

## **NÍVEL DE SERVIÇO - NS**

### **VALORES DE CAPACIDADE DA VIA E VOLUME ATUAL DE VEÍCULOS**

#### **Método**

Uma sistemática de classificação e avaliação do nível de serviço de vias urbanas pode fornecer subsídios, aos tomadores de decisão, quanto às ações que deveriam ser feitas para melhorar a qualidade de circulação das Vias

A análise da região de implantação do projeto, revela que a ocupação desse espaço é fato recente na urbanização do município. A rodovia dos imigrantes se apresenta como grande polo gerador de desenvolvimento atraindo comércio, indústria e aumentando a procura por mão de obra.

Constatamos que a região vem se valorizando e seguindo uma vocação de ocupação distribuída entre em loteamentos urbanos e condomínios. Constata-se ainda que esse setor da cidade se desenvolve também pelo baixo valor imobiliário devido ao isolamento em físico em relação ao centro comercial e político do município.

O Sistema viário existente nas adjacências hoje, é bastante satisfatório no que diz respeito a estrutura da malha viária, uma vez que há predominância de traçado geométrico regular bastante favorecido pela tipologia do terreno, onde se predomina a topografia plana. Isso favoreceu a implantação de uma malha viária regular e bastante satisfatória, onde a **Rodovia dos Imigrantes**, se enquadra, pela Hierarquização da Cidade de Várzea Grande, como Via Regional, sendo a principal via da área estudada. O diagnóstico das condições físico-operacionais do sistema viário deve se basear no estudo de capacidade de tráfego e do nível de serviço nas interseções semaforizadas ou não, das rotas de acesso na área de influência do empreendimento.

A análise de capacidade viária deve ser realizada a partir de pesquisas de contagem volumétrica classificada de veículos na área de influência, na hora pico do empreendimento e do sistema viário.

O conceito de capacidade de uma via pode ser entendido como a máxima vazão possível fisicamente que um determinado segmento desta via pode suportar, respeitando as condições operacionais, de pavimento, de geometria e ambientais. Usualmente a capacidade é expressa em veículos por hora (veic/h) ou mais especificamente em

veículos equivalentes (Veq/h) por hora, ou seja, na corrente de tráfego transforma-se todo e qualquer tipo de veículo em autos, através de ponderação ou equivalência relativa à ocupação do espaço físico e condições de deslocamento.

O HCM define capacidade como a máxima taxa de fluxo horária nas quais pessoas ou veículos possa atravessar um ponto ou uma seção uniforme de uma faixa ou via, durante um dado período de tempo, sob as condições existentes da via, do tráfego e dos controles de tráfego.

O conceito de capacidade é bastante simples, pois se trata do número máximo de veículos que pode passar em uma faixa de fluxo, em uma mesma direção (ou em ambas para vias de sentidos opostos) durante uma unidade de tempo e nas condições normais de tráfego.

Para o estudo de capacidade existem dados já tabelados que servem como norteadores das condições ideais de circulação. Por exemplo: para uma faixa de fluxo de 3,6 m, velocidade de fluxo livre de 70 km/h, sabe-se que a capacidade máxima comportada (fluxo de saturação) em condições ideais é de 1900 veículos por hora/sentido (HCM).

A tabela abaixo, transcrita do capítulo 15 do HCM2000, apresenta os Níveis de Serviço para rodovias de múltiplas faixas, tendo como base a velocidade de fluxo livre, taxa máxima de volume/capacidade e taxa máxima de fluxo de serviço para cada uma das categorias de via.

VELOCIDADE DE FLUXO	CRITÉRIO	NÍVEL DE SERVIÇO				
		A	B	C	D	E
100KM/H	Densidade máxima (veículo/km/faixa)	7	11	16	22	25
	Velocidade média (km/h)	100	100	98,4	91,5	88
	Taxa máxima volume/ capacidade (c/v)	0,32	0,5	0,72	0,92	1
	Taxa máxima de fluxo de serviço (veículos/h/faixa)	7000	1100	1575	2015	2200
90km/h	Densidade máxima (veículo/km/faixa)	7	11	16	22	25
	Velocidade média (km/h)	90	90	89,8	84,7	80,8
	Taxa máxima volume/ capacidade (c/v)	0,3	0,47	0,68	0,89	1
	Taxa máxima de fluxo de serviço (veículos/h/faixa)	6,3	990	1435	1860	2100
80km/hr	Densidade máxima (veículo/km/faixa)	7	11	16	22	28
	Velocidade média (km/h)	70	70	70	69,6	67,9
	Taxa máxima volume/ capacidade (c/v)	0,26	0,41	0,59	0,81	1
	Taxa máxima de fluxo de serviço (veículos/h/faixa)	490	770	20	1530	1900

FONTE: HCM2000

Na análise das capacidades viárias, o recurso do NS (Nível de Serviço) é uma ferramenta interessante, pois indica as condições operacionais dentro da corrente de fluxo que o motorista experimenta enquanto trafega. É um parâmetro utilizado para avaliar as condições operacionais de tráfego, podendo ser determinado para trechos de vias ou aproximações de interseções e classificados em seis categorias: A,B,C,D,E,F. É uma medida qualitativa do serviço oferecido ao motorista que percorre uma via, considerando o efeito de vários fatores, tais como: velocidade, tempo de viagem, interrupções no tráfego, liberdade de movimentos, conforto e conveniência do motorista e indiretamente, segurança e custos operacionais.

#### **Definição de Níveis de Serviço:**

Nível de Serviço A – indica escoamento livre; baixos fluxos; altas velocidades baixa densidade; não há restrições devido à presença de outros veículos;

Nível de Serviço B – indica fluxo estável; velocidade de operação começando a ser restringida pelas condições de tráfego; condutores possuem razoáveis condições de liberdade para escolher a velocidade e faixa para circulação;

Nível de Serviço C – indica fluxo estável; velocidade e liberdade de movimento são controladas pelas condições de tráfego; existem restrições de passagem; velocidade de operação satisfatória;

Nível de Serviço D – próximo a zona de fluxo instável; velocidade de operação afetada pelas condições de tráfego; flutuações no fluxo e restrições temporárias podem causar quedas substanciais na velocidade de operação;

Nível de Serviço E – indica fluxo instável; fluxos próximos à capacidade de via; paradas de duração momentânea;

Nível de Serviço F – indica fluxo instável; fluxo muito próximos à capacidade de via; elevado volume de tráfego atrasos elevados, aradas de duração prolongada e formação de filas extensas.

Um dos principais fatores abordados na análise de capacidade é o atraso que os veículos sofrem quando estão na corrente de fluxo, significando que há redução de velocidade ou parada efetiva na corrente de tráfego e deve ser interpretado como uma comparação em uma situação não controlada.

Para interseções controladas por regra de prioridade o nível de serviço está relacionado ao tempo de espera a que estão sujeitos os veículos durante as manobras de cruzamento. A espera média de um veículo em uma interseção é definida pelo HCM como o intervalo de tempo entre o instante de sua chegada até o momento em que o veículo inicia a manobra de cruzamento. Caso já exista uma fila de veículos na interseção o instante de chegada corresponde ao instante em que o veículo se junta ao final da fila; caso contrário ele corresponde ao instante em que o veículo se posiciona na linha de retenção da interseção e decide-se se deve ou não realizar o cruzamento.

Para interseções semaforizadas a qualidade da operação está relacionada ao verde em relação ao tempo de ciclo do controle semafórico, assim como o modo de operação do controle semafórico. Nesse caso costuma-se adotar como atraso o valor referente as paradas, chamado de atraso individual de parada e computado como o tempo em que o veículo não está em movimento. O atraso médio de parada é o somatório dos atrasos individuais de parada dividido pelo volume de veículos na aproximação, no mesmo intervalo de tempo.

Valores do atraso médio nas faixas dos Níveis de Serviço para interseções controladas por regra de prioridade (HCM).

#### Resumo de Nível de Serviço Atual

VIA ANALISADA	CAPACIDADE DA VIA (Vph)	VOLUME ATUAL DE VEÍCULOS ( Pico Manhã)	VOLUME ATUAL DE VEÍCULOS ( Pico Tarde)	VOLUME/ CAPACIDADE (v/c)
<b>Rodovia dos imigrantes sentido distrito industrial</b>	3880	932	822	0,24
<b>Rodovia dos imigrantes sentido Trevo do Lagarto</b>	3880	460	434	0,12
<b>Estrada do Capão Grande</b>	1100	344	312	0,31

TABELA 21

## NÍVEL DE SERVIÇO DAS VIAS

NÍVEL DE SERVIÇO DE VIAS URBANAS HCM - 2000 ( Highway Capacity Manual)				
Classificação da via	I	II	III	IV
Intervalo Velocidade Fluxo Livre ( km/h)	90 a 70	70 a 55	55 a 50	50 a 40
Intervalo Velocidade Fluxo Livre típica( km/h)	80	65	55	45

Nível de Serviço ( NS)	VALORES EM MÉDIA DE PERCURSO ( km/h)			
A	>72	>59	>50	>41
B	>56 -72	>46-59	>39-50	>32-41
C	>40-56	>33-46	>28-39	>23-32
D	>32-40	>26-33	>22-28	>18-23
E	>26-32	>21-26	>17-22	>14-18
F	<26	<21	<17	<14

## ANÁLISE DAS VIAS

<b>Trecho 1</b>	<b>Imediações da RODOVIA DOS IMIGRANTES</b>
<b>Velocidade Regulamentada</b>	60 Km/h
<b>Padrão Geométrico</b>	50,00 m
<b>Velocidade média de Fluxo Livre</b>	60 km/h
<b>Velocidade média na hora-pico</b>	55 km/h
<b>Nível de Serviço (NS)</b>	Nível B ( Fluxo prejudicado pelas obras no local)

<b>VIA ANALISADA</b>	
<b>Trecho 2</b>	<b>Imediações da RODOVIA DOS IMIGRANTES</b>
<b>Velocidade Regulamentada</b>	60 Km/h
<b>Padrão Geométrico</b>	24,00 m
<b>Velocidade média de Fluxo Livre</b>	45 km/h
<b>Velocidade média na hora-pico</b>	35 km/h
<b>Nível de Serviço (NS)</b>	Nível C

<b>VIA ANALISADA</b>	
<b>Trecho 3</b>	<b>Rua andrade Murici</b>
<b>Velocidade Regulamentada</b>	50Km/h
<b>Padrão Geométrico</b>	12,00 m
<b>Velocidade média de Fluxo Livre</b>	45 km/h
<b>Velocidade média na hora-pico</b>	35 km/h
<b>Nível de Serviço (NS)</b>	Nível C

<b>VIA ANALISADA</b>	
<b>Trecho 4</b>	<b>Av. Senador Filinto Muller</b>
<b>Velocidade Regulamentada</b>	<b>40 Km/h</b>
<b>Padrão Geométrico</b>	<b>12,00 m</b>
<b>Velocidade média de Fluxo Livre</b>	<b>40km/h</b>
<b>Velocidade média na hora-pico</b>	<b>25 km/h</b>
<b>Nível de Serviço (NS)</b>	<b>Nível D</b>

### **Polo Gerador De Tráfego**

Empreendimentos de médio e grande porte têm a potencialidade de modificar o espaço em seu entorno. Inicialmente a literatura tratava estes empreendimentos como Polos Geradores de Tráfego (PFT), no entanto este conceito evoluiu, por considerar que além do tráfego eles modificam o uso e ocupação do solo, a dinâmica de circulação atraem e geram viagens. Assim, são caracterizados na literatura atual como um Pólo Gerador de Viagens – PGV.

