

ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – EIV

MURIAÉ

2022

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Acessos ao lote de implantação.....	08
Figura 02 – Lote de implantação.....	09
Figura 03 – Planta de situação do lote.....	11
Figura 04 – Localização da futura construção.....	12
Figura 05 – Limites da futura construção.....	12
Figura 06 – Limites da futura construção.....	12
Figura 07 – Macrozoneamento Municipal.....	15
Figura 08 – Áreas de interesse social com enfoque na área de análise.....	16
Figura 09 – Mapa completo do zoneamento.....	18
Figura 10 – Mapa com zoneamento específico do lote de implantação.....	18
Figura 11 – Delimitação da Área de Entorno Imediato (AEI).....	23
Figura 12 – Análise das tipologias da AEI.....	24
Figura 13 – Análise dos cheios e vazios existentes na AEI.....	24
Figura 14 – Terreno com as respectivas visadas.....	26
Figura 15 – Vista lateral do lote (Visada A)	26
Figura 16 – Vista lateral do lote (Visadas B e C, respectivamente)	27
Figura 17 – Vista posterior e frontal (Visadas D e E, respectivamente)	27
Figura 18 – Mapa hipsométrico com o lote em destaque.....	27
Figura 19 – Relação do lote com os recursos hídricos.....	28
Figura 20 – Setorização do projeto (Galpão 01 e 02)	30
Figura 21 – Representação para visualização das esquadrias.....	30
Figura 22 – Representação da hierarquia viária do município.....	34
Figura 23 – Testada do lote para a rua Valdir Trota.....	35
Figura 24 – Mapa rodoviário com destaque para o município de Muriaé.....	36
Figura 25 – Rodovia BR-116.....	36
Figura 26– Linha de ônibus local.....	38

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – Coordenadas geográficas do imóvel.....	10
Tabela 02 – Dimensões cartoriais do imóvel.....	10
Tabela 03 – Macrozoneamento municipal.....	14
Tabela 04 – Objetivos da Macrozona de Consolidação Urbana.....	14
Tabela 05 – Áreas de Especial Interesse Social.....	16
Tabela 06 – Zoneamento pela Lei Municipal Nº 5.441/2017.....	17
Tabela 07 – Índices urbanísticos exigidos para o TE-12.....	19
Tabela 08 – Tipo de edificação permitida para cada zoneamento.....	20
Tabela 09 – Índices urbanísticos exigidos para o TE-10.....	21
Tabela 10 – Classificação das vias municipais.....	33
Tabela 11 – Classificação dos impactos gerados no empreendimento.....	41
Tabela 12 – Impactos e medidas.....	Anexo

LISTA DE SIGLAS

AEI	Área do Entorno Imediato
AEIS	Área de Especial Interesse Social
CAU	Conselho de Arquitetura e Urbanismo
COMUPLAN	Conselho Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano
DEMSUR	Departamento Municipal de Saneamento Urbano
DEMUTTRAN	Departamento Municipal de Trânsito e Transportes de Muriaé
EIV	Estudo de Impacto de Vizinhança
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MCU	Macrozona de Consolidação Urbana
MEU	Macrozona de Expansão Urbana
NR	Norma Regulamentadora
PDP	Plano Diretor Participativo
TE	Tipo de Edificação
ZC	Zona Comercial

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	06
2	DADOS TÉCNICOS.....	07
2.1	DADOS TÉCNICOS DO EMPREENDEDOR.....	07
2.2	DADOS DO RESPONSÁVEL TÉCNICO PELO PROJETO.....	07
2.3	DADOS DOS RESPONSÁVEIS TÉCNICOS PELO EIV.....	07
3	LOCALIZAÇÃO E ACESSOS.....	08
4	PARÂMETROS CARTORIAIS.....	10
5	SITUAÇÃO ATUAL DO LOTE.....	12
6	PARÂMETROS URBANÍSTICOS.....	13
6.1	LEI MUNICIPAL Nº 5.915/2019.....	13
6.2	MACROZONEAMENTO E ÁREAS DE INTERESSE.....	13
6.3	LEI MUNICIPAL Nº 5.441/2017.....	17
6.4	LEI MUNICIPAL Nº 1.232/1987.....	21
7	ÁREA DO ENTORNO IMEDIATO (AEI).....	22
8	TOPOGRAFIA E CARACTERÍSTICAS GEOLÓGICAS.....	25
9	RECURSOS HÍDRICOS.....	28
10	CONCEPÇÃO ARQUITETÔNICA.....	29
11	CRONOGRAMA/ MÃO DE OBRA.....	31
12	ADENSAMENTO POPULACIONAL.....	31
12.1	POPULAÇÃO ATENDIDA.....	32
13	SISTEMA VIÁRIO.....	33
13.1	GERAÇÃO DE VIAGENS.....	37
13.2	TRANSPORTE COLETIVO.....	37
14	HORÁRIO E FUNCIONAMENTO.....	38
15	POLUIÇÃO SONORA, VISUAL E PERICULOSIDADE.....	39
16	SERVIÇOS BÁSICOS.....	40
17	IMPACTOS.....	41
17.1	IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS.....	42
17.2	IMPACTOS FÍSICOS.....	43
17.3	IMPACTOS NEUTROS.....	45
18	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	47
19	REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	48

1. INTRODUÇÃO

O Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV é um importante instrumento implementado pelo Estatuto das Cidades, Lei Federal Nº 10.257/2001, regulamentado na cidade de Muriaé através da Lei Municipal Nº 5.915/2019, a saber, o Plano Diretor Participativo de Muriaé, e que tem como finalidade analisar e avaliar os possíveis impactos decorrentes da implantação da edificação no seu entorno. Apresentando assim os positivos e elencando as medidas mitigadoras e/ou compensatórias para os de natureza negativa enquadrados no recorte de análise.

O estudo em questão trata-se de dois galpões comerciais na cidade de Muriaé, Minas Gerais, localizados às margens da rodovia BR-116, KM 711, bairro Santa Helena. O projeto arquitetônico consiste em apenas um pavimento, com área construída de 1.798,20m² a ser edificado em lote de 8.565,00m². A construção se enquadra na tipologia de múltiplos usos, exercendo a atividade comercial.

O projeto legal foi submetido à aprovação na Secretaria Municipal de Obras Públicas, na Prefeitura Municipal de Muriaé. Enquanto que, o EIV, será analisado junto ao Conselho Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano – COMUPLAN. Após a apreciação, ambos os procedimentos serão encaminhados para os setores correspondentes.

2. DADOS TÉCNICOS

1.1 EMPREENDEDOR

Nome:	Carlos Marcos Trota
Endereço:	Rua Valdir Trota, nº 1.100 – Santa Helena
E-mail:	cmtrota@gmail.com
Contato:	(32) 3722-7100

1.2 RESPONSÁVEL TÉCNICO PELO PROJETO ARQUITETÔNICO

Resp. Técnico:	Cristiney Frank Oliveira Cardoso
Registro:	CAU A 37902-6
Endereço:	Rua Barão do Monte Alto, nº 125 – SL 305 - Centro
Contato:	(32) 3721-5911

1.3 RESPONSÁVEIS TÉCNICOS PELO EIV

Resp. Técnico:	Hélen Campos Braga, CAU A196991-9
Contato:	(32) 99136-8961 helenbraga.arq@gmail.com
Resp. Técnico:	Maria Luiza Tavares Procópio, CAU A196495-0
Contato:	(32) 98894-9693 mlprocopio.arq@gmail.com

Hélen Campos Braga
ARQUITETA E URBANISTA
CAU A196991-9

Maria Luiza Tavares Procópio
ARQUITETA E URBANISTA
CAU A196495-0

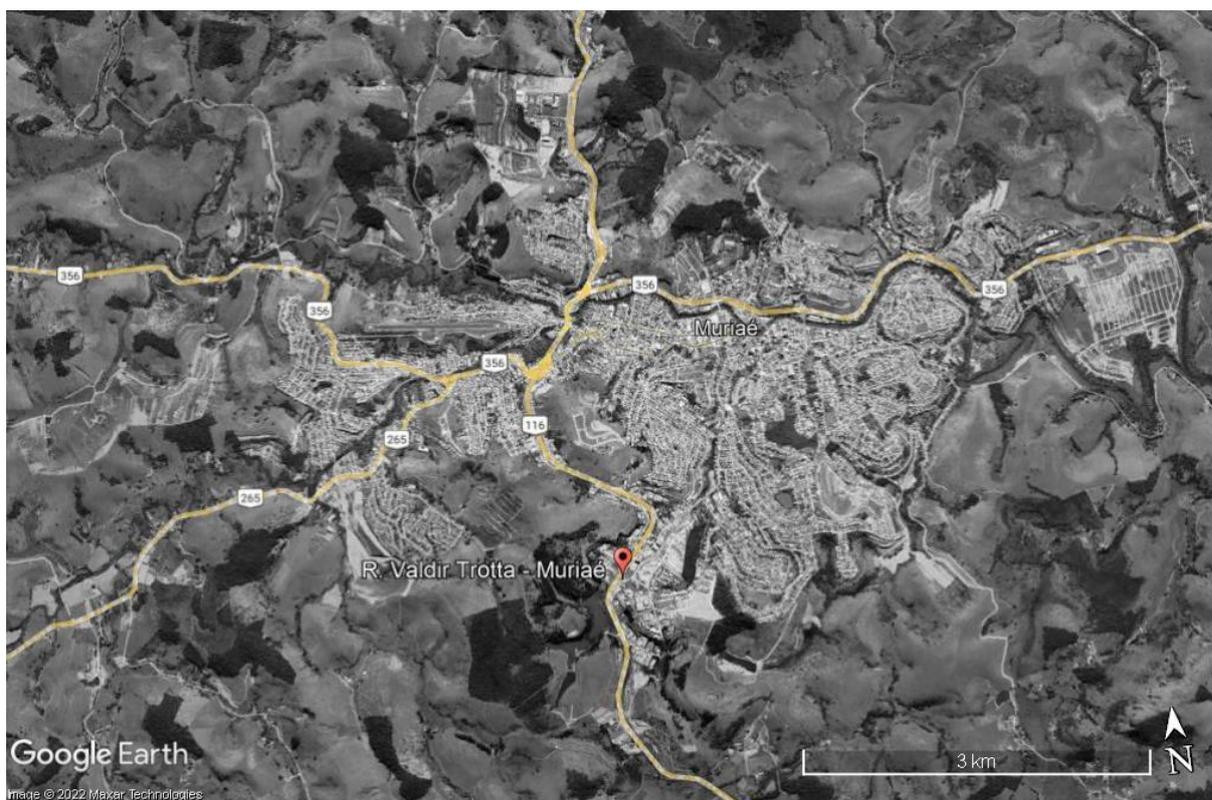
Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV

Arquitetas Hélen Campos Braga CAU A196991-9
e Urbanistas: Maria Luiza T. Procópio CAU A196495-0

3. LOCALIZAÇÃO E ACESSOS

A área destinada para a implantação dos dois galpões está inserida próxima ao setor industrial, região marcada por indústrias e empresas que são responsáveis por movimentar grande parte da economia da cidade, além de possuir infraestrutura necessária para esse tipo de atividade.

Figura 01 – Acessos ao lote de implantação.



Fonte: Google Earth e edições das autoras (2022).

O lote de implantação situado no Bairro Santa Helena, possui acesso principal pela Rua Valdir Trota, paralela à Rodovia BR-116 no KM 711 e compreende uma área de 8.565,00m² com 32,00m de testada para a referida via (Figura 02).

Figura 02 – Lote de Implantação.



Fonte: Google Earth e edições das autoras (2022).

A proximidade com a rodovia BR-116 é um fator relevante para a logística da construção em questão, que visa auxiliar o estímulo da economia municipal proporcionando novas ofertas de serviços e produtos, fortalecendo assim o segmento comercial nesta localidade e valendo-se da localização privilegiada e estratégica.

4. PARÂMETROS CARTORIAIS

O lote de implantação está dentro das delimitações do perímetro urbano de Muriaé, estando em conformidade com o traçado vigente definido pela Lei Municipal Nº 5.915/2019.

