde e Qualidade de Vida no Trabalho**. São Paulo: Best Seller, 1997.

O Globo, **Obesidade aumenta nos EUA e já atinge cerca 40% dos adultos**, 2017. Disponível em:< <https://oglobo.globo.com/sociedade/saude/obesidade-aumenta-nos-eua-ja-atinge-cerca-40-dos-adultos-21942917>> Acesso: 13 maio 2019.

ALMEIDA, Marco. GUTIERREZ, Gustavo. MARQUES, Renato. **Qualidade de vida, conceitos e interfaces com outras áreas de pesquisa**. São Paulo, 2012. pp 1 a 141.

KAKESHITA, I.S. **Adaptação e validação de escalas de silhuetas para crianças e adultos brasileiros**. Ribeirão Preto, 2008. 120.p. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Ciência e Letras de Ribeirão Preto da Universidade de São Paulo.

KAKESHITA, I.S. et al. **Construção e fidedignidade teste-reteste de escalas de silhuetas brasileiras para adultos e crianças**. Psicologia: teoria e pesquisa; v.25, n.2, p.263-270. Abr-jun. 2009.

ALVES, Domitília. **Serviços Públicos**. Diadema – São Paulo, pp 01 a 34.
Disponível
em: <https://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/artigo_servicos_publicos.pdf> Acesso 13 maio 2019.

KAUFMANN, Carlos A. C. **Pesquisa Bibliográfica**. Instituto Federal Sul-Rio-Grandense.
Disponível
em: <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Pesquisa%20bibliogr%C3%A1fica_Carlos%20Kaufmann.pdf> Acesso: 14 maio 2019.

PIZZANI, Luciana, SILVA, Rosemary C. BELLO, Suzelei Faria, HAYASHI, Maria C. P. Innocentini. **A ARTE DA PESQUISA BIBLIOGRÁFICA NA BUSCA DO CONHECIMENTO**. São Paulo, 2012, pp 01 a 14.

GUINCHAT, C.; MENO, M. **Introdução geral às ciências e técnicas da informação e documentação**. 2.ed. rev. aum. Brasília: Ibict/CNPq, 1994. 540 p.

PIANA, MC. A construção do perfil do assistente social no cenário educacional [online]. São Paulo: Editora UNESP; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2009. 233 p. ISBN 978-85-7983-038-9. Available from SciELO Books .

PMFI. A cidade. Foz do Iguaçu destino do mundo. Disponível
em: <http://fozdoiguacudestinodomundo.com.br/sobre-a-cidade/a-cidade> Acesso: 22. Set. 2019

APENDICE A

UNIVERSIDADE FEDERAL DA INTEGRAÇÃO LATINO AMERICANA

SERVIÇOS PÚBLICOS

Local aplicado: _____

- Sexo: ☐ Feminino ☐ Masculino
- Idade: 15 a 30 anos ☐ 31 a 45 anos ☐ 46 a 60 anos ☐ acima de 60 ☐
- Onde mora? (Cidade/Bairro): _____
- Qual o tempo médio gasto do seu bairro até o terminal de transporte público?
 - ☐ Até 10 minutos ☐ 15 minutos ☐ 20 minutos ☐ 30 minutos
 - ☐ 45 minutos ☐ 60 minutos ☐ Acima de 60 minutos
- Você se considera satisfeito(a) com o transporte público?
 - ☐ Sim ☐ Não
- Quais serviços públicos você utiliza com maior frequência?
 - ☐ Serviços básico (água/luz) ☐ Serviços Sociais
 - ☐ Cartório ☐ Identificação (RG, CPF...)
 - ☐ Prefeitura ☐ Correios
 - ☐ Detran ☐ Agências de trabalho
 - ☐ Bancos ☐ Serviços de Transporte
- Em média, quanto tempo você aguarda em filas, até receber atendimento?
 - ☐ Até 10 minutos ☐ 15 minutos ☐ 20 minutos ☐ 30 minutos
 - ☐ 45 minutos ☐ 60 minutos ☐ Acima de 60 minutos
- A infraestrutura em geral dos locais atendem as suas necessidades?
 - ☐ Sim ☐ Não
- Na sua opinião, qual o maior problema nos serviços de atendimento de Foz do Iguaçu?
 - ☐ Distância entre os serviços ☐ Deslocamento até o local
 - ☐ Baixo número de atendentes
- Você acha viável a implantação de um local que disponibilize diversos serviços públicos ao mesmo tempo? ☐ Sim ☐ Não
- Se sim, em que região este local deveria ser implantado?
 - ☐ Centro