Polos Geradores de Tráfego são empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda uma região, ou gravando as condições de segurança de veículos e pedestres (CET/SP, 1983, P. 11).

Polos Geradores de Tráfego, ou PGT, como é usualmente denominado, está associado a locais ou instalações de distintas naturezas que tem em comum o desenvolvimento de atividades em um porte e escala capazes de produzir um contingente significativo de viagens (PORTUGAL e GOLDNER, 2003, p. 14).

Notam – se como principais características destes empreendimentos o fluxo de viagens geradas (tanto motorizadas como não motorizadas), e os consequentes reflexos deste fluxo para a mobilidade local, considerando como fatores significativos a interferência na fluidez do tráfego, na segurança viária e na capacidade de suporte da infraestrutura existente.

Dentro do estudo sobre polos geradores de viagens e seus impactos, o conceito de geração de viagens ganha um novo significado. O foco deixa de ser uma zona e passa a ser um determinado local, empreendimento ou prédio. Além disso, deixa-se de se considerar apenas a quantidade de viagens cuja origem é o polo (viagens produzidas) e somam-se a elas as viagens que possuem o polo como destino (viagens atraídas), cujo total representa as viagens geradas.

O volume de veículos gerado por um PGV e o volume de tráfego nas ruas adjacentes, evidentemente, variam de acordo com o tempo. Seja em relação de três fatores básicos na área de estudo: padrão de uso de solo e do desenvolvimento da área; características socioeconômicas da população que se desloca; natureza, extensão e capacidade do sistema de transportes.

Taxas de geração de viagens são definidas como um índice calculado estatisticamente a partir de contagens feitas nos locais de interesse, portanto, são influenciadas diretamente pelas características de localização do empreendimento, porte e tipo de atividade ali desenvolvida.

Os polos Geradores de Viagens, ou simplesmente PFVs, são, segundo Portugal e Goldner (2003), “empreendimentos de distintas naturezas que têm em comum o desenvolvimento de atividades em um porte e escala capazes de gerar um contingente significativo de viagens”.

Os PGVs são caracterizados segundo o seu tipo e o porte. O tipo é a finalidade do PGV, ou seja a atividade que ali se desenvolve.

O porte representa o tamanho e está diretamente ligado à magnitude da demanda de viagens que o empreendimento atrairá ou produzirá e é a variável mais utilizada nos modelos de estimativa de geração de viagens.

Com exemplo, o porte pode ser calculado pela área bruta locável (ABL) dos centros comerciais ou pela quantidade de unidades ocupadas nos condomínios residenciais. Também podem ser consideradas grandezas como número de leitos de um hospital e número de alunos de uma escola.

As variáveis utilizadas pelo ITE ( Institute of Transportation Engineers (ITE) dos Estados Unidos, principal referência em modelos de geração de viagem, através de publicações, das quais ressalta-se o Trip Generation (2008), já na sua oitava edição,



posterior a de 2003 – 7ª Ed.), para as residências são: o número de unidades ocupadas; o número de moradores e o número de veículos, sendo calculadas as taxas e equações de regressão para horas de pico, dias de semana, sábados e domingos.

No Brasil, o estudo da geração de viagens é ainda pouco explorado, mas certamente necessário para se dispor de taxas e modelos mais compatíveis com a realidade.

Há poucas pesquisas publicadas que ajudem a estimar com certa precisão o percentual de viagens ao empreendimento que podem ser consideradas novas.

Através de observação de empreendimento já existentes, pesquisadores desenvolvem modelos capazes de estimar o número de viagens atraídas e geradas por empreendimentos a serem implantados. Geralmente, a principal preocupação é com as viagens por automóvel, que afetam mais diretamente a capacidade de malha viária local da área de influência direta do PGV.

Por esta razão, numa postura conservadora, o volume de tráfego gerado pelo empreendimento é superdimensionado.

A análise de edificações residências como polos geradores de tráfego deve ser obtida com estudos de perfil do empreendimento e de seus moradores. Devem ser estipulados a quantidade e os motivos das viagens diárias geradas pelos moradores, o modal utilizado e as horas de maiores demandas (hora pico).

Baseando-se na premissa de que as pessoas têm uma “necessidade” de realizar um número de viagens, seja para trabalho, lazer, estudo ou serviços, surge a hipótese de que a oferta de oportunidades adicionais de serviços, trabalho, residências, cria poucas novas viagens de veículos. Mas o processo tradicional de previsão de demanda admite que todas as viagens para um novo empreendimento são novas e que antes não eram feitas com esta finalidade.

São três as categorias de viagens:

**Viagens primárias:** são as novas viagens geradas que tem origem e destino no local de estudo;

**Viagens desviadas:** são viagens já existentes que, no entanto, a parada no empreendimento requer um desvio significativo da rota comum;

**Viagens não desviadas:** são viagens já existentes que não necessitam de alteração da rota para acessar o empreendimento;

A área de vizinhança imediata do residencial apresenta características variadas, concentração de empreendimentos comerciais ao longo da Rodovia dos Imigrantes e predominância de uso residencial nos bairros adjacentes.

Considerando esses fatores o atual cenário dessa região da cidade de Várzea Grande passa por forte incremento de construções residenciais, incremento esse associado ao crescimento dos índices de motorização da população, o que pode ser verificado no Perfil Sócioeconômico Várzea Grande vol. IV e nos Anuais do DETRAN/MT, conforme apresentados na figura abaixo

Com o crescimento da taxa de motorização, deve-se analisar com maior detalhe a possibilidade de veículos estacionados nas garagens serem desvinculados do número de viagens efetuadas pelas famílias em suas viagens diárias.

A análise da região de implantação do projeto, revela que a ocupação desse espaço é fato recente na urbanização do município. A rodovia dos imigrantes se apresenta como grande polo gerador de desenvolvimento atraindo comércio, indústria e aumentando a procura por mão de obra.

Constatamos que a região vem se valorizando e seguindo uma vocação de ocupação distribuída entre em loteamentos urbanos e condomínios. Constata-se ainda que esse setor da cidade se desenvolve também pelo baixo valor imobiliário devido ao isolamento em físico em relação ao centro comercial e político do município.

## **ANÁLISE DOS VOLUMES DE TRÁFEGO**

### **Valores De Capacidade Da Via E Volume Atual De Veículos - Contagem**

Para se obter os volumes de tráfego que atualmente se utilizam das vias analisadas, foram realizadas contagens volumétricas direcionais classificadas nas interseções da Rod. Do Imigrantes com a Av. Luiz Pedroso Lima, Rua Benides Fontes, Rua Andrade Murici e Av. Senador Filinto Muller. Os trabalhos de campo foram realizados numa sexta-feira, no horário do pico da manhã e da tarde (entre 7:00 às 09:00 hs horas / das 11:00 às 14:00 hs / 17:00 às 20:00hs)

VIA ANALISADA	CAPACIDADE DA VIA (Vph)	VOLUME ATUAL DE VEÍCULOS ( Pico Manhã)	VOLUME ATUAL DE VEÍCULOS ( Pico Tarde)	VOLUME/ CAPACIDADE (v/c)
Rodovia dos imigrantes sentido distrito industrial	3880	932	822	0,24
Rodovia dos imigrantes sentido Trevo do Lagarto	3880	460	434	0,12
Estrada do Capão Grande	1100	344	312	0,31

TABELA 21

### Trafego Gerado Pelo Empreendimento

$$V = (NUH \times P/2) \times Fph$$

V = estimativa do número médio de veículos na Hora-Pico

NUH = Numero de Unidades Habitacionais

Fph = Fator de Pico Horário.

P= População /2

Valor de Fph adotado é de 0,12

$$V = [745 \times 4/2] \times 0,12$$

**V= 179 veículos/hora nos horários de pico**

Portanto o fluxo de veículos para este empreendimento é de 179 veículos para o horário de pico. Esse fluxo ocorre no início e fim dos horários comercial nos dias de semana de segunda a sexta nos horários de 7:00hs às 9:00hs e das 16:00 às 19:30h

### Tráfego Gerado Final

Para a análise do impacto do projeto sobre o tráfego, mais uma consideração deverá ser feita, que é o conceito de TRÁFEGO NÃO DESVIADO, isto é, os veículos que são atraídos para o local, mas que já estavam circulando no sistema viário. Ou seja, não causam impacto sobre o tráfego. O percentual adotado para veículos não desviados foi de 15% para o dia de semana e 10% para o sábado. Dessa forma, temos os volumes de veículos que o empreendimento deverá SUBTRAIR ao sistema viário, apresentados na tabela a seguir, Portanto o volume real gerado é de **153 veículos/h para o horário de pico**

### **Distribuição Espacial do Tráfego Gerado**

A distribuição espacial do volume de tráfego gerado foi feita com base nos potenciais de cada região, e das facilidades oferecidas pelas vias de acesso. Considerando-se, a partir do projeto arquitetônico, que o empreendimento terá entradas e saídas pela Rodovia dos Imigrantes nos percentuais de 25% no sentido do Distrito industrial de Cuiabá e 60% no sentido do Centro de Várzea Grande pela Av Luiz Pedroso de Lima e 15% no sentido do trevo do Lagarto.. Esses percentuais foram estimados a partir do princípio da localização do NICHOS DE DEMANDA, onde 100% dos moradores são oriundos do mesmo município, onde se pressupõe que já vivem na cidade de Várzea Grande. Nesse caso a melhor opção de rota de acesso para o empreendimento se dará conforme quadro abaixo