Tabela 01 – Coordenadas geográficas do imóvel.

LATITUDE	LONGITUDE
21° 08' 46. 2" S	42° 22' 57. 0" O

Fonte: Elaborado pelas autoras (2022).

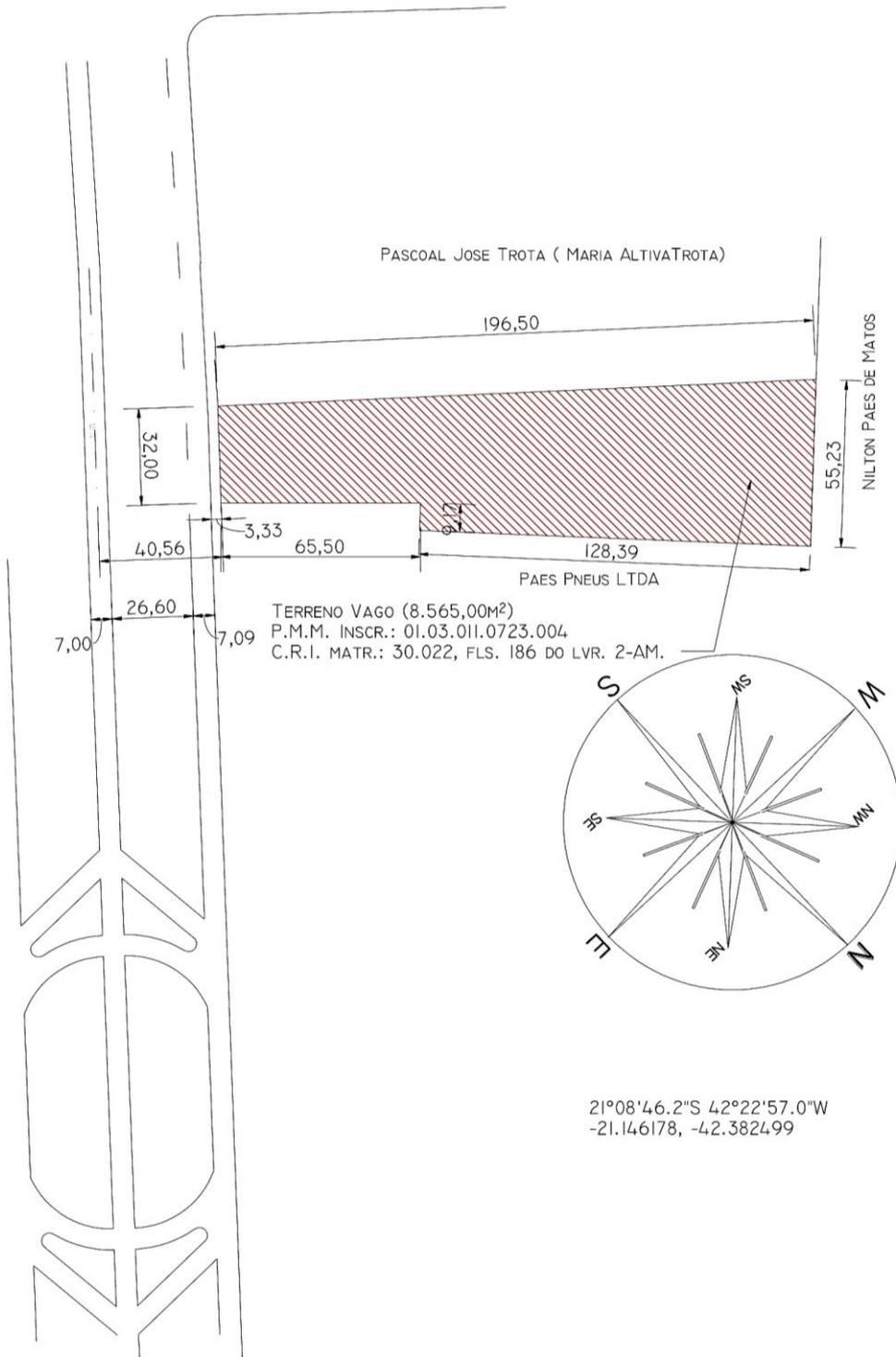
O imóvel possui inscrição municipal Nº 01.03.011.0723.004 junto ao Cadastro Imobiliário Municipal. Está registrado no Cartório de Registro de Imóveis Pacheco da Comarca de Muriaé sob a Matrícula nº 32.022, às fls. 186 do Livro 2-AM, na qual consta descrito um terreno de 8.565,00m² com acesso principal pela Rua Valdir Trota, via paralela a BR-116, estando registrado sobre a propriedade particular de Carlos Marcos Trota, muriaeense e empresário. As perimetrais registradas possuem as seguintes dimensões e confrontações:

Tabela 02 – Dimensões cartoriais do imóvel.

POSIÇÃO	DIMENSÃO	CONFRONTANTES
Frente	32,00m	Rua Valdir Trota
Lateral Direito	65,50m + 9,15m + 128,39m	PAES Pneus LTDA
Lateral Esquerdo	196,50m	Trota (Maria Altiva Trota (Inspean)
Fundos	52,23m	Nilton Paes de Matos

Fonte: Elaborado pelas autoras (2022).

Figura 03 – Planta de situação do lote.



Fonte: Projeto arquitetônico elaborado pelo arquiteto responsável (2022).

5. SITUAÇÃO ATUAL DO LOTE

Atualmente a área destinada a implantação do projeto encontra-se totalmente cercada por alambrados e a mesma não ultrapassa as delimitações de sua propriedade, resguardando o passeio e a faixa de rolamento existente no local.

Figura 04 – Localização da futura construção.



Fonte – Acervo das autoras (2022).

Figura 05 – Limites da futura construção.



Figura 06 – Limites da futura construção.



Fonte – Acervo das autoras (2022).

Portanto, pode-se observar que a obra ainda não foi iniciada pois está aguardando aprovação mediante ao poder público municipal. Após a emissão do alvará de construção, aprovação do projeto e deliberação deste estudo, as obras serão iniciadas.

6. PARÂMETROS URBANÍSTICOS

O espaço urbano é regido pelas leis de ordenamento e planejamento, assim incidem sobre o território municipal os parâmetros e dispositivos legais descritos pela legislação vigente, a saber, a Lei Municipal Nº 5.915/2019, o Plano Diretor Participativo de Muriaé, a Lei Municipal 1.232/1987, o Código de Obras, a Lei Municipal Nº 5.441/2017, Lei de Uso e Ocupação do Solo, assim como a Lei Municipal Nº 2.334/1999, de Parcelamento Urbano.

6.1 LEI MUNICIPAL Nº 5.915/2019: PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO

Dentre todas as leis especificadas a que institui a necessidade da elaboração de Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV) como um dos instrumentos urbanísticos municipais é o Plano Diretor. De acordo com o artigo 169 que classifica os requisitos para os empreendimentos e/ou edificações que deverão obrigatoriamente apresentar este estudo, a construção está abarcada em apenas um dos itens, sendo uma “atividade de comércio e serviços com área de terreno superior a 4.000m².” Portanto, ao estar inserida nesse contexto sua análise se torna imprescindível.

6.2 MACROZONEAMENTO E ÁREAS DE ESPECIAL INTERESSE SOCIAL

A delimitação do macrozoneamento municipal foi definida através do Plano Diretor Participativo de Muriaé (PDP) em 2019, nele o território foi segmentado criando 5 (cinco) macrozonas distintas com seus respectivos objetivos (Figura 07).

O termo macrozona pode ser definido como um conjunto urbano agrupado em virtude de aspectos funcionais e racionalmente determinantes para a ocupação específica. O instrumento que corrobora diretamente a macrozona é o zoneamento, no qual existe a qualificação específica quanto ao uso e ocupação do solo.

Tabela 03 – Macrozoneamento municipal.

Macrozoneamento em Muriaé/MG	
MAS	Macrozona Ambiental de Uso Sustentável
MDRA	Macrozona de Desenvolvimento Rural e Qualificação Ambiental
MDR	Macrozona de Desenvolvimento Rural
MCU	Macrozona de Consolidação Urbana
MEU	Macrozona de Expansão Urbana Controlada

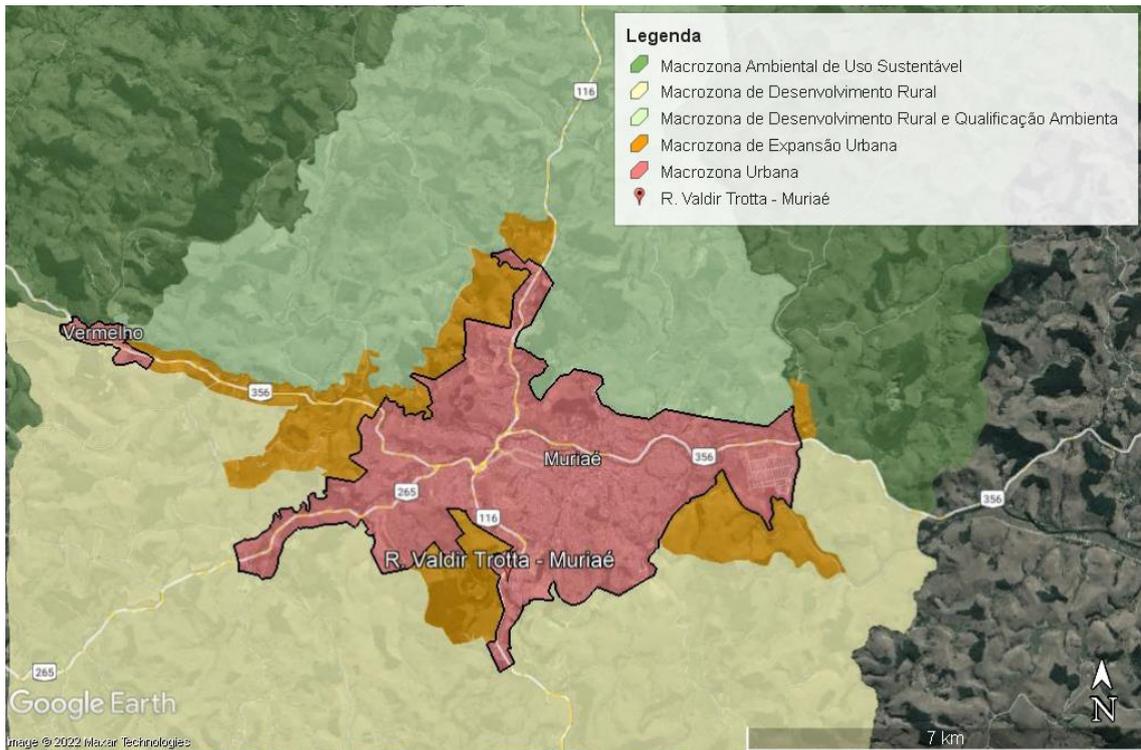
Fonte: Elaborado pelas autoras (2022).

O lote em questão está situado na Macrozona de Consolidação Urbana (MCU). Os limites dessa demarcação coincidem com os do perímetro urbano municipal conforme definido pelo artigo 61, parágrafo único da Lei Municipal Nº 5.915/2019 (PDP). A tabela abaixo apresenta os objetivos específicos que se aplicam sobre a porção territorial pertencente a MCU:

Tabela 04 – Objetivos da Macrozona de Consolidação Urbana.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS DA MCU
Adotar o perfil de cidade compacta, otimizando o uso da infraestrutura instalada, com o adensamento das áreas que possuem capacidade para o atendimento dos novos moradores;
Consolidar e promover as centralidades dos bairros e distritos, incentivando a oferta de comércio e serviço, preservando os miolos de bairro, de modo a garantir o controle da incomodidade ao uso residencial;
Incrementar e qualificar a oferta de diferentes sistemas de transporte coletivo, articulando-os aos modos não motorizados de transporte e promovendo melhorias continuadas;
Promover a qualificação dos espaços públicos, incentivando:
A descentralização das atividades econômicas e dos serviços públicos;
A oferta habitacional e regularização fundiária;
A melhoria da acessibilidade e das áreas de convívio público;
A mobilidade urbana;
A renovação dos padrões de uso e ocupação do solo de forma mais sustentável;
As funções econômicas estabelecidas e a possibilidade de novos negócios e empreendedorismo inovador.