ANEXO A – LEI 7418 - INSTITUI O VALE-TRANSPORTE

LEI QUE INSTITUI O VALE-TRANSPORTE

LEI Nº 7418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985

O Presidente da República. Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

ARTIGO 1º - Fica instituído o Vale-Transporte, que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais.

PARÁGRAFO ÚNICO - Equiparam-se ao trabalhador referido no "caput" deste Artigo, para os benefícios desta Lei, os servidores públicos da Administração Federal direta ou indireta.

ARTIGO 2º - O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos nesta

Lei, no que se refere à contribuição do empregador:

- a) não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;
- b) não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;
- c) não se configura como rendimento tributável do trabalhador.

ARTIGO 3º - Sem prejuízo da dedução como despesa operacional, a pessoa jurídica poderá deduzir, do imposto de renda devido, valor equivalente à aplicação da alíquota cabível do imposto de renda sobre o valor das despesas comprovadamente

realizadas, no período-base, na concessão do Vale-Transporte, na forma em que dispuser o regulamento desta Lei.

PARÁGRAFO ÚNICO - A dedução a que se refere este Artigo, em conjunto com as de que tratam as Leis nºs. 6297, de 15 de dezembro de 1975 e 6321, de 14 de abril de 1976, não poderá reduzir o imposto devido em mais de 10% (dez por cento), observado o que dispõe o Parágrafo 3º do Art. 1º do Decreto-Lei nº 1704, de 23 de outubro de 1979, podendo o eventual excesso ser aproveitado por dois exercícios subseqüentes.

ARTIGO 4º - A concessão do benefício ora instituído implica a aquisição pelo empregador dos Vales-Transporte necessários aos deslocamentos do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar.

PARÁGRAFO ÚNICO - O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico.

ARTIGO 5º - A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e a comercializar o Vale-Transporte, ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassa-los para a tarifa dos serviços.

PARÁGRAFO 1º - Nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, será instalado, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de Vale-Transporte.

PARÁGRAFO 2º - Fica facultado à empresa operadora delegar a emissão e a comercialização do Vale-Transporte, bem como consorciar-se em central de vendas, para efeito de cumprimento do disposto nesta Lei.

PARÁGRAFO 3º - Para fins de cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local.

ARTIGO 6º - O poder concedente fixará as sanções a serem aplicadas à empresa operadora que comercializar o vale diretamente ou através de delegação, no caso de falta ou insuficiência de estoques de Vales-Transporte necessários ao atendimento da demanda e ao funcionamento do sistema.

ARTIGO 7º - Ficam resguardados os direitos adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta Lei, vedada a cumulação de vantagens.

ARTIGO 8º - Asseguram-se os benefícios desta Lei ao empregador que proporcionar, por meios próprios ou contratados, em veículos adequados ao transporte coletivo, o deslocamento integral de seus trabalhadores.

ARTIGO 9º - Os Vales-Transporte anteriores perdem sua validade decorridos 30 (trinta) dias da data de reajuste tarifário.

ARTIGO 10 - As infrações ao disposto nesta Lei, acarretarão a aplicação de multa de 160 BTN's por trabalhador prejudicado, dobrada no caso de reincidência.

ARTIGO 11 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

ARTIGO 12 - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 16 de dezembro de 1985; 164º da Independência e 97º da República.