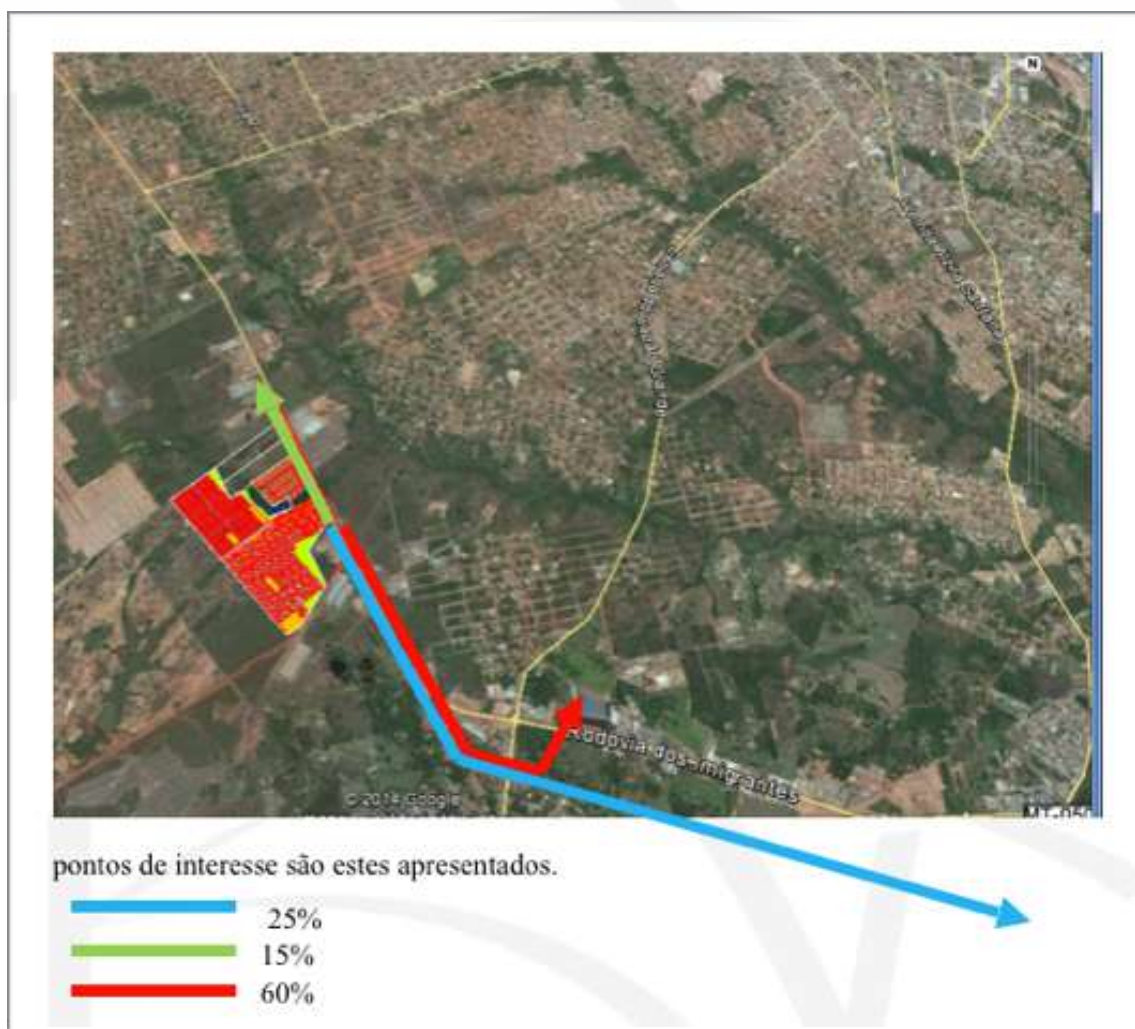
### **Distribuição Espacial do Tráfego Gerado**

<b>DISTRIBUIÇÃO DE TRÁFEGO GERADO</b>	<b>veiculos(un)</b>	<b>veiculos(%)</b>
Rodovia dos imigrantes sentido distrito industrial	22,95	15%
Rodovia dos imigrantes sentido Trevo do Lagarto	38,25	25%
Estrada do Capão Grande	91,8	60%
	153	100%

TABELA 22

## ANÁLISE QUANTITATIVA DE TRAFEGO GERADO

A distribuição espacial do volume de tráfego gerado foi feita com base nos potenciais de cada região, e das facilidades oferecidas pelas vias de acesso. Considerando-se, a partir do projeto arquitetônico, que o empreendimento terá entradas e saídas pela Rodovia dos Imigrantes nos percentuais de 25% no sentido do Distrito industrial de Cuiabá e 60% no sentido do Centro de Várzea Grande pela Av Luiz Pedroso de Lima e 15% no sentido do trevo do Lagarto.. Esses percentuais foram estimados a partir do princípio da localização do NICHOS DE DEMANDA, onde 100% dos moradores são oriundos do mesmo município, onde se pressupõe que já vivem na cidade de Várzea Grande. Nesse caso a melhor opção de rota de acesso para o empreendimento constam no gráfico abaixo.



## TRÁFEGO FUTURO FINAL - APÓS IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

VIAS	VOLUME EXISTENTE	VOLUME GERADO	TRÁFEGO FUTURO FINAL	VOLUME/ CAPACIDADE (v/c)
Rodovia dos imigrantes sentido distrito industrial	932	22,95	954,95	0,25
Rodovia dos imigrantes sentido Trevo do Lagarto	460	38,25	498,25	0,13
Estrada do Capão Grande	344	91,8	435,8	0,40
	1.736	153	1.889	0,00

TABELA 23

### CONCLUSÃO SOBRE O VOLUME DE TRÁFEGO FUTURO:

Conforme demonstrado na tabela 23, o tráfego futuro final causa impacto de pequenas proporções dentro da malha viária e não prejudica a capacidade das vias analisadas, pois o volume final varia de 25% a 48% da capacidade. O que demonstra que as condições atuais comportam a implantação do empreendimento.

### DETERMINAÇÃO DO TRÁFEGO GERADO SEGUNDO A DISTRIBUIÇÃO MODAL

Os estudos de demanda de tráfego envolvem 04 etapas principais: geração, distribuição das viagens, divisão modal e alocação das viagens, que cumprem as funções de estimar a demanda de tráfego gerado/atraída e distribuí-la nas rotas de acesso ao empreendimento.

Com base nas bibliografias analisadas percebe-se também que os dados devem estar relacionados ao horário de realização das viagens nos horários de pico.

Após os carregamentos das viagens produzidas e atraídas pelo empreendimento, para a hora pico mais desfavorável, a partir da ocupação plena do empreendimento, as simulações de capacidade demonstram pouca variação na Taxa de Ocupação e atrasos médios e consequentemente uma baixa desqualificação dos Níveis de Serviço dos



cruzamentos inseridos na área de abrangência do empreendimento quando comparados à situação atual.

A metodologia para o estudo do tráfego gerado, foram utilizadas conforme norma da Companhia de Engenharia de Tráfego da cidade de São Paulo CET-SP, porém a distribuição modal desses acessos se deu com base aos números apresentados pelos empreendimentos correlatos do próprio empreendedor implantados no próprio municípios com semelhante perfil socioeconômicos, tornando portanto um valioso instrumento balizador das ocorrências projetadas para o novo empreendimento. Baseado, portanto em números já aferidos em situações semelhantes, chegamos as seguintes considerações:

#### **O uso do carro particular:**

O uso do carro particular é, em geral, muito mais cômodo do que o transporte coletivo. Os principais motivos do maior conforto do carro são os seguintes: Total liberdade na escolha do horário de saída. Total liberdade na escolha do percurso. Viagem de porta a porta. Em geral, menor tempo total de viagem, devido à maior velocidade, menor percurso e menor distância de caminhada. Viagem direta, sem necessidade de transbordo. Possibilidade de transportar volumes médios de carga, como alimentos, roupas, eletrodomésticos, etc. Possibilidade de fazer paradas intermediárias durante a viagem para realizar outras atividades. Não necessidade de espera pelo veículo de transporte. Viagem realizada com total privacidade, pois o carro é quase uma casa móvel, onde se pode fazer muitas coisas estando o mesmo em movimento ou parado. Grande conforto interior, proporcionando deslocamento com comodidade em condições de chuva, frio, vento, etc. Sensação de importância ao viajante, pois o carro é considerado símbolo de status social. A motocicleta também reúne a maioria dessas vantagens, mas apresenta alguns inconvenientes: falta de segurança, inexistência de privacidade e desconforto ou impossibilidade de uso em condições climáticas adversas: chuva, frio e vento forte.

#### **Transporte Público Urbano Comparada à motocicleta em Várzea Grande.**

A bicicleta apresenta maior segurança em razão da menor velocidade e, em muitas cidades, que infelizmente não é o caso de Várzea Grande da utilização de vias e faixas exclusivas nas rotas de grande movimento. A necessidade de esforço físico para a locomoção pode ser positiva ou negativa, dependendo da situação.

As principais desvantagens do transporte por carro particular para usuário são as seguintes: Necessidade de investimento na compra do veículo. Maior custo dos deslocamentos, embora o desembolso direto seja apenas parte do total (grosso modo entre 20% e 30%). Necessidade do pagamento de estacionamento. Risco de acidentes e roubos. Necessidade de dirigir (ação extremamente desagradável em condições de trânsito intenso)

O maior problema do uso massivo do automóvel reside, no entanto, nas muitas consequências negativas para a comunidade, que são as seguintes: Congestionamentos que provocam aumento dos tempos de viagem, aumento do número de acidentes, irritabilidade dos usuários, aumento dos custos das viagens, aumento da contaminação atmosférica, degradação da via, prejuízo ao transporte público realizado junto com o trânsito geral, etc

Poluição da atmosfera com substâncias tóxicas, prejudicando a saúde dos seres humanos e de todas as outras formas de vida. Necessidade de grandes investimentos de recursos públicos na expansão e manutenção da infraestrutura viária e dos sistemas de controle do tráfego, em detrimento de outros setores de maior relevância social, como saúde, habitação, educação, etc. Ocorrência de um grande número de acidentes que causam perdas de vidas, lesões graves que impedem as pessoas de levar uma vida normal e um grande ônus financeiro para a sociedade com o tratamento dos feridos, perdas de dias de trabalho, perda de valor dos veículos envolvidos nos acidentes, etc. consumo desordenado de energia, com comprometimento do desenvolvimento sustentável, pois a maioria da energia consumida no transporte é derivada do petróleo e, portanto, finita. Desumanização da cidade – fenômeno associado aos seguintes fatos: descaracterização da estrutura física das cidades devido à grande área consumida por vias expressas, obras viárias e estacionamento; degradação da vizinhança

### **Analisando o transporte coletivo e o transporte individual :**

Próximo a grandes vias da cidade em decorrência da poluição visual, sonora e atmosférica; espalhamento exagerado da cidade, aumentando os tempos de viagem por todos os modos de transporte; deterioração e esvaziamento das regiões centrais, onde tradicionalmente se concentravam as atividades de comércio, serviços e lazer, e que eram centros de convivência democráticos em virtude do fácil acesso de todas as classes sociais (a área central é o lugar mais fácil de alcançar por transporte público, pois, em geral, as viagens são diretas e a somatória das distâncias percorridas partindo de todas



as regiões da cidade é próxima do mínimo); mudanças nos relacionamentos humanos em virtude do isolamento das pessoas dentro dos carros; dificuldade de locomoção a pé devido às grandes distâncias entre as atividades e à necessidade de travessia de vias com grande movimento; etc. Ineficiência da cidade, uma vez que é muito maior o custo da infraestrutura (implantação e manutenção do sistema viário e da rede de serviços públicos) e do transporte nas cidades onde predomina o uso do carro, devido ao grande número de vias expressas e obras viárias e ao fato da cidade tornar-se espalhada, fato que vem ocorrendo na urbanização da cidade de Várzea Grande reduzindo a “economia de aglomeração”.

Dessa forma, nos núcleos urbanos onde é massivo o uso do carro, o custo-cidade aumenta, dificultando a sustentabilidade econômica – o que significa impostos municipais mais altos, dificuldades no atendimento das necessidades básicas da população no tocante à expansão e manutenção da infraestrutura dos serviços públicos e, também, maiores custos de deslocamento em razão das maiores distâncias. Como percebemos nas rotas traçada dos diferentes pontos da cidade até o empreendimento em estudo.