Fonte: Plano Diretor Participativo de Muriaé (2019), tabela elaborada pelas autoras (2022).

Figura 07 – Macrozoneamento Municipal.

Fonte: Google Earth (Acesso em 2022).

A proposta da construção em análise é compatível sendo uma edificação de múltiplos usos promovendo a ocupação de uma área com infraestrutura já implantada, se caracterizando como um investimento econômico na localidade que atrai a possibilidade de futuros investimentos.

As Áreas de Especial Interesse Social (AEIS), por sua vez, também estabelecidas pelo PDP se caracterizam como as porções do território urbano municipal que possuem parâmetros e instrumentos urbanísticos específicos quanto ao uso e a ocupação do solo e parcelamento.

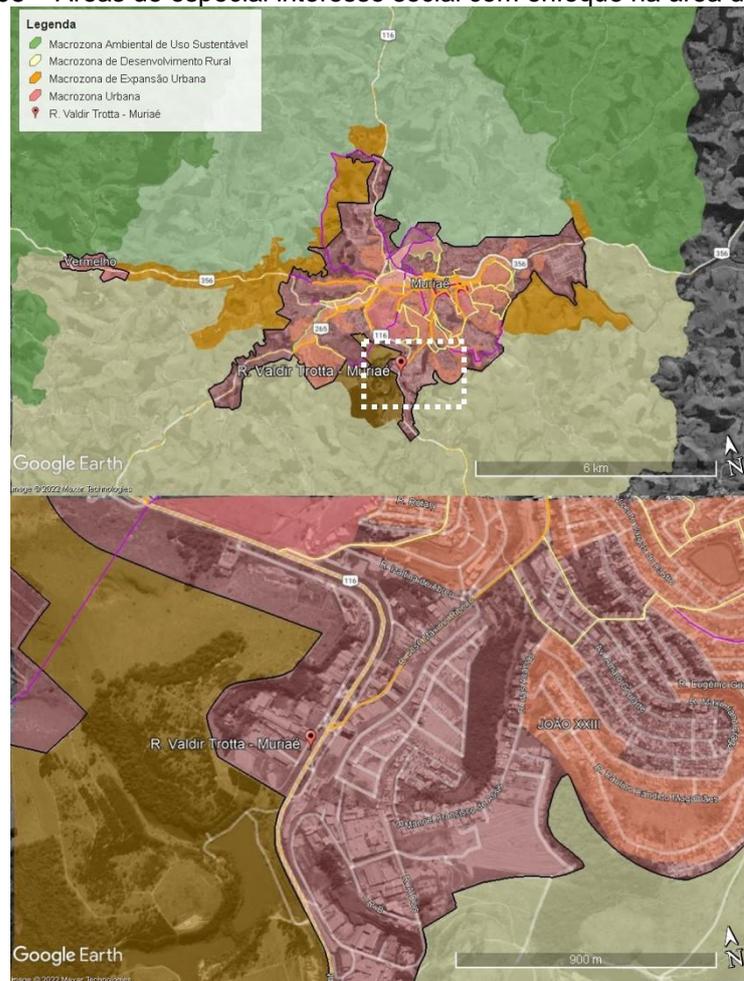
As delimitações das AEIS se encontram em mapa anexo ao Plano Diretor, e são classificadas conforme a tabela abaixo:

Tabela 05 – Áreas de Especial Interesse Social.

Área de Especial Interesse Social em Muriaé/MG	
AIQP	Área de Especial Interesse para Qualificação da Paisagem Urbana
AIRF	Área de Especial Interesse para Regularização Fundiária
AIOA	Área de Especial Interesse para Ocupação Prioritária e Adensamento Populacional
ZEIS	Área Especial de Interesse Social
AIT	Área de Especial Interesse Turístico (Subdividida em (AIT H e AIT N))
AIT H	Área de Especial Interesse Turístico Histórico
AIT N	Área de Especial Interesse Turístico Natural

Fonte: Elaborado pelas autoras (2022).

Figura 08 – Áreas de especial interesse social com enfoque na área de análise.



Fonte: Google Earth, editado pelas autoras (2022).

Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV

Arquitetas Hélen Campos Braga CAU A196991-9
e Urbanistas: Maria Luiza T. Procópio CAU A196495-0

Em virtude da análise não foram encontradas no entorno da área a ser edificada nenhuma Área de Interesse específica, estando apenas compreendida na Macrozona de Consolidação Urbana (MCU). Essa macrozona é delimitada pela porção territorial do município que se encontra desocupada e que tem por objetivo promover o crescimento urbano.

Deste modo, o galpão a ser edificado não interfere nas demais áreas de interesse especial, distando da paisagem turística, histórica e/ou natural de Muriaé, assim como das áreas destinadas ao desenvolvimento rural e das áreas de preservação ambiental. O contorno definidor da macrozona na qual o lote de implantação está inserido é margeado pela MEU, sendo este a macrozona de expansão que não possui parâmetros específicos com intercorrência ao projeto proposto.

6.3 LEI MUNICIPAL Nº 5.441/2017 – LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

A lei de Uso e Ocupação do Solo institui parâmetros para o ordenamento e o planejamento sendo de suma importância para o desenvolvimento direcionado do município ao estabelecer as atividades pertinentes que caracterizarão a devida ocupação do espaço urbano. Deste modo, tem-se as diretrizes definidoras do espaço, o instrumento de zoneamento indicando a setorização em Zonas e Setores Especiais.

Tabela 06 – Zoneamento pela Lei Municipal Nº 5.441/2017.

ZONAS	SETORES ESPECIAIS
Zona Residencial: ZR-1, ZR-2, ZR-3 e ZR-4	SE-1, SE-2, SE-3, SE-4, SE-5 e SE-6
Zona Comercial: ZC-1, ZC-2, ZC-3 e ZC-4	
Zona Industrial: ZI	
Zona de Expansão: ZEU-1, ZEU-2 e ZEU-3	

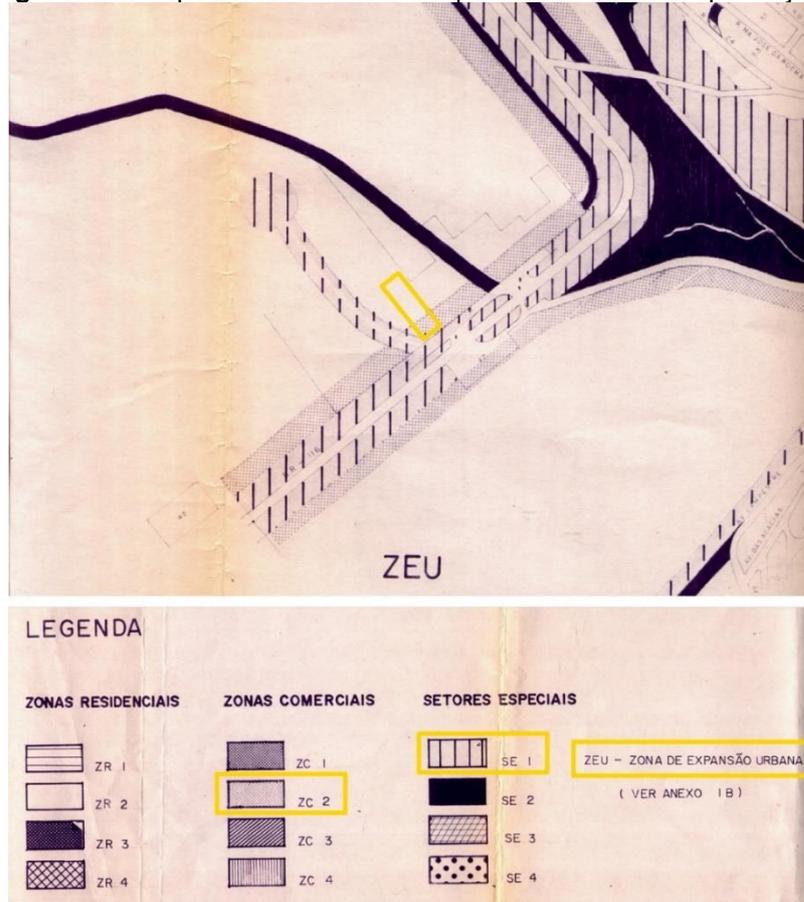
Fonte: Elaborado pelas autoras (2022).

Figura 09 – Mapa completo do zoneamento.



Fonte: Anexo I-A da Lei Municipal 5.441/2017 (Acesso em 2022).

Figura 10 – Mapa com zoneamento específico do lote de implantação.



Fonte: Anexo I-A da Lei Municipal 5.441/2017 (Acesso em 2022) e inserções pelas autoras (2022).

Estudo de Impacto de Vizinhaça – EIV

Arquitetas Hélen Campos Braga CAU A196991-9
e Urbanistas: Maria Luiza T. Procópio CAU A196495-0

Em consonância ao zoneamento municipal, o lote em questão se localiza nas seguintes zonas: Zona Comercial 2 (ZC-2) e Zona de Expansão Urbana (ZEU). Sendo que a faixa Setor Especial (SE-1) destacada encontra-se apenas nas delimitações da rodovia, estando ele distante de sua abrangência. Tem-se uma especificidade quanto à ZC-2 a ser analisada, no entanto quanto a faixa da ZEU não existem critérios de restrição aos tipos de atividades permitidas.

Em relação apenas ao Tipo de Edificação (TE), a edificação se enquadra no TE-12, sendo este o que compreende as construções de Uso Misto ou Múltiplos Usos. A tabela a seguir apresenta um comparativo entre os índices urbanísticos exigidos pela legislação e os projetados:

Tabela 07 – Índices urbanísticos exigidos para o TE-12.

PARÂMETROS URBANÍSTICOS - 5.441/2017			
TE 12 - MÚLTIPLOS USOS			
Área do lote = 8.565,00 m² Área construída = 1.798,20m²			
ÍNDICES	EXIGIDOS	PROJETADOS	CLASSIFICAÇÃO
Taxa de Ocupação	1º, 2º e 3º Pav. = 100% Demais = 75%	Térreo = 20,99%	ATENDIDO
Coefficiente de Aproveitamento	8,50 = 72.802,50m ²	0,2 = 1.798,20m ²	ATENDIDO
Afastamento Frontal	3,00m	Lado Esquerdo = 10,00m Lado Direito = 11,02m	ATENDIDO
Afastamento Posterior	2,00m	128,39m	ATENDIDO
Afastamento Lateral	1º, 2º e 3º Pav.= Sem exigência Demais = 2,00m	0,00m	ATENDIDO
Vagas de Estacionamento	01/cada 100m ² de U.n/hab. (18 vagas)	19 vagas	ATENDIDO

Fonte: Elaborado pelas autoras (2022).

Em virtude da presença da faixa de ZC-2 no lote, de acordo com o anexo II que dispõe os usos e tipos de edificação permitidos em cada zona, o TE-12 não é permitido (Tabela 08). Todavia, a implantação dos galpões pode ser analisada sob a perspectiva

do TE-10, também abrange a tipologia de edificações de uso misto ou de múltiplo uso correspondente, a saber, o que é compatível ao zoneamento municipal.

Tabela 08 – Tipo de edificação permitida para cada zoneamento.