JOSÉ SARNEY - Presidente da República

Dilson Domingos Funaro

Afonso Camargo

Almir Pazzianotto

Alterações: Lei nº 7619, de 30-09-1987 e Lei nº 7855, de 24-10-1989.

ANEXO B – DECRETO LEI 95.247 – REGULAMENTA A LEI 7418

REGULAMENTO DO VALE-TRANSPORTE

Decreto nº 95.247, de 17 de novembro de 1987

Regulamenta a Lei nº 7418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o Vale-Transporte, com a alteração da Lei nº 7619, de 30 de setembro de 1987.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o Art. 81, item III, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 7418, de 16 de dezembro de 1985, alterada pela Lei nº 7619, de 30 de setembro de 1987,

DECRETA:

DOS BENEFICIÁRIOS E DO BENEFÍCIO DO VALE-TRANSPORTE

Art. 1º - São beneficiários do Vale-Transporte, nos termos da Lei nº 7418, de 16 de dezembro de 1985, alterada pela Lei nº 7619, de 30 de setembro de 1987, os trabalhadores em geral e os servidores públicos federais, tais como:

I - os empregados, assim definidos no Art. 3º da Consolidação das Leis do Trabalho;

II - os empregados domésticos, assim definidos na Lei nº 5859, de 11 de dezembro de 1972;

III - os trabalhadores de empresas de trabalho temporário, de que trata a Lei nº 6019, de 3 de janeiro de 1974;

IV - os empregados a domicílio, para os deslocamentos indispensáveis à prestação do trabalho, percepção de salários e os necessários ao desenvolvimento das relações com o empregador;

V - os empregados do subempreiteiro, em relação a este e ao empreiteiro principal, nos termos do Art. 455 da Consolidação das Leis do Trabalho;

VI - os atletas profissionais de que trata a Lei nº 6354, de 2 de setembro de 1976;

VII - os servidores da União, do Distrito Federal, dos Territórios e suas autarquias, qualquer que seja o regime jurídico, a forma de remuneração e da prestação de serviços.

Parágrafo Único - Para efeito deste Decreto, adotar-se-á a denominação beneficiário qualquer uma das categorias mencionadas nos diversos incisos deste Artigo.

Art. 2º - O Vale-Transporte constitui benefício que o empregador antecipará ao trabalhador para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e viceversa.

Parágrafo Único - Entende-se como deslocamento a soma dos segmentos componentes da viagem do beneficiário, por um ou mais meios de transporte, entre sua residência e o local de trabalho.

Art. 3º - O Vale-Transporte é utilizável em todas as formas de transporte coletivo público urbano ou, ainda, intermunicipal e interestadual com características semelhantes ao urbano, operado diretamente pelo poder público ou mediante delegação em linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente.

Parágrafo Único - Excluem-se do disposto neste Artigo os serviços seletivos e os especiais.

Art. 4º - Está exonerado da obrigatoriedade do Vale-Transporte o empregador que proporcionar, por meios próprios ou contratados, em veículos adequados ao transporte coletivo, o deslocamento, residência-trabalho e vice-versa, de seus trabalhadores.

Parágrafo Único - Caso o empregador forneça ao beneficiário transporte próprio ou fretado que não cubra integralmente os deslocamentos deste, o Vale-

Transporte deverá ser aplicado para os segmentos da viagem não abrangidos pelo referido transporte.

Art. 5º - É vedado ao empregador substituir o Vale-Transporte por antecipação em dinheiro ou qualquer outra forma de pagamento, ressalvado o disposto no Parágrafo Único deste Artigo.

Parágrafo Único - No caso de falta ou insuficiência de estoque de Vale-Transporte, necessário ao atendimento da demanda e ao funcionamento do sistema, o beneficiário será ressarcido pelo empregador, na folha de pagamento imediata, da parcela correspondente, quando tiver efetuado, por conta própria, a despesa para seu deslocamento.