Como vantagens, o transporte público coletivo urbano apresenta muitas características positivas. As principais são as seguintes: É o modo de transporte motorizado que apresenta segurança e comodidade com o menor custo unitário – em razão disso, o modo motorizado de transporte mais acessível à população de baixa renda. Contribui para a democratização da mobilidade, pois muitas vezes é a única forma de locomoção para aqueles que não têm automóvel, não têm condições econômicas para usar o carro, não podem dirigir (idosos, crianças, adolescentes, doentes e deficientes), não querem dirigir, etc. Constitui uma alternativa de transporte em substituição ao automóvel, para reduzir os impactos negativos do uso massivo do transporte individual: congestionamentos, poluição, consumo desordenado de energia, acidentes de trânsito, desumanização do espaço urbano e perda de eficiência econômica da cidade. Por conseguinte, o transporte Público Urbano também como alternativa ao automóvel, diminui a necessidade de investimentos em ampliação do sistema viário, estacionamentos, sistemas de controle do tráfego, etc., permitindo maiores aportes de recursos em setores de maior importância social: saúde, habitação, educação, etc. Proporciona uma ocupação mais racional (eficiente e humana) do solo da cidade.

O transporte coletivo, também propicia, quase sempre, total segurança aos passageiros. Para enfatizar a importância do transporte coletivo no combate aos congestionamentos e ao uso indiscriminado de energia automotiva, a seguir são citados alguns valores comparativos entre o transporte por automóvel e por ônibus (o modo público mais utilizado). Diversos estudos apontam que o consumo de espaço viário por passageiro transportado é de 10 a 25 vezes maior no transporte por carro em relação ao ônibus, dependendo o valor do tamanho e da lotação dos coletivos, do cômputo ou não do espaço ocupado pelos carros para estacionar e do tempo que permanecem estacionados, etc.

No tocante ao consumo de energia por passageiro transportado, inúmeros estudos mostram que o consumo no transporte por carro é entre 5 e 10 vezes maior que no transporte por ônibus, também dependendo o valor do tamanho e da lotação dos ônibus e das condições de operação. Os resultados também são bastante favoráveis ao ônibus no que concerne à poluição atmosférica. A emissão de poluentes depende muito do tipo e da qualidade do combustível utilizado e da eficiência dos dispositivos veiculares antipoluentes. Alguns estudos, no entanto, apontam que a emissão de poluentes por passageiro transportado é de 5 a 10 vezes maior nos carros em relação aos ônibus.

O transporte Público Urbano Em geral, tem maior tempo de viagem, devido à menor velocidade média, maior percurso e maior distância de caminhada. Necessidade de transbordo para uma parcela significativa de usuários. Geralmente, impossibilidade de fazer paradas intermediárias durante a viagem para realizar alguma atividade. Impossibilidade de transportar carga. Necessidade de esperar o veículo de transporte.

A mobilidade e distribuição modal na cidade de Várzea Grande, a quantidade de viagens urbanas realizadas (índice de mobilidade) e a distribuição das viagens entre os vários modos de transporte (distribuição modal) estão ligadas ao nível de desenvolvimento socioeconômico da cidade, do tamanho e da topografia da cidade, do clima, da cultura, do custo e qualidade do transporte público, da

facilidade para locomoção a pé e de bicicleta, etc. Podemos perceber que se tomarmos esses parâmetros a cidade de Várzea Grande deixa a desejar na eficiência desse meio de transporte.

Como resultado dessa análise somados com aferição in loco concluímos que o transporte Coletivo em relação ao transporte individual conjunto, chegam a ser responsáveis por cerca de 48,26% das viagens urbanas na cidade de Várzea Grande.

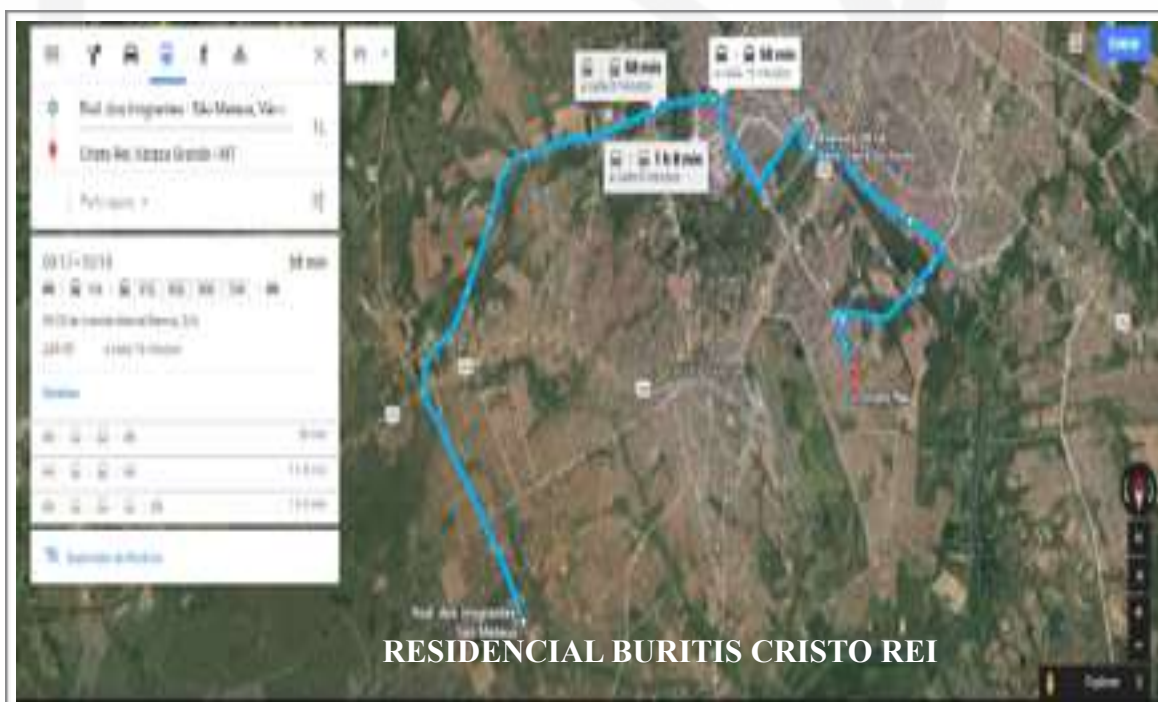
A motocicleta, por apresentar muitas das vantagens do carro, tem preferência de muitas pessoas com menor poder aquisitivo em relação ao transporte público. Chegamos a números bastante expressivos 18,50% (dezenove e meio por cento) sobre o volume de tráfego apresentado na em todos horários da pesquisa. Já a bicicleta ainda ocupa uma posição inexpressiva com 3,3% . Já os deslocamentos a pé atingem 11%

### **Resumo :**

Toda análise acima descrita tem como finalidade embasar o quadro de números que apresentamos abaixo, cujo conteúdo expressa a real situação dos diversos meios de transporte utilizados pela população no Município de Várzea Grande , no tocante a utilização dos meios de transporte, tanto público ( transporte de massa) quanto particular ( carro motocicleta, bicicleta e a pé.)

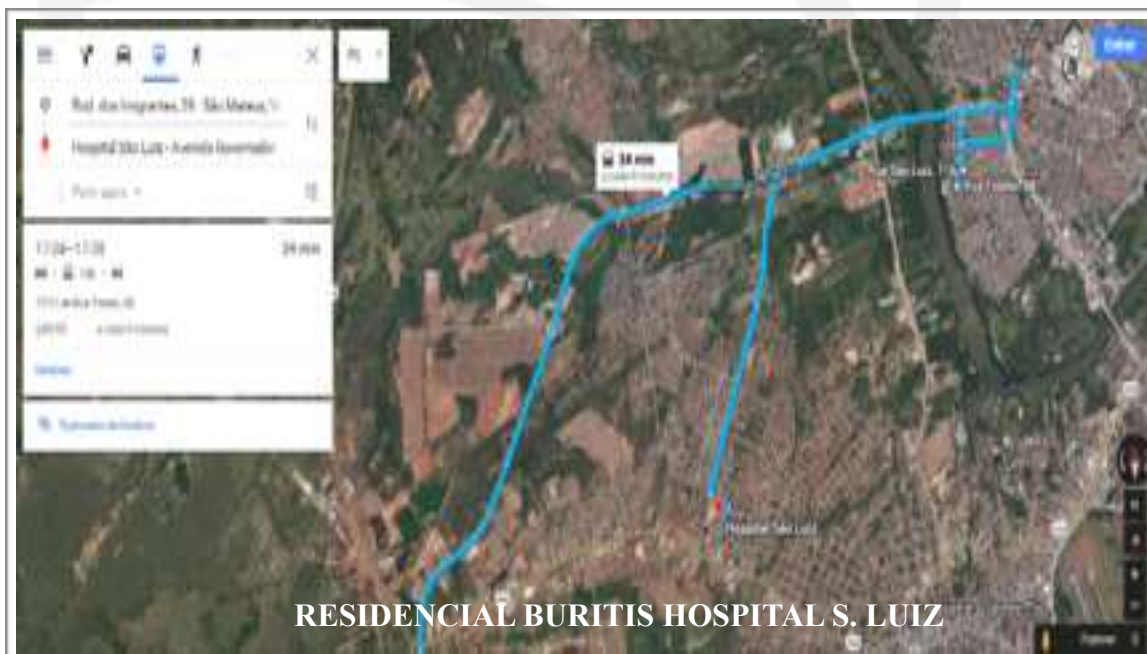
NÚMERO RELATIVO	ÔNIBUS	CARRO	MOTOCICLETA	BICICLETA	A PÉ
LOCAL DE ESTUDO	48.26%	31,90%	15,50%	3,33%	11,01%