ANEXO II - USOS E TIPOS DE EDIFICAÇÃO PERMITIDOS EM CADA ZONA								
Zonas \ Usos	ZR-1	ZR-2	ZR-3	ZR-4	ZC-1	ZC-2	ZC-3	ZC-4
Residencial Unifamiliar	TE.1	TE.1	TE.1	TE.1	TE.1	TE.1	TE.1	TE.1
Res. Multifamiliar Horizontal	TE.2	TE.2	TE.2	TE.2	TE.2	TE.2	TE.2	TE.2
Res. Multifamiliar Vertical	TE. 3, 4, 5	TE. 3, 4, 5	TE. 3, 4, 5	TE. 3, 4, 5	TE. 3, 4, 5, 6	-	TE. 3, 4, 5, 6, 7	TE. 3, 4, 5, 6, 7
Mult. Uso ou Misto	TE.8	TE.8	TE.8	TE.8	TE. 8, 9, 10	TE. 8, 9, 10	TE. 8, 9, 10, 11, 12	TE. 8, 9, 10, 11, 12
Comercial Local	TE.9	TE.9	TE.9	TE.9				
Comercial de Bairro	-	-	-	-	-	-	TE. 8, 9, 10, 11, 12	-
Comercial Principal	-	-	-	-	-	-		-
Com. Atacadista Peq. Porte	-	-	-	-	TE. 8, 9, 10	-		-
Com. Atacadista Médio Porte	-	-	-	-	-	TE. 8, 9, 10	-	-
Com. Atacadista Grande Porte	-	-	-	-	-		-	-
Serviço Local	TE. 8, 9	TE. 8, 9	TE. 8, 9	TE. 8, 9	TE. 8, 9, 10	-	TE. 8, 9, 10, 11, 12	TE. 8, 9, 10, 11, 12
Serviço de Bairro	-	-	-	-	TE. 8, 9, 10	TE. 8, 9, 10	TE. 8, 9, 10, 11, 12	TE. 8, 9, 10, 11, 12
Serviço Principal	-	-	-	-	-	-	TE. 8, 9, 10, 11, 12	TE. 8, 9, 10, 11, 12
Serviço Especial	-	-	-	-	-	-	-	-
Micro Indústria (NP)	-	TE.8	-	-	TE. 8, 9, 10	TE. 8, 9, 10	TE. 8, 9, 10, 11, 12	TE. 8, 9, 10, 11, 12
Pequena Indústria (NP)	-		-	-				
Média Indústria (NP)	-	-	-	-	-	-	-	-
Grande Indústria (P)	REGULAMENTAÇÃO COM APROVAÇÃO DA CAMARA MUNICIPAL							
Institucional Local	TE. 13, 14	TE. 13	TE. 13	TE. 13	TE 13, 14, 15	-	TE. 13	TE. 13
Institucional de Bairro	-	-	-	-	-	-	TE. 14	TE. 14
Institucional Principal	-	-	-	-	-	TE. 15	TE. 15	TE. 15

Obs.: "1" = As Zonas industriais contarão com regulamentação especial. Obs.: "2" = (NP) Não Poluente (P) Poluente

Fonte: Anexo II da Lei Municipal 5.441/2017 (Acesso em 2022) e inserções pelas autoras (2022).

Portanto, ainda que diferindo do real potencial construtivo do lote, o enquadramento neste tipo de edificação continua permitindo bons índices de aproveitamento, conforme demonstra a tabela a seguir:

Tabela 09 – Índices urbanísticos exigidos para o TE-10.

PARÂMETROS URBANÍSTICOS - 5.441/2017			
TE 10 - MÚLTIPLOS USOS			
Área do lote = 8.565,00 m² Área construída = 1.798,20m²			
ÍNDICES	EXIGIDOS	PROJETADOS	CLASSIFICAÇÃO
Taxa de Ocupação	1º, 2º e 3º Pav. = 100% Demais = 75%	Térreo = 20,99%	ATENDIDO
Coefficiente de Aproveitamento	4,50 = 38.542,50m ²	0,2 = 1.798,20m ²	ATENDIDO
Afastamento Frontal	2,00m	Lado Esquerdo = 10,00m Lado Direito = 11,02m	ATENDIDO
Afastamento Posterior	1,50m	128,39m	ATENDIDO
Afastamento Lateral	1º, 2º e 3º Pav.= Sem exigência Demais = 2,00m	0,00m	ATENDIDO
Vagas de Estacionamento	01/cada 100m ² de U.n/hab. (18 vagas)	19 vagas	ATENDIDO

Fonte: Elaborado pelas autoras (2022).

Deste modo, ainda que o empreendimento precise dessa adequação quanto ao TE correspondente, a edificação permanece atendendo a todos os parâmetros estipulados pela legislação urbanística quanto ao seu uso e funcionamento.

6.4 LEI MUNICIPAL Nº 1.232/1987 - CÓDIGO DE OBRAS

A Lei Municipal Nº 1.232/1987, o Código de Obras em vigência, legisla os parâmetros construtivos das edificações no território municipal. O projeto arquitetônico em análise na Secretaria de Obras Públicas contempla os dispositivos legais específicos à sua construção.

Quanto aos ambientes de uso coletivo, a edificação possuirá dimensões compatíveis com as condições mínimas de conforto, higiene e segurança dos usuários, quer sejam funcionários ou clientes. Os vãos de iluminação e ventilação serão voltados diretamente para o exterior, e onde for necessário suprir os índices

Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV

com o uso de iluminação artificial e ventilação mecânica, ambos serão projetados de forma a garantir a devida eficiência. Ainda em relação aos vãos, estes foram estrategicamente posicionados para não interferirem nas edificações limdeiras respeitando o que dispõe o art. 1.301 da Lei Federal Nº10.406/2002, o Código Civil.

Os acessos de pedestres possuem inclinação acessível e cada galpão possui instalações sanitárias compatíveis tanto com os aspectos construtivos específicos deste Código, quanto da norma de acessibilidade NBR 9050/2020.

O canteiro de obras será organizado de forma a não propiciar riscos aos operários e terceiros, de acordo com o que dispõe o capítulo IV desta lei. Portanto, durante toda a execução o terreno será guarnecido de tapumes e os trabalhadores possuirão equipamentos de segurança.

Ressalta-se que a edificação não se classifica como uso industrial, portanto, não apresentará atividades poluentes. Possuindo atividades de comércio, serviços e depósito de mercadorias. Deste modo, a construção encontra-se compatível com as exigências dispostas nesta lei.

7. ÁREA DE ENTORNO IMEDIATO (AEI)

A Área do Entorno Imediato – AEI, corresponde a delimitação do espaço geográfico afetado direta ou indiretamente pela fase de implantação/operação do empreendimento, resultando em possíveis alterações no aspecto físico, econômico, ambiental ou social, estes provenientes dos impactos positivos ou negativos.

O Plano Diretor do município determina que seja considerado para este estudo o perímetro de 500m a partir dos limites do lote. Dessa forma foi elaborada a análise no recorte a seguir demonstrado no mapa abaixo:

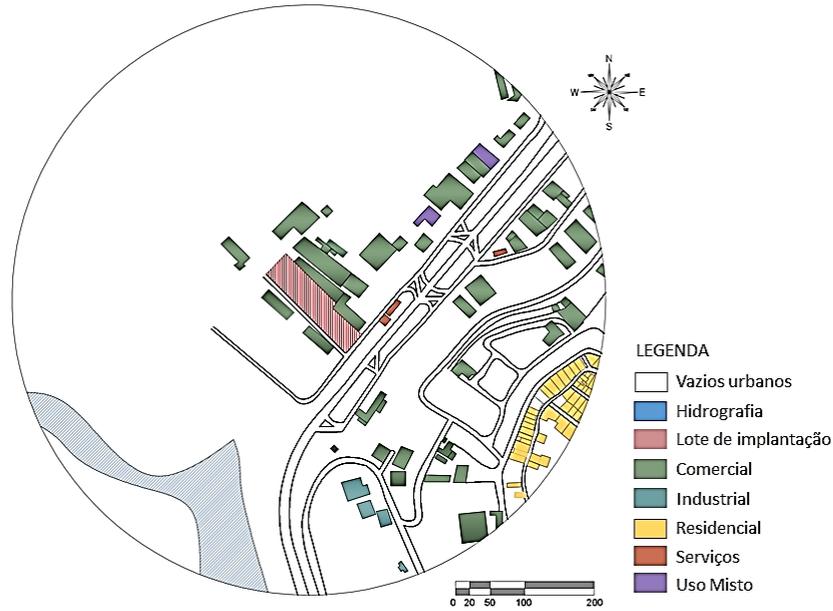
Figura 11 – Delimitação da Área de Entorno Imediato (AEI).



Fonte: Google Earth (Acesso em 2022) e inserção pelas autoras (2022).

A obra está localizada no KM 711 da rodovia BR-116, próximo ao Posto da Polícia Rodoviária Federal (PRF). De acordo com a figura 12, a ocupação do uso do solo se dá prioritariamente pela tipologia comercial, com grande concentração de empresas e indústrias na localidade, que se instalaram em virtude da facilidade e proximidade com a rodovia. A tipologia residencial, por sua vez, é marcada pelos bairros limítrofes: Planalto, Augusto Abreu, João VI e João XXIII.

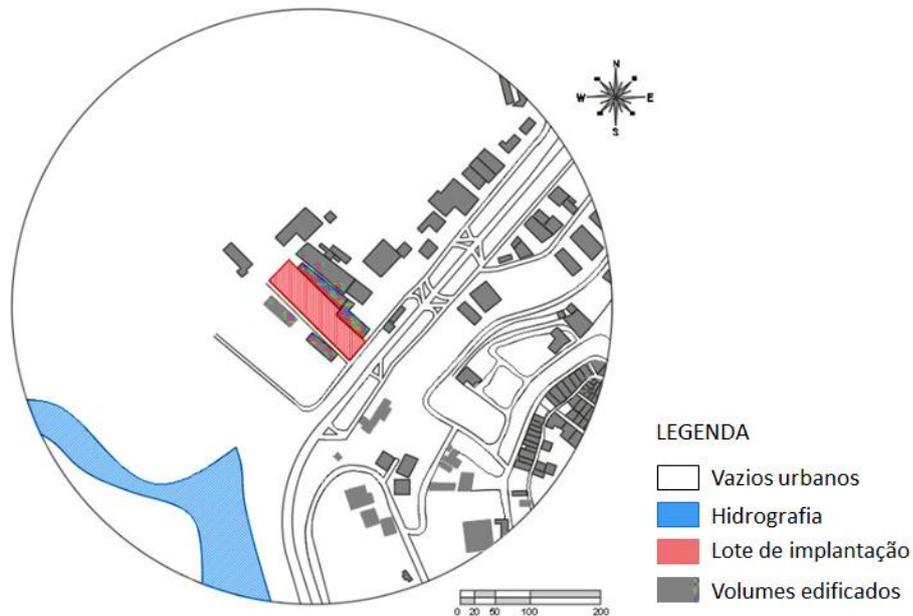
Figura 12 – Análise das tipologias da AEI.



Fonte: Elaborado pelas autoras (2022).

Nota-se também a presença grandes vazios urbanos, demonstrando que se trata de uma região com a potencialidade de expansão e desenvolvimento urbano. Possuindo infraestrutura consolidada com grandes empresas em funcionamento que contribuem no setor econômico do município.

Figura 13 – Análise dos cheios e vazios existentes na AEI.



Fonte: Elaborado pelas autoras (2022).

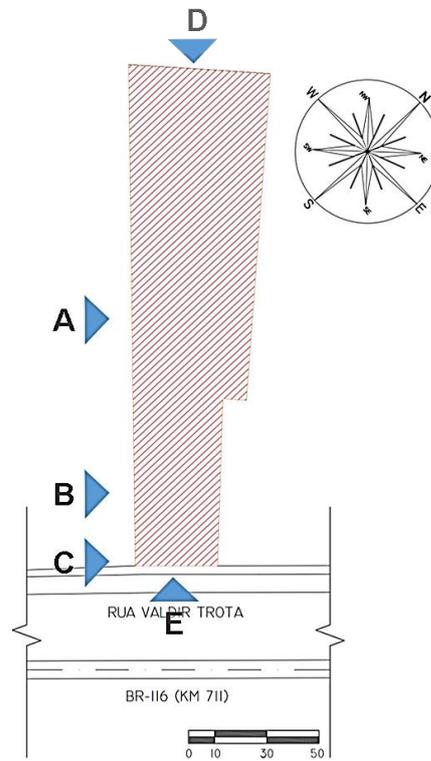
Em relação a altimetria presente na AEI, as construções possuem em sua maioria apenas um pavimento, portanto, um gabarito predominantemente baixo. De acordo com a verificação do entorno, existe apenas uma edificação com aproximadamente 10 pavimentos, esta possui atividade comercial/hoteleira, ou seja, acaba por diferir tanto no gabarito quanto na tipologia presente na localidade.