Art. 6º - O Vale-Transporte, no que se refere à contribuição do empregador:

I - não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração do beneficiário para quaisquer efeitos;

II - não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço;

III - não é considerado para efeito de pagamento da Gratificação de Natal (Lei nº 4090, de 13 de julho de 1962, e Art. 7 do Decreto-Lei nº 2310, de 22 de dezembro de 1986);

IV - não configura rendimento tributável do beneficiário. DO EXERCÍCIO DO DIREITO DO VALE-TRANSPORTE

Art. 7º - Para o exercício do direito de receber o Vale-Transporte, o empregado informará ao empregador, por escrito:

I - seu endereço residencial;

II - os serviços e meios de transporte mais adequados ao seu deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

Parágrafo 1º - A informação de que trata este Artigo será atualizada anualmente ou sempre que ocorrer alteração das circunstâncias mencionadas nos itens I e II, sob pena de suspensão do benefício até o cumprimento dessa exigência.

Parágrafo 2º - O beneficiário firmará compromisso de utilizar o Vale-Transporte exclusivamente para seu efetivo deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

Parágrafo 3º - A declaração falsa ou o uso indevido do Vale-Transporte constituem falta grave.

Art. 8º - É vedada a acumulação do benefício com outras vantagens relativas ao transporte do beneficiário, ressalvado o disposto no Parágrafo Único do Art. 4º deste Decreto.

Art. 9º - O Vale-Transporte será custeado:

I - pelo beneficiário, na parcela equivalente a 6% (seis por cento) de seus salário básico ou vencimento, excluídos quaisquer adicionais ou vantagens;

II - pelo empregador, no que exceder à parcela referida no item anterior.

Parágrafo Único - A concessão do Vale-Transporte autorizará o empregador a descontar, mensalmente do beneficiário que exercer o respectivo direito, o valor da parcela de que trata o item I deste Artigo.

Art. 10 - O valor da parcela a ser suportada pelo beneficiário será descontada proporcionalmente à quantidade de Vale-Transporte concedida para o período a que se refere o salário ou vencimento e por ocasião de seu pagamento, salvo estipulação em contrário, em convenção ou acordo coletivo de trabalho, que favoreça o beneficiário.

Art. 11 - No caso em que a despesa com o deslocamento do beneficiário for inferior a 6% (seis por cento) do salário básico ou vencimento, o empregado poderá optar pelo recebimento antecipado do Vale-Transporte, cujo valor será integralmente descontado por ocasião do pagamento do respectivo salário ou vencimento.

Art. 12 - A base de cálculo para determinação da parcela a cargo do beneficiário será:

I - o salário básico ou vencimento mencionado no item I do Art. 9º deste Decreto; e

II - o montante percebido no período, para os trabalhadores remunerados por tarefa ou serviço feito ou quando ao se tratar de remuneração constituída exclusivamente de comissões, percentagens, gratificações, gorjetas ou equivalentes.

DA OPERACIONALIZAÇÃO DO VALE-TRANSPORTE

Art. 13 - O poder concedente ou órgão de gerência com jurisdição sobre os serviços de transporte coletivo urbano, respeitada a lei federal, expedirá normas complementares para operacionalização do sistema do Vale-Transporte, acompanhando seu funcionamento e efetuando o respectivo controle.

Art. 14 - A empresa operadora do sistema de transporte coletivo pública fica obrigada a emitir e comercializar o Vale-Transporte ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassa-los para a tarifa dos serviços.

Parágrafo 1º - A emissão e a comercialização do Vale-Transporte poderão também ser efetuadas pelo órgão de gerência ou pelo poder concedente, quando este tiver a competência legal para emissão de passes.

Parágrafo 2º - Na hipótese do parágrafo precedente, é vedada a emissão e comercialização de Vale-Transporte simultaneamente pelo poder concedente e pelo órgão de gerência.

Parágrafo 3º - A delegação ou transferência da atribuição de emitir e comercializar o Vale-Transporte não elide a proibição de repassar os custos respectivos para a tarifa dos serviços.