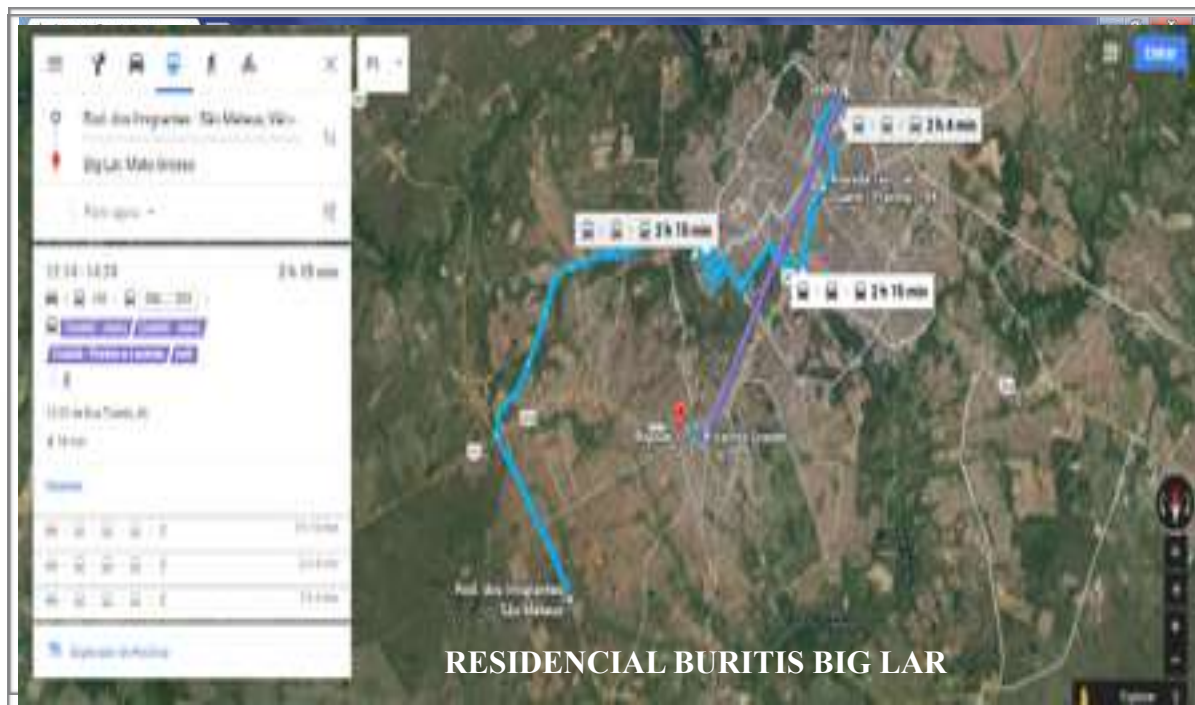
## **PRINCIPAIS ROTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO A PARTIR DO EMPREENHIMENTO**



### **RESIDENCIAL BURITIS AEROPORTO**







## **CONCLUSÃO GERAL DO ESTUDO DE IMPACTO**

### **Conclusão Sobre A Infraestrutura Da Área De Influência:**

O Estudo revelou que a área de influência direta e indireta abrange importantes setores da Cidade,. Esses setores são dotados de excelente infraestrutura, que vão além das estruturas governamentais, como também detectamos presença de rede lojas, supermercados, postos de abastecimento, farmácias, restaurante, rede bancária e templos. Portanto a área de influência comporta de maneira adequada a implantação do empreendimento.

### **Conclusão sobre a Estrutura de saúde:**

O estudo demonstrou que a estrutura de saúde da área de interferência conta com rede de atendimento hospitalar e ambulatorial atendendo também Urgência e Emergência. Foi constatada estrutura na esfera Municipal, estadual também da rede Privada. No item em que foram analisados índices de desenvolvimento humano. O estudo apresenta relação detalhada dessas unidades de Saúde.

### **Conclusão sobre a Transporte Público:**

com o ficou demonstrado neste estudo, existe uma grande estrutura viária no local. Ficou também evidenciado que a rede de transporte público está dentro do padrão do município, com forte tendência de aumento de demanda por novas linhas dado ao crescimento da região em função das futuras obras duplicação da Rodovia do Imigrantes que serão implantadas o que tende a atrair as empresas de transporte a disponibilizarem linhas que atendam o local em tela. A implantação do residencial trará um novo fator a ser considerado pelas empresas concessionárias. Que certamente disponibilizarão mais opções para o local devido ao aumento na demanda.

### **Malha viária**

O estudo aponta que a localização do empreendimento, por estar implantado na área mais periférica do aglomerado, se beneficia pela presença da Rod. dos Imigrantes por dar acesso eficiente para todas a regiões da Macro zona, inclusive para a Cidade de Cuiabá.



### **Rede de água tratada.**

O bairro conta com estrutura de abastecimento de água tratada, Considera-se que a sobrecarga não causará impacto na rede existente, conforme Declaração de Possibilidade de Abastecimento (DPA) que se encontra anexo.

### **Rede de esgoto e tratamento de efluentes**

O Departamento de água e Esgoto expediu declaração de possibilidade de de esgoto para o empreendimento, condicionando a construção de emissário de esgoto até a ETE do bairro São Matheus. Devendo o empreendedor executar a obra com recursos próprios ( ver Declaração para Possibilidade de esgoto no módulo de anexos deste relatório)

### **Estrutura de ensino:**

De acordo com os números apresentados teremos um incremento de 89,4 novas vagas para a rede pública da áreas de entorno, o que representa impacto 3,43% o que está abaixo do limite da oferta apresentada. Considerando que a rede privada não foi inseridas para este cálculo, ou seja, não foi considerado a participação da disponibilidade de vagas na rede particular, pode-se inferir que o número de vagas necessárias seja ainda menor.

Concluimos, portanto que a rede publica dá área de entorno pode absorver a demanda de novos alunos geradas pelo empreendimento.

### **ASPECTOS POSITIVOS ADVINDA DO PROJETO:**

O empreendimento em questão é de alto interesse social, uma vez que contempla famílias de baixa renda historicamente esquecidas pelas políticas sociais do governo. Sempre relegadas ao segundo plano, a população menos favorecida fez crescer as estatísticas do déficit habitacional no Brasil. O programa Minha Casa Minha Vida, independente de cor ideológica deve ser reconhecido como um novo marco na urbanização do País. Nesse sentido, é inegável o impacto positivo trazido pelo empreendimento.

### **Aspectos Positivos – Vazios Urbanos**

A implantação desse empreendimento dentro da Macro Zona trará um novo modelo de ocupação para a área. Esse novo referencial de Conjunto Habitacional é um impacto positivo não só dentro da área de implantação, mais sobretudo na Urbanização do Município, pois estamos diante de uma postura extremamente saudável para a



urbanização, que é a ocupação dos VAZIOS URBANOS. Preencher os vazios urbanos é de fundamental importância para Cidade de Várzea Grande. Este trabalho traz as inquietações teóricas e as perspectivas metodológicas apontadas pela pesquisa em andamento sobre os vazios urbanos inseridos na malha urbana do Município. Este empreendimento contribui para reverter, ainda que em parte, o grave quadro de desigualdade e injustiça social representado pela existência, e permanência, dessas áreas vazias inseridas na malha urbana consolidada da cidade.

Outro ponto positivo, é a área estar às margens da RODOVIAS DOS IMIGRANTES, que será contemplada com grandes investimentos em infraestrutura, onde a Rodovia será duplicada e consolidada como uma das principais vias de escoamento de tráfego da Macrozona. Sua disposição longitudinal, permite fácil acesso a todos os moradores da região, evitando o acúmulo de veículos e congestionamento nas vias de acesso.

#### **CONCLUSÃO GERAL :**

A RODOVIA DOS IMIGRANTES merece um estudo aparte, dado ao grau de importância que representa não só dentro do contexto do empreendimento como em suas importâncias na malha viária da Cidade de Várzea Grande; especialmente pelas obras de infraestrutura que estão sendo implementadas no entorno com reflexo direto na valorização imobiliária na área em estudo. Disto se depreende que obras de duplicação terão influência direta na expansão urbana da área, trazendo grandes benefícios urbanísticos para a região. Porém o que se percebe é que a fragmentação na estrutura urbana da cidade de Várzea Grande, tende a criar um novo núcleo urbano independente da estrutura urbana da cidade e funcionando como um polo autônomo.

## **RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA**

### **Medidas Mitigadoras**

#### **Fase de implantação do projeto**

Apesar do estudo não ter apontado que os impactos encontrados sejam de baixa magnitude, não podemos afirmar que ele seja inexistente apesar de serem temporários e de curta duração.

Esse impacto tem como consequências: produção de poeira em função do material transportado movimentação de terra e aumento de tráfego de caminhões e máquinas, aumento na geração de ruído e vibrações provenientes da operação de máquinas e equipamentos do empreendimento, risco de acidentes entre os veículos de usuários que transitam pela rodovia, como também com os equipamentos do empreendimento, risco de instalação de erosões devido á modificação do uso do solo ou a sua fragilidade estrutural.

Por isso apontaremos as medidas mitigadoras propostas para minimizar e (ou ) eliminar seus efeitos. Tais como: alteração do relevo local, com implantação de rede de esgotamento sanitário e retirada de material de base para implantação do tratamento. Abertura de valas para implantação de rede de esgotamento sanitário, ocasionando riscos de acidentes aos moradores locais, transeuntes e veículos.

Produção de efluentes líquidos nos canteiros de obras, durante execução, Operação de manutenção e limpeza das fossas sépticas nos canteiros de obra. Transporte e disposição do lodo produzido nas fossas sépticas. Potencial de geração de odores nas fossas sépticas. Produção de resíduos sólidos na implantação. Potencial de geração de odores no acondicionamento dos resíduos sólidos. Produção de resíduos de construção (bota-fora).

Possibilidade de utilização de material de empréstimo. Movimentação de maquinas pesadas, trator de esteira e retroescavadeira. Risco de acidentes. Os danos causados ao Meio Ambiente deverão ser controlados, através de projetos elaborados por profissionais legalmente habilitados, com emissão de Anotação de Responsabilidade Técnica de Elaboração e Acompanhamento, bem como todas as fases de Licenciamento

Ambiental junto a SEMA/MT deverão ser respeitadas e fiscalizadas pelos órgãos públicos responsáveis

### **Medidas Mitigadoras Para Minimizar A Poluição Do Ar**

Impacto negativo, o projeto, em questão, deverá ser executado com a preocupação de evitar situações nas quais a concentração excessiva de veículos na fase de obras, provoque níveis de poluição atmosférica que ultrapassem os padrões adotados.

Os seguintes cuidados são indicados visando a proteção do meio ambiente:

1ª Redução da poeira, através do umedecimento da superfície das vias utilizadas por veículos em decorrência das obras.

2ª Redução da poluição na fonte, através do controle da regulação dos caminhões e máquinas durante as obras.

### **Poluição Sonora**

Visando minimizar a poluição sonora, durante a obra, devem ser tomadas as seguintes medidas: Evitar o trânsito de veículos de obra em áreas sensíveis, incluindo-se aí hospitais, escolas, igrejas e outros prédios de interesse público;

Em todas as frentes de serviços, observar os níveis de ruídos, para que não sejam atingidos valores superiores aos máximos recomendados por lei;

No caso em que os níveis de ruído superarem os parâmetros legais, tomar as medidas necessárias para adequá-los, antes de proceder às operações;

A Construtora da obra será responsável por todos os custos vinculados à redução de ruídos provenientes da obra e ao atraso das operações devido ao cumprimento dos requisitos legais.

### **Medidas Mitigadoras Para Gerenciar Os Resíduos Sólidos**

Durante a fase de construção, serão implantados em pontos estratégicos da obra cestas de lixo, com sinalização, para coleta dos resíduos sólidos, gerados pelos funcionários, no início até a conclusão da obra.

O empreendimento, em funcionamento, somente irá gerar resíduos sólidos de origem domésticos isentos de resíduos perigosos, tais como: papeis, garrafa pet, saco plástico, garrafas de vidro, etc. Afim de minimizar os impactos ambientais, referente aos resíduos sólidos.

O processo de gerenciamento operacional dos resíduos de construção civil envolverá diversos fatores, como geradores, transportadores e receptor. A administração

municipal, através do Núcleo de Gestão Permanente, deverá gerenciar todo o processo controlando as informações obtidas de todos os fatores envolvidos, decidindo sobre possíveis alterações que sejam necessárias ao bom andamento do projeto, desde que este não conflite com legislações e normas técnicas.