Logo, pode-se concluir que a atividade em questão não irá contrastar com os serviços existentes. Quanto ao gabarito, este contará apenas com o pavimento térreo, assim como os demais no entorno, mantendo a volumetria existente neste cenário antropizado.

8. TOPOGRAFIA E CARACTERÍSTICAS GEOLÓGICAS

De acordo com o que mostra o item 5 deste estudo (Situação Atual), em razão da topografia plana não será necessária a movimentação de terra ou terraplenagem, estando o projeto arquitetônico compatível com o perfil do terreno atual. Desta forma, somente serão realizados pequenos ajustes para o seu nivelamento, conforme verifica-se nas imagens do local e o mapa hipsométrico abaixo:

Figura 14 – Terreno com as respectivas visadas.



Fonte: Elaborado pelas autoras (2022).

Figura 15 – Vista lateral do lote (Visada A).



Fonte – Acervo das autoras (2022).

Figura 16 – Vista lateral do lote (Visadas B e C, respectivamente).



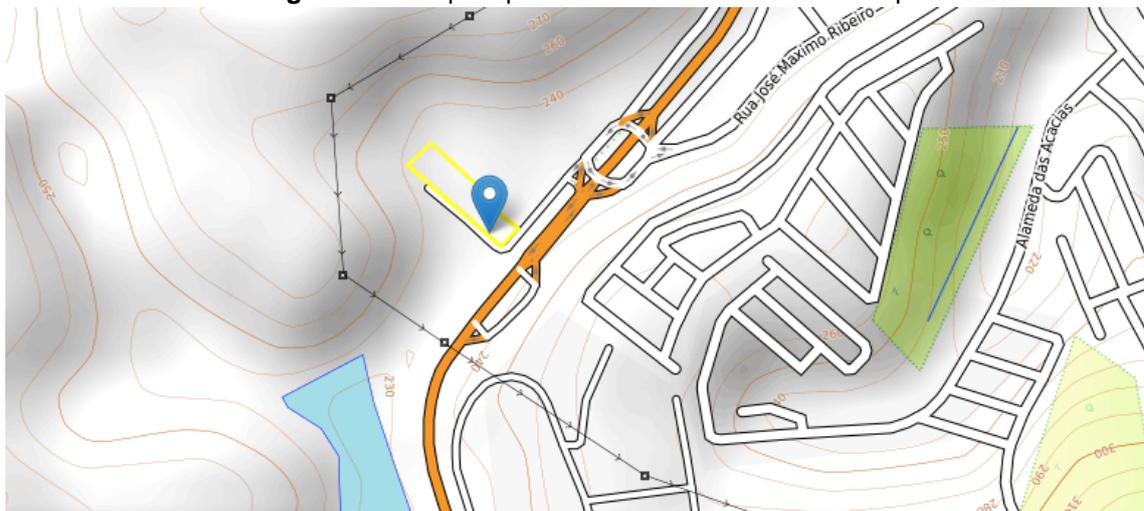
Fonte – Acervo das autoras (2022).

Figura 17 – Vista posterior e frontal do lote (Visadas D e E, respectivamente).



Fonte – Acervo das autoras (2022).

Figura 18 – Mapa hipsométrico com o lote em destaque.



Fonte: IDE Sisema (Acesso em 2022).

Estudo de Impacto de Vizinhaça – EIV

Arquitetas Hélen Campos Braga CAU A196991-9
e Urbanistas: Maria Luiza T. Procópio CAU A196495-0

Em razão do porte da edificação, não será necessário a utilização de fundações profundas. As sapatas serão locadas de acordo com o responsável técnico pelo projeto estrutural, este tipo de fundação é denominada como rasa ou superficial e se adequa ao tipo de solo presente na localidade. A execução se dará em conformidade com as normativas vigentes e pertinentes, em especial a norma da ABNT NBR 6122/2019 que estabelece os requisitos a serem observados em todos os projetos de fundações.

9. RECURSOS HÍDRICOS

Na área de entorno imediato (AEI) não foram encontradas nascentes ou cursos d'água próximos, visto que o percurso hidrográfico presente no município se dista do lote de implantação, conforme demonstrado na imagem abaixo.

Figura 19 – Relação do lote com os recursos hídricos.



Fonte: IDE Sisema (Acesso em 2022) e inserções pelas autoras (2022).

Em razão do porte dos galpões a escolha da fundação rasa não acarretará em impactos negativos para a hidrografia local, assim como o tipo de atividade a ser desenvolvida durante o funcionamento do empreendimento. Portanto, este aspecto não será comprometido.

10. CONCEPÇÃO ARQUITETÔNICA

O projeto arquitetônico é de autoria do arquiteto e urbanista Cristiney Frank Oliveira Cardoso, CAU A37902-6. O projeto para construção foi protocolado na Prefeitura por meio do protocolo 9776/2021, este foi analisado e se encontra na Secretaria de Obras Públicas.

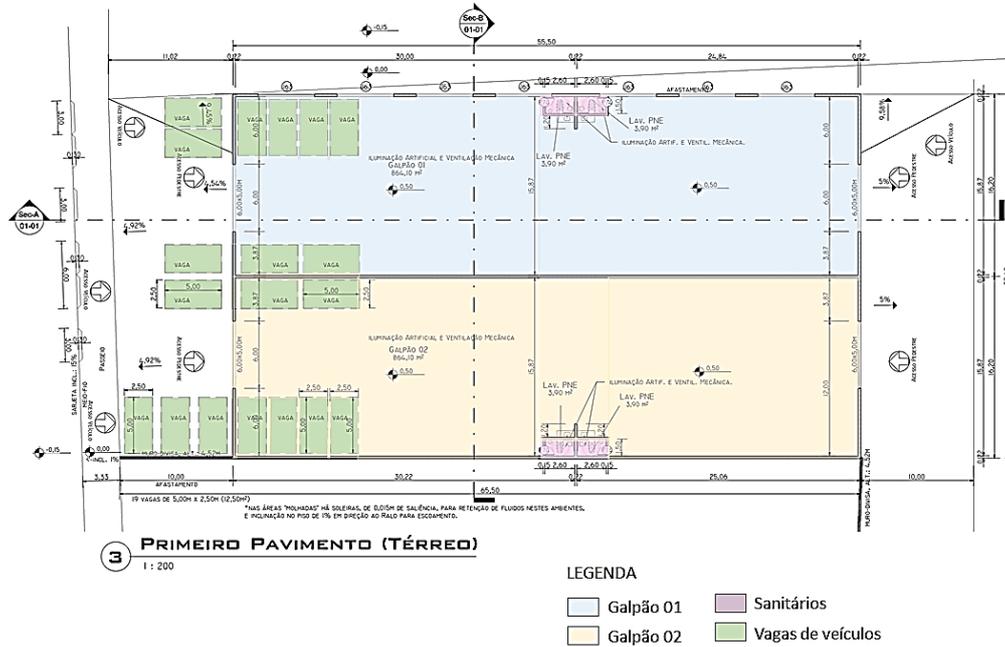
A proposta refere-se à construção de dois galpões (01 e 02) voltados para a atividade comercial, sendo edificados com apenas um pavimento térreo, totalizando aproximadamente 8,12m de altura.

O projeto estrutural é de responsabilidade técnica do engenheiro civil Henrique Vital, CREA 188562/D. A fundação do galpão será feita em sapatas e pilares em concreto armado, com a vedação em alvenaria, mantendo as características construtivas similares as construções já existentes no local.

O empreendimento conta com um amplo afastamento frontal, no qual parte dele será destinado ao estacionamento descoberto de veículos. A construção foi dividida em dois galpões, contendo dois lavabos em cada, ambos acessíveis, garantindo uma melhor mobilidade tanto para funcionários quanto possíveis visitantes.

O programa de necessidades compreende uma área total de 1.798,20m² destinada aos galpões e ambientes complementares. Área livre e pé direito elevado para entrada e saída de veículos, além de possíveis usos de equipamentos e maquinários.

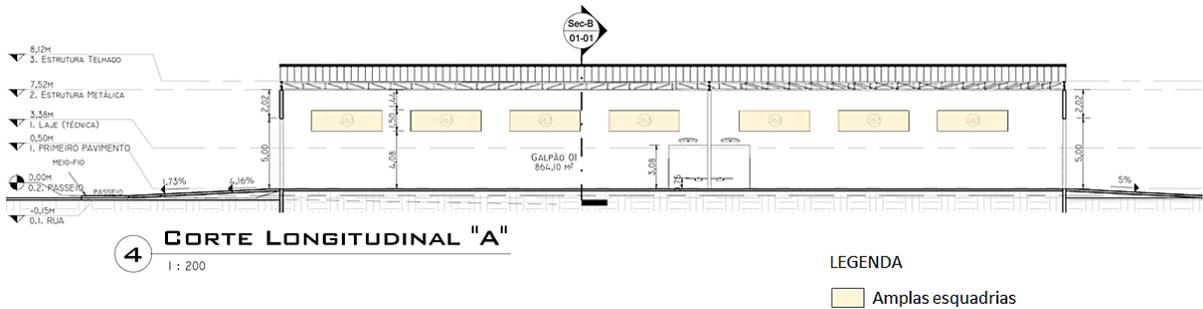
Figura 20 – Setorização do projeto (Galpão 01 e 02).



Fonte: Projeto arquitetônico elaborado pelo arquiteto responsável (Inserções pelas autoras), 2022.

Os ambientes contam com amplas esquadrias propiciando a circulação dos ventos e a iluminação natural. As dependências foram projetadas ainda com iluminação artificial e ventilação mecânica para complementar os índices necessários.

Figura 21 – Representação do corte longitudinal para visualização das esquadrias.



Fonte: Projeto arquitetônico elaborado pelo arquiteto responsável (Inserções pelas autoras), 2022.

Conforme delimitado no projeto arquitetônico, o galpão terá pé-direito duplo de aproximadamente 8,12m de altura. Ressalta-se que considerando sua área de influência, a mesma não será impactada negativamente pela altimetria proposta, pois as construções existentes apresentam volumetria semelhante.

11. CRONOGRAMA E MÃO DE OBRA

Considerando que o projeto ainda se encontra em análise no setor de aprovação, o cronograma está sendo desenvolvido, portanto, não foi concluído tendo em vista que possíveis modificações podem ser solicitadas vindo a alterar os prazos correspondentes. Assim que este estiver definido, a mão de obra prevista para a construção e o seu funcionamento também será determinado.

12. ADENSAMENTO POPULACIONAL

Partindo da premissa de que as rodovias federais que interceptam o território de Muriaé podem ser tomadas como eixos estruturadores do ordenamento espacial e do sistema viário, temos que a BR-356 conduz ao eixo leste/oeste, e a BR-116 ao eixo norte e sul. Enquanto que a MG-265 encontra-se a oeste paralelamente a BR-356.

Analisando a área de implantação da construção, a porção sul do eixo determinado pela BR-116, se caracteriza por conter vazios urbanos sendo uma área de baixo adensamento, compreendendo o Distrito Industrial do município. Ressalta-se que este possui capacidade para ser desenvolvido estrategicamente se configurando como um propulsor de novos investimentos futuros.

O termo vazio urbano é definido como porções vacantes ou subutilizadas, podendo indicar uma gleba, lotes ou edificações, que ao estarem inseridos em malha urbana não exercem sua função social da propriedade. A presença desses vazios é um importante índice para que a municipalidade possa melhor estabelecer o ordenamento ao aplicar os instrumentos específicos de planejamento. A existência desses em um local servido de infraestrutura é um dos fatores de pouca atração imobiliária e quanto maior a sua extensão em determinada região podem produzir indícios de pouco desenvolvimento local.

Considerando o aspecto residencial, que se concentra apenas nos bairros limítrofes, como o João VI, João XXIII e Planalto, verifica-se que há baixa densidade

dessa tipologia na área de entorno imediato. Esse aspecto atrelado as ofertas de áreas disponíveis permite averiguar que no decorrer dos próximos anos a região irá passar por um crescimento gradativo voltado ao seu adensamento populacional em decorrência desta expansão urbana.