Art. 15 - Havendo delegação da emissão e comercialização de Vale-Transporte, ou constituição de consórcio, as empresas operadoras submeterão os respectivos instrumentos ao poder concedente ou órgão de gerência para homologação dos procedimentos instituídos.

Art. 16 - Nas hipóteses do Artigo anterior, as empresas operadoras permanecerão solidariamente responsáveis com a pessoa jurídica delegada ou pelos atos do consórcio, em razão de eventuais faltas ou falhas no serviço.

Art. 17 - O responsável pela emissão e comercialização do Vale-Transporte deverá manter estoques compatíveis com os níveis de demanda.

Art. 18 - A comercialização do Vale-Transporte dar-se-á em centrais ou postos de venda estrategicamente distribuídos na cidade onde serão utilizados.

Parágrafo Único - Nos casos em que o sistema local de transporte público for operado por diversas empresas ou por meios diferentes, com ou sem integração, os postos de vendas referidos neste Artigo deverão comercializar todos os tipos de Vale-Transporte.

Art. 19 - A concessão do benefício obriga o empregador a adquirir o Vale-Transporte em quantidade e tipo de serviço que melhor se adequar ao deslocamento do beneficiário.

Parágrafo Único - A aquisição será feita antecipadamente e à vista, proibidos quaisquer descontos e limitada à quantidade estritamente necessária ao antedimento dos beneficiários.

Art. 20 - Para cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral, relativa ao deslocamento do beneficiário, por um ou mais meios de transporte, mesmo que a legislação local preveja descontos.

Parágrafo Único - Para fins do disposto neste Artigo, não são consideradas desconto as reduções tarifárias decorrentes de integração de serviços.

Art. 21 - A venda do Vale-Transporte será comprovada mediante recibo seqüencialmente numerado, emitido pela vendedora em duas vias, uma das quais ficará com a compradora, contendo:

I - o período a que se referem;

II - a quantidade de Vale-Transporte vendida e de beneficiários a quem se destina;

III - o nome, endereço e número de inscrição da compradora no Cadastro Geral de Contribuintes do Ministério da Fazenda - CGCMF.

Art. 22 - O Vale-Transporte poderá ser emitido conforme as peculiaridades e as conveniências locais, para utilização por:

I - linha;

II - empresa; III - sistema;

IV - outros níveis recomendados pela experiência local.

Art. 23 - O responsável pela emissão e comercialização do Vale-Transporte poderá adotar a forma que melhor lhe convier à segurança e facilidade de distribuição.

Parágrafo Único - O Vale-Transporte poderá ser emitido na forma de bilhetes simples ou múltiplos, talões, cartelas, fichas ou quaisquer processos similares.

Art. 24 - Quando o Vale-Transporte for emitido para utilização num sistema determinado de transporte ou para valer entre duas ou mais operadoras, será de aceitação, nos termos de acordo a ser previamente firmado.

Parágrafo 1º - O responsável pela emissão e comercialização do Vale-Transporte, pagará às empresas operadoras os respectivos créditos no prazo de 24 horas, facultado às partes pactuar prazos maiores.

Parágrafo 2º - O responsável pela emissão e comercialização do Vale-Transporte deverá apresentar, mensalmente, demonstrativos financeiros dessa atividade, ao órgão de gerência que observará o disposto no Art. 28.

Art. 25 - As empresas operadoras são obrigadas a manter permanentemente um sistema de registro e controle do número de Vale-Transporte emitido, comercializado e utilizado, ainda que a atividade seja exercida por delegação ou por intermédio de consórcio.

Art. 26 - No caso de alteração na tarifa de serviços, o Vale-Transporte poderá:

I - ser utilizado pelo beneficiário, dentro do prazo a ser fixado pelo poder concedente; e

II - ser trocado, sem ônus, pelo empregador, no prazo de trinta dias, contados da data em que a tarifa sofrer alteração.