Trata-se, portanto, de um projeto inovador, que traz benefícios para o meio ambiente e toda Macro Zona de Várzea Grande

### **Medidas Mitigadoras Para Controle De Interferências Locais:**

A construtora deverá anteceder as possíveis interferências que a obra trará para o local, para que não sejam danificados quaisquer tubos, caixas, cabos, postes e outros elementos ou estruturas que estejam na zona atingida pela escavação ou em área próxima a mesma. Existindo outros serviços públicos, situados nos limites das áreas de delimitação das valas, ficara sob a responsabilidade da EMPREITEIRA a não interrupção daqueles serviços, ate que os respectivos remanejamentos sejam autorizados. A EMPREITEIRA devera providenciar os remanejamentos de instalações que interfiram com os serviços a serem executados. Os remanejamentos deverão ser programados pela EMPREITEIRA com a devida antecedência e de acordo com a Fiscalização, proprietário e/ou concessionário dos serviços cujas instalações precisem ser remanejadas. Proteção CONTRA ACIDENTES Na execução dos trabalhos deverá haver plena proteção contra o risco de acidentes com o pessoal da EMPREITEIRA e a terceiros, independentes da transferência desse risco a companhias ou institutos seguradores.

Deverão ser providenciadas faixas de segurança para o livre transito de pedestres, nos polos de concentração, em perfeitas condições de segurança durante o dia e a noite. Deverão ser construídas passagens temporária nos cruzamentos de ruas e pontes de acesso para veículos de frente a estacionamentos e garagens. Nas saídas e entradas de veículos em áreas de empréstimos, bota-fora ou frentes de serviços, devera ser providenciada sinalização adequada, diurnas, especialmente nos casos de eventuais inversões de trafego.

As vias de acesso fechadas ao transito deverão ser protegidas com barreira e com a devida casos especiais, deverão ser postados vigias ou sinaleiros, devidamente equipados Nos cruzamentos ou em outros locais onde não for possível utilizar desvios, o serviço devera ser programado para liberação da área, podendo ser programado para os fins de semana ou para horários de menor movimento. sinalização e indicação de desvio, devendo, durante a noite serem iluminadas

### **Escoramento De Valas**

Toda a vez que a escavação, em virtude da natureza do terreno, estar propenso ao Desmoronamento, a EMPREITEIRA devesse providenciar o escoramento adequado. Será obrigatório o escoramento para valas de profundidade superior a 1,50m (Portaria n.º 46 do Ministério do Trabalho)

A superfície lateral da vala será contida por tabuas de peroba de 2,7 x 16cm, encostadas umas nas outras, travadas horizontalmente por longarinas de peroba de 6 x 16cm, em toda a sua extensão, e estroncas de eucalipto de 20 cm espaçadas de 1,35m, a menos das extremidades das longarinas, das quais as estroncas estarão a 40cm.

### **Especial Metálico Madeira**

Este tipo de escoramento é composto de perfis metálicos e pranchas de madeira com quadros de longarinas e estroncas metálicas. Na cravação dos perfis, não sendo encontrado matacões, rocha ou qualquer outro elemento impenetrável, a ficha será de 1,00m. Havendo obstáculos e o perfil cravado não tendo ficha suficiente, é obrigatório o uso de estroncas adicionais, cuja cota devesse estar marcada no topo do perfil, antes de ser iniciada a escavação. Para se evitar sobrecarga no escoramento, o material escavado será colocado a uma distância da vala equivalente, no mínimo a sua profundidade.

### **Fundo De Vala**

Quando a escavação em terreno de boa qualidade tiver atingido a cota indicada no projeto, será feita a regularização e a limpeza do fundo da vala. Caso ocorra a presença de água, a escavação devesse ser ampliada para conter o lastro de brita, ou qualquer outro tipo de embasamento. Essas operações só poderão ser executadas com a vala seca ou com a água do lençol freático totalmente deslocada para drenos laterais, construídos em uma faixa de 40 cm de largura, junto ao escoramento.

Quando o greide final de escavação estiver situado dentro de terreno cuja pressão admissível não for suficiente para servir como fundação direta, a escavação deve continuar até a profundidade apta a comportar colchão de pedra britada n.º 3, ou outro material granular, devidamente compactado em camadas de 20 cm de espessura, até a profundidade a ser indicada pela FISCALIZAÇÃO

Eventualmente, dependendo da espessura do colchão e a critério da Fiscalização, o enchimento da super-escavação poderá ser feito com areia compactada.

### **Aterro De Valas**

O aterro das valas deverá ser executado de modo a oferecer condições de segurança as estruturas e tubulações e bom acabamento da superfície, devendo ser desenvolvido em paralelo com a remoção dos escoramentos, quando houver. No caso de material proveniente da escavação não se prestar para execução do aterro, deverá ser utilizado material adequado, importado do empréstimo. Após a escavação do aterro todo material proveniente da escavação que não houver sido utilizado deve ser removido ao bota-fora. O espaço compreendido entre a base de assentamento e a cota definida pela geratriz superior, acrescidas de 20cm, deverá ser preenchida com aterro isento de pedras e corpos estranhos adensados com soquetes manuais, em camadas não superior a 20cm. O restante do aterro deverá ser feito, quando sob o leito carroçável, compactação mecânica de 95%. Quando sob o passeio o reaterro deverá ser executado de maneira que resulte densidade aproximadamente igual a do solo que se apresenta nas paredes das valas, utilizando-se de preferência.

### **Serviços Técnicos**

Os serviços técnicos de topografia e sondagem e controle tecnológico serão descritos nos itens relativos a terraplenagem, esgoto, drenagem e pavimentação.

### **Canteiro E Instalações Provisórias**

Será implantado canteiro de obras dimensionado de acordo com o porte e necessidades da obra.

### **Máquinas e Ferramentas**

Serão fornecidos todos os equipamentos e ferramentas adequadas de modo a garantir o bom desempenho da obra.

### **Limpeza Permanente Da Obra**

A obra será mantida permanentemente limpa.

### **Dispositivos de Proteção E Segurança**

A obra será suprida de todos os materiais e equipamentos necessários para garantir a segurança e higiene dos operários. Nos locais de corte, uma camada de no mínimo 60 cm abaixo da cota de projeto ficará livre de tocos e raízes.

### **Controle de Qualidade**

A Construtora implantará um Programa de Controle de Qualidade Total, incluindo procedimentos de execução e inspeção, tanto de serviços como de materiais, em conformidade com o PBQP-H.

### **Terraplenagem**

A espessura média de raspagem da camada vegetal superficial será de 20 cm.

### **Cortes**

Os taludes de corte obedecerão às inclinações definidas em projeto. Havendo omissão de projeto, a inclinação máxima do talude será de 45° em relação à horizontal.

### **Aterros**

Os taludes de aterro terão inclinação máxima de 45° em relação à horizontal.

Os materiais utilizados para aterro serão de 1ª qualidade e estarão isentos de matéria orgânica e impurezas.

### **Sondagem e Controle Tecnológico**

A sondagem a ser executada será do tipo percussão.

### **Trabalhos em Terra**

Serão executados ensaios tecnológicos dos materiais empregados conforme indicado na NB.

Serão utilizadas retroescavadeiras, pás-carregadeiras, caminhões basculantes e equipamentos elétricos leves, tais como furadeiras, serras, vibradores e betoneiras, entre outros.

Havendo serviços de empréstimo de solo ou bota-fora, tais serviços serão realizados em locais autorizados pelo Poder Público.

Os controles e ensaios tecnológicos citados anteriormente serão executados em conformidade com as Normas Brasileiras”. Havendo serviços de empréstimo de solo ou bota-fora, tais serviços serão realizados em locais autorizados pelo Poder Público.

Para lotes em aclave, a cota do platô ficará no mínimo 15 cm acima do greide da rua e a declividade mínima em direção à rua será de 0,5%. Para lotes em declive, haverá uma rede específica, subterrânea, para drenagem de águas pluviais no fundo destes lotes.



### **Desmatamento, Destocamento e Limpeza Superficial.**

Será realizado o corte e remoção da vegetação (incluindo tocos e raízes) e do solo orgânico, na profundidade necessária, nos locais definidos em projeto.

Será compactado em camadas com espessura compatível com o tipo de solo e com o equipamento utilizado, na umidade ideal, e grau de compactação mínimo de 95% do proctor normal.

### **Taludes**

Previsão de contenção (arrimo) ou talude com proteção vegetal (quando a situação permitir) para ocorrência de desnível superior a 1,00 m. Os taludes de altura superior a 2,00 m receberão dispositivos de drenagem na crista e no pé do talude, sendo que a descida das águas deverá ocorrer através de canaletas ou escadarias de dissipação interligadas ao sistema de captação. Os taludes de altura superior a 3,00 m serão, ainda, interrompidos com bermas providas de canaleta. Para estes taludes com altura superior a 3,00 m poderá ser adotada outra solução de contenção e proteção, mediante parecer de consultores de solo. Nas divisas laterais a distância da edificação ao pé ou crista do talude deve ser superior ao desnível existente e não inferior a 1,50 m; Nas divisas de fundo a distância da edificação ao pé ou crista do talude deve ser superior ao desnível existente e não inferior a 3,00 m; Distância da edificação ao pé ou crista de taludes internos no empreendimento de 1,50 m no mínimo.

Não será permitido deitar saia de talude em terreno externo ao empreendimento.

Qualquer talude poderá ser substituído por muro de arrimo, a critério do Construtor.

Taludes nas divisas do empreendimento, que necessitem deitar saia em terreno externo ao empreendimento, terão prévia anuência do proprietário vizinho.

### **Abastecimento de Água Potável**

O projeto obedecerá às Normas da Concessionária ou Órgão Responsável.

O Conjunto Residencial será abastecido de água potável, proveniente da Rede Pública existente, no bairro São Simão, conforme carta de disponibilidade de água ( anexo). sendo que a interligação do sistema deve ser feita por conta do empreendedor, inclusive a construção de reservatório.

A distribuição interna será feita por meio de tubulação em PVC PBA, de acordo com as dimensões do projeto específico, que farão a distribuição até o hidrômetro individual para cada unidade habitacional e deste para seu reservatório elevado.



Os materiais provenientes da escavação e que se prestarem ao aterro, deverão ser colocados ao lado das valas a uma distância das bordas nunca inferior a medida da sua largura.

### **Drenagem em Áreas de Uso Comum do Residencial**

O projeto obedecerá às Normas da Prefeitura ou Órgão Responsável.

No dimensionamento da drenagem foi considerada a área de contribuição do empreendimento, bem como as contribuições a montante;

Haverá drenagem superficial nas canaletas existentes nos pés de taludes e parte das vias dos estacionamentos e também drenagem subterrânea, obedecendo ao Projeto específico a ser elaborado. A captação será efetuada por meio de bocas de lobo com descarga na rede subterrânea a ser implantada no eixo da rua, através de caixas de inspeção.

A rede interna será lançada pelo eixo da rua principal, em ponto baixo do residencial.

Os detalhes construtivos dos dispositivos de drenagem e tipos de matérias a serem empregados estarão discriminados no projeto executivo e memorial descritivo a serem entregues.