12.1. POPULAÇÃO ATENDIDA

Como abordado anteriormente, a área destinada a implantação dos galpões está localizada em uma região marcada predominantemente por empresas e indústrias. Sendo assim, trata-se de uma região que vem se expandindo ao longo dos anos em relação ao segmento comercial.

Após análise realizada no local, pode-se verificar que atualmente os funcionários se deslocam de outros bairros do município até o trabalho e retornam para o seu local de moradia após o término do expediente. Com base nesta afirmativa atrelada a definição do IBGE (2011) pode-se considerar que a porção da população que oscila em determinadas localidades, proveniente da atração de mão de obra, por motivos de trabalho, vem a ser definida como população e/ou público flutuante.

Portanto, pode-se concluir que a implantação dos galpões irá atender estritamente à esta população flutuante de baixa concentração, que será composta majoritariamente por funcionários que atuarão tanto durante a fase de construção quanto no período de funcionamento do empreendimento, assim como possíveis clientes e/ou visitantes.

13. SISTEMA VIÁRIO

O sistema viário municipal de acordo com o art. 99 da Lei Municipal Nº 5.915/2019 (PDP), tem por objetivo integrar os modais de transporte ativo, motorizado coletivo e individual. A definição da malha urbana tem eixos estruturantes bem definidos, a saber, as rodovias BR-116 no eixo norte e sul, e BR-356 no eixo leste e oeste, contando ainda com a MG-265 na porção oeste. As demais classificações viárias são:

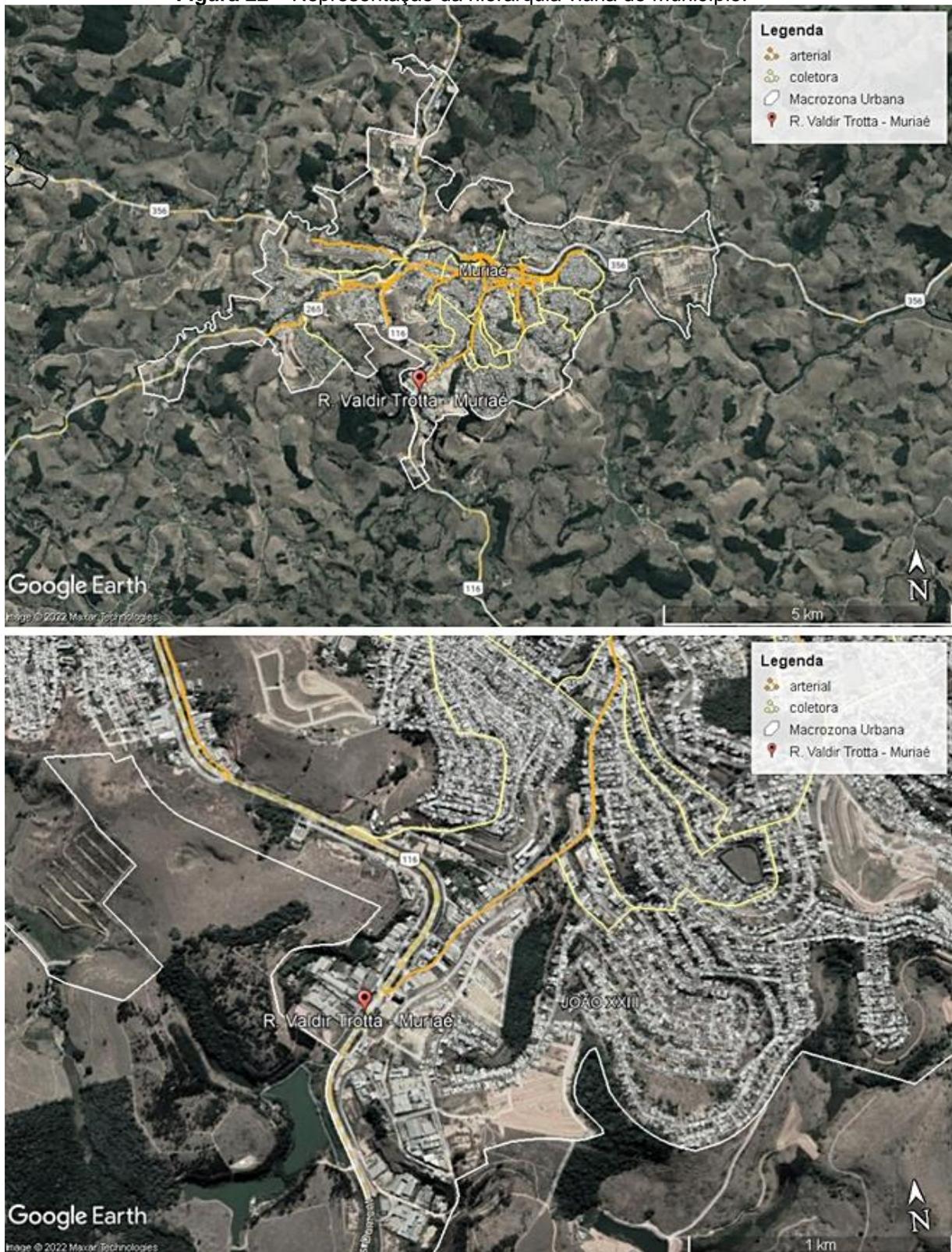
Tabela 10 – Classificação das vias municipais.

Vias	Descrição específica
Arteriais	Inserções controladas por semáforos e interseções em nível, possuem os maiores fluxos de circulação incluindo transporte coletivo e escolar, trânsito rápido, sendo vias onde há a maior presença de atividades comerciais e de serviços.
Coletoras	Encarregadas de coletar e distribuir o fluxo viário para as vias arteriais e locais, são partes essenciais das centralidades de bairros possuindo atividades comerciais e de serviço de porte local.
Locais	Caracterizadas por possuir interseções em nível não semaforizadas, destinando o acesso a lotes e edificações lindeiras, possuindo tráfego de baixa velocidade.

Fonte: Plano Diretor Participativo de Muriaé (2019), tabela elaborada pelas autoras (2022).

Desse modo tem-se a hierarquização viária de Muriaé esboçada no mapa abaixo (Figura 22), especialmente indicando o lote de implantação com acesso pela via local Rua Valdir Trota, paralela à rodovia BR-116.

Figura 22 – Representação da hierarquia viária do município.



Fonte: Arquivo (KMZ) Plano Diretor Participativo de Muriaé – Etapa 4 e inserções das autoras (Acesso em 2022).

Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV

Arquitetas Hélen Campos Braga CAU A196991-9
e Urbanistas: Maria Luiza T. Procópio CAU A196495-0

Tendo em vista que o sistema viário existente contempla a rua Valdir Trota, e considerando o trecho analisado, a referida via encontra-se pavimentada, iluminada, com sinalização de regulamentação e com passeio delimitado, porém ainda não executado em toda a extensão do imóvel conforme observado nas imagens abaixo registradas *in loco*.

Figura 23 – Testada do lote para a rua Valdir Trota.

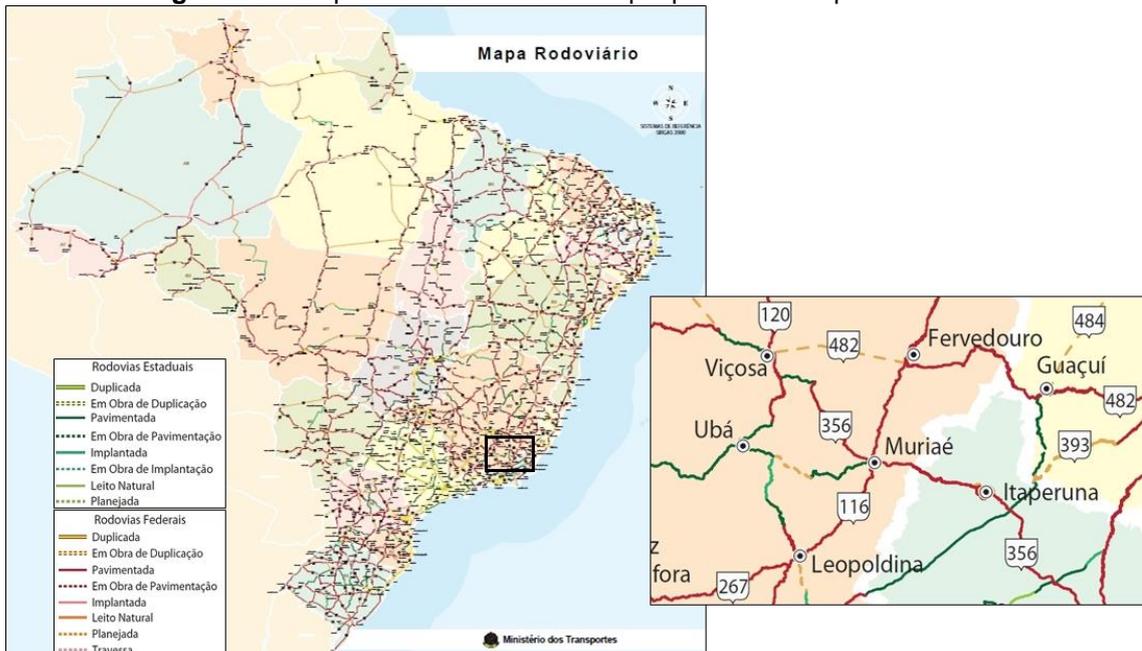


Fonte: Acervo das autoras (2022).

A forma de acesso à via, é através da BR-116, denominada como Rio-Bahia no segmento de Minas Gerais. Essa rodovia possui singular importância sendo responsável por interligar diversas regiões do país, ao longo de sua extensão são transportadas diversas mercadorias imprescindíveis à economia nacional. A conexão que estabelece forma um corredor viário que interliga o leste e o noroeste de Minas Gerais, permitindo acesso aos estados do Rio de Janeiro (RJ), Espírito Santo (ES) e Bahia (BA).

De acordo com relatórios elaborados pela ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres (2019) para concessões rodoviárias, sua extensão de 4.636km encontra-se pavimentada (Figura 24), possuindo em grande parte dos trechos uma avaliação como bom ou regular em relação ao seu desempenho e a sua infraestrutura, principalmente na região de implantação do empreendimento (Figura 25).

Figura 24 – Mapa rodoviário com destaque para o município de Muriaé.



Fonte: BIT - Banco de Informações e Mapas de Transportes (2013, acessado em 2022).

Figura 25 – Rodovia BR-116.



Fonte: Google Earth (2022).

Considerando o fluxo rápido presente neste trecho, tendo em vista a baixa magnitude que o empreendimento representará na localidade de implantação e o restrito número de trabalhadores, tem-se que a previsão de que as viagens pendulares ocorram expressivamente por meio de percursos pedonais, conforme observado nas

Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV

Arquitetas Hélen Campos Braga CAU A196991-9
e Urbanistas: Maria Luiza T. Procópio CAU A196495-0

empresas consolidadas do entorno, e/ou ainda de forma veicular privada sendo uma quantidade pequena a ser compatível com as vagas de estacionamento projetadas. Não se constituindo como obstáculo para que a rodovia exerça seu funcionamento eficiente.

13.1 GERAÇÃO DE VIAGENS

Em decorrência das análises já demonstradas, verifica-se que o lote de implantação dispõe de infraestrutura viária completa com acesso principal pela via local Valdir Trota interligada à BR-116, e que portanto, não oferece interferências no fluxo de circulação do centro da cidade ou em áreas de tráfego adensado.

Tendo em vista a delimitação da AEI, é possível afirmar que o imóvel será inserido em logradouro já consolidado para as atividades as quais se propõe, compactuando com as tipologias das viagens que já são exercidas na localidade. Os acessos ao sítio de implantação dos galpões são compostos por movimentos pendulares de carácter comercial, em horários da jornada de trabalho, uma condição que já é observada na região atualmente. O fluxo a ser incrementado posteriormente pelo funcionamento se torna ínfimo em virtude do porte da edificação e da infraestrutura existente.