OS PODERES CONCEDENTES E ÓRGÃOS DE GERÊNCIA

Art. 27 - O poder concedente ou órgão de gerência, na área de sua jurisdição, definirá:

I - o transporte intermunicipal ou interestadual com características semelhantes ao urbano;

II - os serviços seletivos e os especiais.

Art. 28 - O poder concedente ou órgão de gerência fornecerá, mensalmente, ao órgão federal competente, informações estatísticas que permitam avaliação nacional, em caráter permanente, na utilização do Vale-Transporte.

Art. 29 - As operadoras informarão, mensalmente, nos termos exigidos pelas normas locais, o volume de Vale-Transporte emitido, comercializado e utilizado, a fim de permitir a avaliação local do sistema, além de outros dados que venham a ser julgados convenientes a esse objetivo.

Art. 30 - Nos atos de concessão, permissão ou autorização serão previstas sanções às empresas operadoras que emitirem ou comercializarem o Vale-Transporte diretamente, por meio de delegação ou consórcio, em quantidade insuficiente ao atendimento da demanda.

Parágrafo Único - As sanções serão estabelecidas em valor proporcional às quantidades solicitadas e não fornecidas, agravando-se em caso de reincidência.

DOS INCENTIVOS FISCAIS

Art. 31 - O valor efetivamente pago e comprovado pelo empregador, pessoa jurídica, na aquisição de Vale-Transporte, poderá ser deduzido como despesa operacional, na determinação de lucro real, no período-base de competência da despesa.

Art. 32 - Sem prejuízo da dedução prevista no Artigo anterior, a pessoa jurídica empregadora poderá deduzir do Imposto de Renda devido, valor equivalente à aplicação da alíquota cabível do Imposto de Renda sobre o montante das despesas comprovadamente realizadas, no período-base, na concessão do Vale-Transporte.

Parágrafo Único - A dedução a que se refere este Artigo, em conjunto com as de que tratam as Leis nº 6297, de 15 de dezembro de 1975 e nº 6321, de 14 de abril de 1976, não poderá reduzir o imposto devido em mais de 10% (dez por cento), observado o que dispõe o Parágrafo 3º do Art. 1º do Decreto-Lei nº 1704, de 23 de outubro de 1979, podendo o eventual excesso ser aproveitado nos dois exercícios subsequentes.

Art. 33 - Ficam assegurados os benefícios de que trata este Decreto ao empregador que, por meios próprios ou contratados com terceiros, proporcionar aos seus trabalhadores o deslocamento residência-trabalho e vice-versa, em veículos adequados ao transporte coletivo, inclusive em caso de complementação do Vale-Transporte.

Parágrafo Único - O disposto neste Artigo não se aplica nas contratações de transporte diretamente com empregados, servidores, diretores, administradores e pessoas ligadas ao empregador.

Art. 34 - A pessoa jurídica empregadora deverá registrar em contas específicas que possibilitem determinar, com clareza e exatidão em sua contabilidade, as despesas efetivamente realizadas na aquisição do Vale-Transporte ou, na hipótese do Artigo anterior, os dispêndios e encargos com o transporte do beneficiário, tais como aquisição de combustível, manutenção, reparos e depreciação dos veículos próprios, destinados exclusivamente ao transporte dos empregados, bem assim os gastos com as empresas contratadas para esse fim.

Parágrafo Único - A parcela de custo, equivalente a 6% (seis por cento) do salário básico do empregado, que venha a ser recuperada pelo empregador, deverá ser deduzida do montante das despesas efetuadas no período-base, mediante lançamento a crédito das contas que registrem o montante dos custos relativos ao benefício concedido.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 35 - Os atos de concessão, permissão e autorização vigentes serão revistos para cumprimento do disposto no Art. 30 deste Regulamento.

Art. 36 - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 37 - Revogam-se as disposições em contrário e em especial o Decreto 92180, de 19 de dezembro de 1985.

Brasília, 17 de novembro de 1987; 166º da Independência e 99º da República.

JOSÉ SARNEY - Presidente da República

Prisco Viana