Os serviços necessários à sua execução serão feitos de acordo com as regras gerais apresentadas a seguir:

### **Rede De Energia**

A rede interna de energia será aérea em postes de concreto segundo as normas e projeto aprovado pela concessionária de energia elétrica.

A rede de fornecimento de energia primária do empreendimento será da concessionária.

Serão de responsabilidade do Construtor as providências e eventuais ônus junto quanto à fiscalização, vistorias e recebimento do serviço.

### **Iluminação Externa**

As luminárias serão metálicas, fixadas nos postes. Fiação flexível para isolamento 600 V,

Os postes de iluminação serão instalados nos locais previstos nos locais específicos.

### **Telefone/Interfone/Antena**

O projeto obedecerá as Normas da Concessionária.

A tubulação de telefone estará de acordo com as Normas vigentes da Concessionária

### **Obras Especiais :Muros De Arrimo/Contenção**

Serão executados muros de arrimo nos seguintes casos:

Previsão de contenção (arrimo) ou talude com proteção vegetal (quando a situação permitir) para ocorrência de desnível superior a 1,00 m;

Nas divisas laterais a distância da edificação ao pé ou crista do talude deve ser superior ao desnível existente e não inferior a 1,50 m; Nas divisas de fundo a distância da edificação ao pé ou crista do talude deve ser superior ao desnível existente e não inferior a 3,00 m; Distância da edificação ao pé ou crista de taludes internos no empreendimento de 1,50 m no mínimo.

Os taludes de altura superior a 2,00 m receberão dispositivos de drenagem na crista e no pé do talude, sendo que a descida das águas deverá ocorrer através de canaletas ou escadarias de dissipação interligadas ao sistema de captação. Os taludes de altura superior a 3,00 m serão, ainda, interrompidos com bermas providas de canaleta. Para estes taludes com altura superior a 3,00 m poderá ser adotada outra solução de contenção e proteção, mediante parecer de consultores de solo. Os muros de arrimo que possuírem altura superior a 1,50 m serão providos de Guarda Corpo de Proteção. A distância da edificação ao pé e crista de talude interno deverá ser de no mínimo 1,50 m. Os muros de arrimo serão objeto de projeto específico, elaborado por profissional habilitado.

### **Segurança Da População**

Seguem os principais problemas previstos durante e após a implantação do empreendimento Implantação de ações de comunicação social e sinalização de alerta aos moradores afetados e as medidas adotadas para minimizar e mitigar os impactos negativos. pela construção do empreendimento, através de placas indicativas, cones de sinalização, cavaletes, etc.

### **Controle Do Canteiro De Obras**

O barracão de obras devera possuir banheiro provido de tratamento simples de esgotos domésticos (fossa séptica seguida de sumidouro). Apos conclusão dos serviços, devera ser programada desmontagem, remoção, limpeza geral da área com coleta dos resíduos sólidos não acondicionados e plantio de gramíneas e mudas nativas em toda a área de abrangência do barracão de obras. Uso de equipamentos de proteção individual para atividades insalubres, controle de frota (tratores, retroescavadeira, moto-niveladora), a manutenção preventiva dos veículos, através da troca de óleo, devera ser programada em postos de combustíveis. Somente será autorizada no canteiro de obras apos

implantação de calha coletora e sistema de separação de óleo/areia, com venda do óleo trocado para o re-refino e guarda da Nota Fiscal de venda.

### **Controle De Erosão**

As áreas de compactação do solo serão restritas ao local do empreendimento, ou seja, valas para assentamento da tubulação.

### **Controle De Acidentes**

Todos os serviços serão executados de modo a ocasionar o mínimo de interferência com o tráfego de veículos ou pessoas transeuntes, moradores, ou que trabalhem próximos aos locais das obras. Será utilizada sinalização adequada ao longo das vias públicas (ruas ou avenidas) atendendo as normas e padrões exigidos pela Prefeitura Municipal. Também se tomara todo o cuidado para não causar avarias em propriedades de terceiros e também a outras redes existentes nos locais, procedendo se necessário a sondagem, identificação e proteção das mesmas. Não serão deixados ou jogados nas vias ou locais de obras, restos ou partes de materiais utilizados na execução das obras, ou seja, serão depositados em locais apropriados.

Além disso todas as frentes de obra estarão utilizando todos os equipamentos coletivos e individuais de proteção, tais como:

- Tapumes, onde se fizer necessário;
- Placas de advertência;
- Grades de sinalização;
- Cones;
- Capacete;
- Botina;
- Luvas;
- Colete refletivo.

### **Controle Do Material De Empréstimo**

Para o uso de material de empréstimo deverá ser contratada empresa legalmente constituída, com licenciamento junto a SEMA/MT e emissão de ART-CREA/MT de execução dos serviços.

Todos os serviços deverão estar de acordo com o Plano de Controle Ambiental apresentado, aos Projetos Técnicos do Sistema de Esgotamento Sanitário, a Lei Complementar n.º 232, que institui o Código Ambiental do Estado de Mato Grosso e Normas Técnicas específicas da ABNT. Para continuidade no processo de

Licenciamento serão apresentados Projetos Executivos de cada uma das obras apresentadas, relatório de andamento das obras e ART-CREA/MT de acompanhamento ambiental do engenheiro responsável, credenciado junto a SEMA/MT, de acordo com o Decreto 7324/2006 que dispõe sobre o Cadastro Técnico Estadual de Prestador de Serviço da SEMA.

### **Proteção Contra Acidentes**

Na execução dos trabalhos, devesse haver plena proteção contra o risco de acidentes com o pessoal da EMPREITEIRA e a terceiros, institutos seguradores. independentes da transferência desse risco a companhias ou Deverão ser providenciadas faixas de segurança para o livre trânsito de pedestres, em polos de concentração, em perfeitas condições de segurança durante o dia e a noite. Deverão ser construídas passagens temporária nos cruzamentos de ruas e pontes de a cesso para veículos de frente a estacionamentos e garagens.

Nas saídas e entradas de veículos em áreas de empréstimos, bota-fora ou frentes de serviços, devesse ser providenciada sinalização adequada, diuturnas, especialmente nos casos de eventuais inversões de tráfego.

As vias de acesso fechadas ao trânsito deverão ser protegidas com barreira e com a devida sinalização e indicação de desvio, devendo, durante a noite serem iluminadas e, em casos especiais, deverão ser postados vigias ou sinaleiros, devidamente equipados. Nos cruzamentos ou em outros locais onde não for possível utilizar desvios, o serviço devesse ser programado para liberação da área, podendo ser programado para os fins de semana ou para horários de menor movimento. ESCORAMENTO DE VALAS, em virtude da natureza do terreno, estar propenso ao desmoronamento, a EMPREITEIRA devesse providenciar o escoramento adequado.

Será obrigatório o escoramento para valas de profundidade superior a 1,50m (Portaria n.º46 do Ministério do Trabalho de 09/02/1962). Os tipos de escoramento a serem adotados, são de responsabilidade da EMPREITEIRA, que devesse decidir por ocasião da abertura das valas. Os escoramentos a serem adotados são os descritos a seguir Toda a vez que a escavação

A superfície lateral da vala será contida por tábuas de peroba de 2,7 x 16cm, encostadas umas nas outras, travadas horizontalmente por longarinas de peroba de 6 x 16cm, em



## **IMPACTOS POSITIVOS ADVINDA DO PROJETO:**

### **Aspectos Positivos – Redução de Vazios Urbanos**

A implantação desse empreendimento dentro da Macrozona trará um novo modelo de ocupação para a área. Esse novo referencial de Conjunto Habitacional é um impacto positivo não só dentro da área de implantação, mais sobretudo na Urbanização do Município, pois estamos diante de uma postura extremamente saudável para a urbanização, que é a ocupação dos VAZIOS URBANOS. Preencher os vazios urbanos é de fundamental importância para Cidade de Várzea Grande

Este trabalho traz as inquietações teóricas e as perspectivas metodológicas apontadas pela pesquisa em andamento sobre os vazios urbanos inseridos na malha urbana do Município. Este empreendimento contribui para reverter, ainda que em parte, o grave quadro de desigualdade e injustiça social representado pela existência, e permanência, dessas áreas vazias inseridas na malha urbana consolidada da cidade.

## **IMPACTOS POSITIVOS OU BENÉFICOS NA IMPLANTAÇÃO DO PLANO CONTROLE AMBIENTAL**

Impacto positivo, de média e longa duração. Geração de emprego e renda tanto de maneira direta pelas obras da implantação do projeto e sua infraestrutura quanto indireta pelo incremento do setor da construção civil e das atividades comerciais da região.

Incremento na arrecadação de impostos através das atividades do empreendedor, do patrimônio edificado e dos estabelecimentos ao seu redor.

Aumento da demanda por produtos e serviços ligados ao ramo da construção civil do município, em função da obra de instalação do projeto e infraestrutura na área.

Outro ponto positivo, é a área estar as margens da RODOVIAS DOS IMIGRANTES, que será contemplada com grandes investimento em infraestrutura, onde a Rodovia será duplicada e consolidada como uma das principais vias de escoamento de tráfego da Macrozona. Sua disposição longitudinal, permite fácil acesso a todos moradores da região, evitando o acúmulo de veículos e congestionamento nas vias de acesso.

Constatamos também, deficiência nos serviços públicos de transporte, como consequência da baixa densidade demográfica da região. Fato este que tende a minimizar a medida que aumenta a população e consequentemente a demanda por esse tipo de serviço.

Como base de estudo, foi considerada a área imediatamente adjacente ao projeto. Para verificação dos impactos nas vias consideradas, foram feitas análises de desempenho operacional das interseções impactadas pela abertura do empreendimento em estudo.



## CONCLUSÃO

Podemos concluir analisando os impactos advindos da implantação do projeto, que este NÃO CAUSA IMPACTOS NEGATIVOS AO MUNICÍPIO, uma vez que os impactos detectados concentram-se na fase de IMPLANTAÇÃO, identificados como sendo de caráter transitório, reversíveis e de baixa magnitude, passíveis de serem minimizados com as medidas mitigadoras anteriormente descritas.

Os impactos advindos da fase de OPERAÇÃO, são basicamente os impactos no sistema viário, que serão equacionados com as proposições contidas no Relatório de Impacto de Trânsito.

Na análise dos parâmetros urbanísticos, o projeto atende integralmente a legislação em vigor. No resultado final temos um saldo extremamente positivo, com um ganho significativo para a melhora da qualidade de vida de famílias de baixa renda, que estarão inseridas dentro de um contexto urbano dotado de toda infraestrutura, segurança, conforto e sobretudo pelo resgate da cidadania pela conquista da CASA PRÓPRIA.

O empreendimento em questão é de ALTO INTERESSE SOCIAL, uma vez que contempla famílias historicamente esquecidas pelas políticas sociais do governo. Sempre relegadas ao segundo plano, a população menos favorecida fez crescer as estatísticas do déficit habitacional no Brasil.

O programa Minha Casa Minha Vida, independente de cor ideológica deve ser reconhecido como um novo marco na urbanização do País.