13.2 TRANSPORTE COLETIVO

A cidade de Muriaé possui apenas uma empresa responsável pelo transporte público na cidade, que atualmente é administrada pela União Coletivos Muriaeense Ltda. Em consulta ao itinerário das linhas existentes, foi possível verificar que não há uma linha de ônibus que atenda diretamente a rua Valdir Trota.

Entretanto, foi possível analisar a linha do Circular atende as proximidades em alguns horários específicos, principalmente em decorrência da baixa demanda na localidade.

Figura 26 – Linha de ônibus local.

CIRCULAR – BICO DOCE / JOÃO XXIII	
SAÍDA DA BARRA	
Dias úteis: 07h10# – 11h10* – 17H10&**	
Sábados: 07h10# – 11h10*	
&NÃO VAI NO VALE E NO ALTO DO CASTELO	
*SAINDO DA J AZEVEDO	
#INDO AO DISTRITO INDUSTRIAL	
SAÍDA DO CENTRO	
Dias úteis: 06h20** – 12h10 – 18H00	
Sábados: 06h20** – 12h10	
**INDO ATÉ O MOZAQUE	

Fonte: Silvan Salves (Acesso em 2022). Disponível em:
<https://www.silvanalves.com.br/portal/2021/09/veja-as-novas-linhas-e-novos-horarios-de-onibus-urbano-que-comecam-a-vigorar-a-partir-de-hoje/>.

Ressalta-se que em virtude do cenário atual de pandemia causado pelo Covid-19 e de instabilidades na empresa de transporte coletivo, as linhas e os horários sofreram modificações em seu cronograma. Além disso, o baixo adensamento e a modalidade particular de transporte predominante, tanto veicular quanto por bicicletas conforme percebido em levantamento de dados in loco, apontam para uma indeterminação das demandas da localidade. Estas que futuramente podem vir a ser dimensionadas e revistas através de um maior desenvolvimento na região.

14. HORÁRIO E FUNCIONAMENTO

O funcionamento dos galpões irá seguir ao horário comercial adotado em todo o município, sendo definido entre 8h até às 18h. O horário destinado a carga e descarga, por sua vez, atenderá ao que dispõe o Código de Posturas, especificamente pelos arts. 165 e 166, devendo ser realizado no período de 2h e 30min antes do horário estabelecimento para a abertura do comércio.

15. POLUIÇÃO SONORA, VISUAL E PERICULOSIDADE

A atividade a ser implantada não será geradora de ruídos constantes. Todavia, entende-se que no período de execução, poderão ser emitidos barulhos em decorrências das fases da obra. Durante o funcionamento, por sua vez, a emissão de ruídos pode vir a surgir durante a carga e descarga, contudo por não possuir unidades residenciais circunvizinhas esse fator não se configura como prejudicial. Além disso, por se tratar de um ambiente fechado e distante de outras construções, a percepção se dará pelos funcionários que deverão estar equipados com proteção individual, neste caso, com protetores auriculares.

Com o objetivo de reduzir a poluição visual no local, serão adotados aspectos como a projeção de uma fachada contínua e única, para não entrar em contraste com o entorno e não serão instalados equipamentos luminosos que possam previamente chamar a atenção de pedestres e motoristas. Desta forma, estes itens visam reduzir possíveis impactos negativos em relação a este segmento.

Em razão da periculosidade, conforme disposto pela Norma Regulamentadora – NR 16 que define as atividades e operações perigosas, a construção não se encaixa como atividade periculosa, desta forma, não apresentará riscos para os seus funcionários e para o seu entorno.

16. SERVIÇOS BÁSICOS

Entende-se como infraestrutura urbana o conjunto de redes básicas que são indispensáveis para o funcionamento das cidades, possibilitando o uso do solo urbano. Podendo ser identificadas, como por exemplo, a rede de abastecimento e drenagem de água pluvial, o sistema de esgoto sanitário, coleta de resíduos sólidos e a iluminação pública. Em relação a localização dos galpões, conforme observado em visita ao local, foi possível verificar que seu entorno é atendido com tais equipamentos.

O serviço de abastecimento de água potável, assim como o de drenagem pluvial na área urbana do Município de Muriaé, é realizado pelo Departamento Municipal de Saneamento Urbano – DEMSUR. As informações necessárias serão alinhadas entre esta autarquia e o empreendedor, de modo a possibilitar a execução da infraestrutura adequada que atenda a demanda da futura obra.

Em relação ao sistema de esgoto, o Código de Posturas do município através do art. 438 determina que os esgotos sanitários deverão ser coletados, tratados e com a destinação final adequada, de modo a evitar a contaminação com a natureza. Sendo assim implementado para o devido funcionamento da edificação.

Conforme as características e atividades a serem exercidas no empreendimento, tratando-se de uma tipologia comercial, este não irá gerar efluentes nocivos que podem ser poluentes ao meio ambiente.

O sistema de coleta de resíduos sólidos, também é realizado pelo DEMSUR, e de acordo com informações eletrônicas disponibilizadas por esta autarquia (2022), o recolhimento é realizado no bairro Santa Helena em dias pré-determinados, sendo eles: segunda, quarta e sexta-feira no período da manhã. Desta forma, o acondicionamento dos resíduos será procedido de maneira a promover o descarte apropriado e eficiente respeitando o cronograma de coleta.

Quanto ao abastecimento de energia, a Energisa - Distribuidora de Energia S/A de Minas Gerais, é a empresa responsável pelo fornecimento no município. Através

de análise in loco foi possível confirmar que a localidade já é atendida pelo fornecimento de energia elétrica e possui infraestrutura básica que possibilita o abastecimento da nova edificação. Portanto, para atender e dimensionar a nova demanda, os trâmites e as normativas técnicas exigidas serão verificadas junto a distribuidora responsável.

17. IMPACTOS

Partindo da premissa que a implantação de qualquer nova construção acarreta em impactos positivos e/ou negativos em seu entorno, alguns indicadores específicos precisam ser pontuados identificando os possíveis impactos gerados, elencando e classificando sua abrangência com base na metodologia adotada a seguir:

TABELA 11 – Classificação dos impactos gerados no empreendimento.

CLASSIFICAÇÃO DOS IMPACTOS		
ASPECTOS	DEFINIÇÃO	CLASSIFICAÇÃO
Natureza do Impacto	Define o impacto quanto ao seu efeito:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Positiva ▪ Negativa
Intensidade	Define a magnitude do impacto:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baixa ▪ Média ▪ Alta
Incidência	Período no qual o impacto tende a acontecer:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Construção ▪ Funcionamento
Reversibilidade	Possibilidade de um processo ser revertido a situação anterior:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reversível ▪ Irreversível
Abrangência	Determina o alcance dos impactos:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pontual ▪ Local ▪ Regional
Duração	Define o tempo gerador do impacto:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Temporário ▪ Permanente

Fonte: Elaborado pelas autoras, 2020.

Proceder com a descrição dos impactos resulta na proposta de medidas equivalentes a fim de caracterizar a implantação de um determinado empreendimento. Assim, para cada impacto negativo, faz-se necessário propor uma medida compensatória e/ou mitigadora buscando dirimir ou eliminar tais aspectos. Quanto aos impactos positivos, em razão da sua natureza benéfica estes podem receber medidas potencializadoras, que por definição são as que ressaltam as ações ou contribuições positivas.

17.1 IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS

- **Atração de investimentos para o município:**

Considerando a nova oferta de atividade comercial, atrelada aos novos postos de trabalho gerados e a arrecadação tributária municipal, a construção irá contribuir positivamente com o desenvolvimento econômico da cidade. Visto que novos investimentos serão originados em decorrência dessa construção, além da expansão de novas possibilidades de serviços nesta localidade.

- **Geração de renda e emprego:**

A implantação da construção proporciona a criação de empregos indiretos e diretos desde a fase de concepção do projeto até o período de seu funcionamento. Proporcionando diversificados postos de trabalho ao longo de sua execução. Essa empregabilidade é benéfica ao município pois se vale da mão de obra local, aumentando assim a oferta e a competitividade no setor correspondente. Comitantemente a este fator, associa-se o aumento de receitas geradas na municipalidade, que são resultantes da arrecadação de tributos vinculados ao imóvel.

- **Utilização e ocupação do solo:**

Tendo em vista que os lotes desocupados ou subutilizados acarretam em uma desvalorização da infraestrutura implantada e dos recursos municipais investidos, logo é possível afirmar que os vazios urbanos se tornam onerosos ao poder público

municipal. Por conseguinte, usufruir das áreas com capacidade de expansão já guarnecidas de serviços básicos se torna uma medida efetiva para contribuir para o desenvolvimento municipal em sua totalidade.

Desta forma, viabilizar as construções que se enquadram nos parâmetros urbanísticos permitidos e que utilizam de seu potencial construtivo, se torna imprescindível para promover o desenvolvimento e a urbanização. A edificação do lote em questão é compatível com esse princípio, e contribuirá na ocupação efetiva da localidade.

- **Valorização urbana do entorno:**

A implantação do empreendimento proposto cumpre tanto com a função social da propriedade, não permitindo que o imóvel se configure como um vazio urbano, quanto a de atrair investimentos para a localidade influenciando positivamente na valorização da paisagem urbana, assim como na utilização da infraestrutura existente já implementada pelo poder municipal. E ainda que o entorno se caracterize como uma região pouco adensada atualmente, a locação do empreendimento visa fortalecer a tipologia edilícia do conjunto urbanístico existente ao qual será inserido para contribuir com o desenvolvimento do entorno imediato, este que possui grande capacidade de desenvolvimento.

17.2 IMPACTOS FÍSICOS

- **Demanda por estacionamento:**

A área destinada ao estacionamento localiza-se na parte frontal do terreno, correspondente ao afastamento frontal descoberto. O recuo projetado é superior ao exigido pela legislação municipal visando facilitar o recebimento de possíveis mercadorias, além de proporcionar áreas de manobras com segurança. A lei municipal de uso e ocupação do solo determina que para empreendimentos comerciais, deve ser adotado o correspondente a 01 vaga de garagem para cada 100m² de área construída. Portanto, o projeto atende ao índice exigido dispondo da quantidade necessária em conformidade aos parâmetros urbanísticos municipais.

- **Geração de ruídos:**

A emissão de possíveis ruídos irá ocorrer no período de construção dos galpões em virtude dos equipamentos/maquinários utilizados durante as fases da obra. Contudo, deverá ser respeitado o horário estabelecido pelo Código de Posturas de Muriaé, através do art. 196, inciso VI, no qual a poluição sonora advinda da construção civil só será aceita no período compreendido entre 7h e 18h, atendendo quanto aos níveis de decibéis toleráveis.

Serão adotados também o uso obrigatório do equipamento de proteção individual (EPI) de forma a dirimir possíveis impactos causados aos operários da obra. Desta forma, pode-se considerar que a poluição sonora gerada no empreendimento será produzida majoritariamente no período de implantação, sendo um impacto de duração temporária. Já no período de funcionamento dos galpões, em função das atividades exercidas ambos não configuram como fonte geradora de poluição sonora.

- **Permeabilidade do solo:**

A impermeabilização do solo é inerente a ocupação, pois as novas construções influenciam na redução do percentual de permeabilidade presente no lote em seu estado natural. Em razão de sua importância, existem formas de minimizar esse impacto sem inviabilizar as edificações e tampouco afetar drasticamente no solo.

Tendo em vista que a legislação municipal vigente não apresenta uma taxa preestabelecida, o empreendimento em questão conforme demonstrado no projeto arquitetônico em anexo, optou por manter áreas descobertas sem pavimentação e por conseguinte não ocupará toda a área permitida pela Taxa de Ocupação, contribuindo efetivamente para mitigar o impacto.

- **Resíduos sólidos:**

Na fase de execução e no período de funcionamento notoriamente serão gerados resíduos, estes podem ser classificados como domésticos (comuns), não

necessitando de descarte específico. Após recolhidos serão enviados para o aterro municipal da cidade para sua destinação e descarte adequado. Os galpões serão equipados também com sistemas de lixeiras de modo a facilitar o acondicionamento destes resíduos. O sistema de coleta é realizado em dias intercalados e em horários pré-estabelecidos, que será observado e respeitado.

17.3 IMPACTOS NEUTROS

Posteriormente à análise dos impactos positivos e negativos decorrentes da proposta dos galpões, algumas considerações se tornaram relevantes para compor este estudo, a saber, os impactos de natureza neutra. Estes que evidenciam a capacidade de um empreendimento em não promover interferências quer seja na fase de construção ou em seu funcionamento. E, portanto, não necessitam de medidas potencializadoras, mitigatórias ou compensatórias, pois apenas evidenciam que o local de implantação permanecerá inalterado em relação aos aspectos e/ou pontos observados. Tem-se os seguintes impactos neutros deste empreendimento:

- **Alteração da dinâmica e estrutura do solo:**

O perfil natural do solo e suas características pedológicas não serão alteradas em ambas as fases do empreendimento, execução e funcionamento, tendo em vista o porte da edificação e as atividades não poluidoras previstas. Ressaltando que não será necessário executar movimentações de terra, afinal para a implantação das edificações apenas serão realizados pequenos ajustes para o nivelamento.

- **Densidade populacional:**

Conforme apresentando nas análises elaboradas ao longo deste estudo, verifica-se baixa ocupação populacional do setor sul da rodovia BR-116, e tomando como base as atividades exercidas pelo empreendimento é possível afirmar que a tipologia prevista não acarretará na atração e no aumento da densidade de forma expressiva, sendo mais viável que esta acarrete deslocamentos pendulares da população flutuante durante seu horário de funcionamento.

- **Equipamentos públicos:**

A construção e o funcionamento deste empreendimento independem da existência ou não de equipamentos públicos, tampouco requerem sua instalação, tendo em vista que o uso estritamente comercial e de serviços não gera uma demanda característica, e, portanto, se consolida de forma independente na localidade.

- **Iluminação e Ventilação:**

Após a construção dos galpões a iluminação e a ventilação das edificações circunvizinhas continuarão garantidas. Tal afirmação fundamenta-se tanto em relação ao porte da edificação quanto na observância dos parâmetros urbanísticos e construtivos exigidos, logo, a edificação não se constitui como barreira parcial ou integral.

- **Infraestrutura urbana:**

A implantação dos galpões irá gerar, ainda que de intensidade baixa, um aumento no consumo dos sistemas básicos que abastecem a região, aspecto este que é inerente a qualquer construção. Para tanto, é necessário ressaltar que a área já é servida de infraestrutura consolidada que não virá a ser sobrecarregada apenas pela adição desta edificação a rede de serviços ofertados, principalmente tendo em vista o porte do empreendimento e da atividade a ser exercida.

- **Paisagem urbana:**

A paisagem urbana da localidade possui um padrão construtivo equivalente à proposta arquitetônica desenvolvida pelos responsáveis técnicos pelo projeto, não apresentando assim, elementos que desconfiguram o conjunto urbanístico de implantação.

18. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando este relatório, a construção se enquadra nos parâmetros urbanísticos estabelecidos pela legislação municipal, estando em conformidade quanto ao tipo de uso e ocupação do solo pertinentes. Em virtude da área de implantação, conclui-se que a construção irá contribuir no setor econômico atual, devido ao seu segmento comercial atrelado à infraestrutura existente e a localização privilegiada.

Neste contexto, foi possível verificar que a atividade a ser instalada possui baixo potencial de impacto em relação aos aspectos físicos, ambientais e socioeconômicos, assim como os aspectos antropizados delimitados pela área do entorno imediato (AEI). Sua inserção no meio urbano consolidado não irá descaracterizá-lo, pelo contrário, irá se adequar contribuindo para sua efetiva ocupação e possibilidades de desenvolvimento.

Tendo em vista que os impactos negativos podem ser classificados de baixo impacto, logo, em consequência disso, os impactos positivos se sobrepõem e se destacam a estes, tornando-se um cenário favorável à sua implantação e funcionamento.

19. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CNT (Confederação Nacional do Transporte). Disponível em: < <https://www.cnt.org.br/pesquisas> >. Acesso em 12 de Janeiro 2022.

DEMSUR – Departamento Municipal de Saneamento Urbano. Site Demsur. 2022. Disponível em <<http://www.demsur.com.br/site/coleta-convencional-de-residuos/>> Acesso em fevereiro de 2022.

__. Lei Municipal nº 1.232/1987, **dispõe sobre o Código de Obras de Muriaé e estabelece medidas correlatas. Câmara Municipal de Muriaé.** Disponível em <<http://camaramuriae.mg.gov.br/portal/leis-municipais/leis-municipais-2/>>. Acesso em janeiro de 2022.

__. Lei Municipal Nº 2.358/1999, **institui o Código de Posturas do Município de Muriaé.** Câmara Municipal de Muriaé. Disponível em <<http://camaramuriae.mg.gov.br/portal/leis-municipais/leis-municipais-2/>>. Acesso em janeiro de 2022.

__. Lei Municipal Nº 5.441/2017, **dispõe sobre o uso e ocupação do solo urbano do Município de Muriaé, e suas alterações posteriores. Câmara Municipal de Muriaé.** Disponível em <<http://camaramuriae.mg.gov.br/portal/leis-municipais/leis-municipais-2/>>. Acesso em: Acesso em janeiro de 2022.

__. Lei Municipal Nº 5.915/2019, **institui o Plano Diretor Participativo de Muriaé e dá outras providências.** Disponível em <<https://leismunicipais.com.br/a1/mg/m/muriae/lei-ordinaria/2019/592/5915/lei-ordinaria-n-5915-2019-institui-o-plano-diretor-participativo-de-muriae-e-da-outras-providencias?q=5915>>. Acesso em janeiro de 2022.

__. Lei Nº 6.766 de 19 de dezembro de 1979. **Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências.** Brasília, DF. Disponível em: <[L6766 https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6766.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6766.htm)>. Acesso em janeiro de 2022.

__. Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade.** Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em janeiro de 2022.

Ministério do Trabalho e Emprego. **NR 16 – Atividades e Operações Perigosas.** Brasília: Ministério do Trabalho e Emprego, 2015. Acesso em fevereiro de 2022.

TRANSPORTES, Secretaria de Política Nacional de. **Banco de Informações e Mapas de Transportes (BIT),** 2013. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/01-inicial/07-download/rodo2013.pdf>>. Acesso em 20 de Janeiro 2022.

ANEXO I

IMPACTOS E MEDIDAS:									
IMPACTOS	SEGMENTOS	NATUREZA	INTENSIDADE	INCIDÊNCIA	REVERSIBILIDADE	ABRANGÊNCIA	DURAÇÃO	MEDIDAS MITIGADORAS (M), COMPENSATÓRIAS (C) E POTENCIALIZADORAS (P)	
SOCIOECONÔMICOS	Geração de renda e emprego	Positiva	Baixa	Construção /Funcionamento	Reversível	Pontual	Permanente	(P): Aumento de postos de trabalho e renda gerada na localidade, resultantes da arrecadação de tributos vinculados ao imóvel.	
	Utilização e ocupação do solo	Positiva	Baixa	Construção /Funcionamento	Reversível	Pontual	Permanente	(P): Promover o desenvolvimento e a urbanização da região em expansão.	
	Valorização urbana do entorno	Positiva	Baixa	Funcionamento	Reversível	Pontual	Permanente	(P): Melhoria da paisagem urbana e aumento das ofertas de trabalho e procura por bens e serviços.	
	Atração de investimentos para o município	Positiva	Baixa	Construção/ Funcionamento	Reversível	Pontual	Permanente	(P): Contribuir possibilitando a atração de investimentos nessa área de expansão.	
	Geração de ruídos	Negativa	Baixa	Construção	Reversível	Pontual	Temporária	(M): Respeitar os horários pré-estabelecidos e promover o uso obrigatório de EPI para os operários.	
FÍSICOS	Permeabilidade do solo	Negativa	Baixa	Construção/ Funcionamento	Reversível	Pontual	Permanente	(M): Não ocupará toda a taxa de ocupação permitida mantendo áreas descobertas e não impermeabilizadas.	
	Resíduos sólidos	Negativa	Baixa	Construção	Reversível	Pontual	Temporária	(M): Respeitar o cronograma de coleta promovido pela autarquia responsável, possuir dispositivos para o correto acondicionamento e descarte adequado.	
		Negativa	Baixa	Funcionamento	Reversível	Pontual	Permanente		
Demanda de estacionamento	Positiva	Baixa	Baixa	Funcionamento	Reversível	Pontual	Permanente	(P): Recuo frontal superior ao exigido fornecendo áreas de manobra, carga e descarga e vagas de garagem para o adequado funcionamento das edificações.	
CONSIDERAÇÕES: IMPACTOS NEUTROS				Impactos que não promovem interferências quer seja na fase de construção ou em seu funcionamento, permitindo a contínua existência dos aspectos observados.					
				Iluminação e Ventilação; Alteração da dinâmica e estrutura do solo; Equipamentos públicos; Densidade populacional; Paisagem Urbana e Infraestrutura Urbana.					



RRT 11728714



Verificar Autenticidade

1. RESPONSÁVEL TÉCNICO

Nome Civil/Social: MARIA LUIZA TAVARES PROCOPIO

Título Profissional: Arquiteto(a) e Urbanista

CPF: 130.XXX.XXX-80

Nº do Registro: 00A1964950

2. DETALHES DO RRT

Nº do RRT: SI11728714I00CT001

Data de Cadastro: 07/03/2022

Data de Registro: 08/03/2022

Tipologia: Comercial

Modalidade: RRT SIMPLES

Forma de Registro: INICIAL

Forma de Participação: EQUIPE

2.1 Valor do RRT

Valor do RRT: R\$108,69

Pago em: 07/03/2022

2.2 Equipe Técnica

Nome Civil/Social

HELEN CAMPOS BRAGA

CPF

116.XXX.XXX-37

RRT Vinculado

3. DADOS DO SERVIÇO/CONTRATANTE

3.1 Serviço 001

Contratante: CARLOS MARCOS TROTA

Tipo: Pessoa física

Valor do Serviço/Honorários: R\$0,00

CPF/CNPJ: 114.XXX.XXX-20

Data de Início: 07/03/2022

Data de Previsão de Término:
04/11/2022

3.1.1 Dados da Obra/Serviço Técnico

CEP: 36884255

Logradouro: RUA VALDIR TROTA

Bairro: SANTA HELENA

UF: MG

Nº: 1100

Complemento:

Cidade: MURIAÉ

Longitude:

Latitude:

3.1.2 Descrição da Obra/Serviço Técnico

Elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)

3.1.3 Declaração de Acessibilidade

Declaro a não exigibilidade de atendimento às regras de acessibilidade previstas em legislação e em normas técnicas pertinentes para as edificações abertas ao público, de uso público ou privativas de uso coletivo, conforme § 1º do art. 56 da Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015.

3.1.4 Dados da Atividade Técnica

Grupo: MEIO AMBIENTE E PLANEJAMENTO REGIONAL E URBANO

Atividade: 4.2.4 - Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV

Quantidade: 1798.2

Unidade: metro quadrado



RRT 11728714



Verificar Autenticidade

4. RRT VINCULADO POR FORMA DE REGISTRO

Nº do RRT	Contratante	Forma de Registro	Data de Registro
SI11728714I00CT001	CARLOS MARCOS TROTA	INICIAL	07/03/2022

5. DECLARAÇÃO DE VERACIDADE

Declaro para os devidos fins de direitos e obrigações, sob as penas previstas na legislação vigente, que as informações cadastradas neste RRT são verdadeiras e de minha responsabilidade técnica e civil.

6. ASSINATURA ELETRÔNICA

Documento assinado eletronicamente por meio do SICCAU do arquiteto(a) e urbanista MARIA LUIZA TAVARES PROCOPIO, registro CAU nº 00A1964950, na data e hora: 07/03/2022 00:37:44, com o uso de login e de senha. O **CPF/CNPJ** está oculto visando proteger os direitos fundamentais de liberdade, privacidade e o livre desenvolvimento da personalidade da pessoa natural (**LGPD**)

A autenticidade deste RRT pode ser verificada em: <https://siccau.caubr.gov.br/app/view/sight/externo?form=Servicos>, ou via QRCode.