Nesse sentido, é inegável o impacto positivo trazido pelo empreendimento. Esse projeto trás também, uma nova atitude, uma mudança de postura referente à QUALIDADE DA HABITAÇÃO. Percebe-se que não se trata de um “amontoado” de casas, mas um projeto dotado de toda infraestrutura. Com asfalto, calçada, meio fio, áreas verdes. Nesse sentido, é inegável o impacto positivo trazido pelo empreendimento.

FIM



## **BIBLIOGRAFIA**

EMBRAPA CENTRO NACIONAL DE PESQUISA DE SOLOS. (Sistema Brasileiro de Classificação de Solos, Brasília, 412,p, 1999.

MINISTÉRIO DA CIÊNCIA E TECNOLOGIA. Sensoramento Remoto e Nacional de Pesquisas Espaciais, 43 p, 1998.

## **CONSULTAS:**

Ecologia Urbana E Poder Local – Alfredo Sirkis

ESTUDO DE VAZIOS URBANOS- ARQT. ANDREA BORDE

NR – NORMAS REGULAMENTADORAS

NBR - NORMAS BRASILEIRAS REGULAMENTADORAS

LEI 6938/81 DA POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE.

LEI 9605 DE CRIMES AMBIENTAIS

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE VÁRZEA GRANDE

## **1. EQUIPE TÉCNICA :**

Arquiteto Responsável: José Da Costa Marques

Arquiteta Karla Di Grecco

Arquiteta Cluadineia Barros Geraldís

Legislação: Dr. Marcos Cesar Flores

Documentos: Iracema Maria Maldonado

Fotos: Jonas Rabelo

Estagiários: Caroline Kroling / Janaina Figueiredo/ Camilla Di Grecco

Pesquisa : Anderson Amorim

Finalização : Marcos Serra Amorim

Ordenação Gráfica: Real Imagens

## **AGRADECIMENTOS:**

Secretaria De Estado De Desenvolvimento De Turismo- Governo Do Estado De Mato Grosso

Secretaria De Cidades Do Estado De Mato Grosso

Secretaria De Infraestrutura – SINFRA

Secretaria Do Meio Ambiente De Várzea Grande

Secretaria Do Meio Ambiente – Mato Grosso

INFRAERO

CAPITAL TRANSPORTES

UNIÃO TRANSPORTES

IBGE/MT



Agradecimento especial:

Secretaria municipal de desenvolvimento urbano de várzea grande  
Superintendência de políticas habitacionais de Várzea Grande.

---

Os direitos autorais deste trabalho estão protegidos pelo conselho de arquitetura e urbanismo  
Não podendo ser reproduzido total ou parcialmente

Grecco+Marques – Arquitetura

# ANEXOS

A R Q U I T E T U R A

## Comprovante de inscrição e de situação cadastral

Contribuinte,

ordem os dados de identificação da Pessoa Jurídica e, se houver qualquer divergência, providencie junto à RFB a sua atualização cadastral.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL		CADASTRO NACIONAL DA PESSOA JURÍDICA	
NÚMERO DE INSCRIÇÃO 20.802.546/0001-89		COMPROVANTE DE INSCRIÇÃO E DE SITUAÇÃO CADASTRAL	
MATRIZ		DATA DE EMISSÃO 22/08/2014	
NOME EMPRESARIAL OPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BUNETIS LTDA			
TITULO DO ESTABELECIMENTO (NOME DE FANTASIA) RESIDENCIAL BUNETIS			
CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA PRINCIPAL 41.20-4-00 - Construção de edifícios			
CÓDIGO E DESCRIÇÃO DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS SECUNDÁRIAS 66.10-3-43 - Loteamento de imóveis próprios			
CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA NATUREZA JURÍDICA 206-2 - SOCIEDADE EMPRESARIAL LIMITADA			
ENDEREÇO R BARÃO DE MELGACÓ		NÚMERO 3868	COMPLEMENTO SALA 301 SUBSALA 04 BDF L. 888.00
CEP 78.045-300	BARRIO GOVERNADO CENTRO NORTE II	MUNICÍPIO CUIABÁ	UF MT
SITUAÇÃO CADASTRAL ATIVA		DATA DA SITUAÇÃO CADASTRAL 22/08/2014	
MOTIVO DE SITUAÇÃO CADASTRAL			
SITUAÇÃO ESPECIAL		DATA DA SITUAÇÃO ESPECIAL	

previsto pela Instrução Normativa RFB nº 1.470, de 30 de maio de 2014.

emitido no dia 22/08/2014 às 16:33:19 (data e hora de Brasília).

Página: 1/1



A RFB agradece a sua visita. Para informações sobre política de privacidade e uso, clique aqui  
ou visite sua página

**CONTRATO DE CONSTITUIÇÃO DE EMPRESA SOB FORMA DE  
SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO (SPE)**

**SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA**

**AMAZON CONSTRUTORA LTDA**, sociedade empresária limitada, com sede na Rua Barão de Melgaço, 3.988, sala 501, Edifício Leblon, Bairro Centro, no município de Cuiabá-MT, CEP 78.005-300, com seu ato constitutivo arquivado na Junta Comercial do Estado de Mato Grosso sob o NIRE 51.200.528.779 em 04/04/1994, inscrita no CNPJ/MF sob nº 97.411.771/0001-03, neste ato representada pelo sócio administrador, **Rodrigo Octávio Ribeiro de Oliveira**, brasileiro, natural de Campo Grande/MS, solteiro, empresário, residente e domiciliado na Rua Barão de Melgaço, nº 3988, Sala 501, Edifício Leblon, Bairro Centro Norte, Cuiabá-MT, CEP 78005-300, nascido aos 06 dias do mês de Dezembro de 1990, portador do RG nº 1597246 - SSP/MS e inscrito no CPF/MF nº 001.872.881-27;

**CONENGE CONSTRUÇÃO CIVIL LTDA**, sociedade empresária limitada, com sede na Rua Nossa Senhora da Guia, nº 361, Bairro Santa Marta, CEP 78.043-605, no município de Cuiabá-MT, com seu ato constitutivo arquivado na Junta Comercial do Estado de Mato Grosso sob NIRE 51.200.025.998 em 19/10/1979, inscrita no CNPJ/MF sob nº 14.930.440/0001-52, neste ato representada pelo sócio administrador, **Luiz Carlos Richter Fernandes**, brasileiro, engenheiro civil, natural de Castro-PR, casado sob regime de comunhão total de bens, residente e domiciliado na Avenida Senador Filinto Müller, nº 1.301, Quilombo, Cuiabá-MT, CEP 78.330-409, nascido aos 17 dias do mês de agosto de 1953, portador do RG nº 808176 - SSP/PR e inscrito no CPF/MF sob nº 253.483.459-20;

Resolvem, consoante legislação emanada da Lei 10.406/2002, em seus artigos 981 a 985 e nos Artigos 972, 977, 978, 1.001, 1.024, e 1.052 a 1.058, **constituir uma sociedade empresária limitada na forma de SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO (SPE)**, que reger-se-á pelas cláusulas e condições seguintes:

**DA DENOMINAÇÃO**

**CLÁUSULA PRIMEIRA-** A Sociedade girará sob a seguinte Denominação Social "**SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA**" e será uma sociedade empresária limitada, de propósito específico, regida pelo presente Contrato Social e pelas disposições legais previstas nos termos da Lei 10.406/2002, em seus Artigos 981 a 985 e nos Artigos 972, 977, 978, 1.001, 1.024 e 1.052 a 1.058, no que lhes forem aplicáveis e com nome de fantasia: **RESIDENCIAL BURITIS**.

**DA SEDE**

**CLÁUSULA SEGUNDA-** A Sociedade terá sua sede e foro na Rua Barão de Melgaço, nº 3.988, sala 501, Subsala 04, Edifício Leblon, Bairro Centro Norte, Cuiabá-MT, CEP 78.005-300.

**CONTRATO DE CONSTITUIÇÃO SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA**

**Página 1 de 6**



JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MATO GROSSO  
Certifica o Registro em 22/08/2014 sob nº 51201439893  
Protocolo: 14/686654-0 de 31/07/2014  
NIRE: 51201439893

**SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA**  
Chancela: **P4CA-D-90CA-A-4MA-43532-02859-0006-1F628-F888**  
Cuiabá, 22/08/2014

*Katia Cristina Teixeira da Costa Diniz*  
Secretária Geral



GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO  
 SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA  
 CADASTRO DE CONTRIBUINTE - CCE/MT  
 CARTÃO DE IDENTIFICAÇÃO DO CONTRIBUINTE - CIC/CCE - ELETRÔNICO



### INSCRIÇÃO PROVISÓRIA

Número de Inscrição Estadual <b>13883533-6</b>	CNPJ/C.P.F do Responsável <b>20.992.549/0001-89</b>	Data Início Atividade - SEFAZ <b>29/08/2014</b>	Data Validade Cartão <b>27/11/2014</b>
Razão Social / Nome do Produtor Rural <b>SPE LOTAMENTO RESIDENCIAL BURITIS</b>			
Nome Fantasia / Nome do Estabelecimento <b>RESIDENCIAL BURITIS</b>			
Código e Descrição da Atividade Econômica Principal <b>4120-4/00 - Construção de edifícios</b>			
Códigos das Atividades Econômicas Secundárias <b>6810-2/03</b>			
Código e descrição de Natureza Jurídica <b>206-2 - SOCIEDADE EMPRESÁRIA LIMITADA</b>			
Endereço <b>RUA BARAO DE MELGACIO, 3988, SALA 501, SUBSALA 04, EDIFÍCIO LEBLON</b>			Distrito
Ponto de Referência <b>PRÓXIMO AO BANCO RURAL</b>			
Bairro <b>CENTRO NORTE</b>	CEP <b>78095-300</b>	Município <b>CUIABÁ</b>	UF <b>MT</b>
Calça Postal	Fax <b>(65) 3321-7869</b>	Correio Eletrônico <b>fiscal@superintendenciasefaz.com.br</b>	Telefone <b>(65) 3624-2895</b>
CRC do Responsável <b>MT-00037900-7</b>			

Nº de autenticação:

Conforme Portaria nº 051/2004-  
 SEFAZ





## DECLARAÇÃO DE POSSIBILIDADE PARA ABASTECIMENTO DE ÁGUA

DPA  
Nº 0022 / 2013

### EMPREENDIMENTO

Nome / Razão Social: CONENGE CONSTRUÇÃO CIVIL LTDA	CNPJ: 14.936.443/0001-02
Solicitante: ALBANO LUIZ DE ALMEIDA BARROS	CPF/CREA:
Empreendimento: LOTEAMENTO RESIDENCIAL	
Rua: Rodovia dos Imigrantes a 1000M da entrada do Capão Grande	
Bairro: CAPÃO GRANDE	Cidade: VÁRZEA GRANDE - UF: MT
E-mail: adm03@conengeconstrucao.com.br	Telefone: 3611-0300

### O ABASTECIMENTO PODERÁ SER IMPLANTADO NAS SEGUINTE CONDIÇÕES

A CONENGE CONSTRUÇÃO CIVIL LTDA, inscrita no Departamento de Água e Esgoto de Várzea Grande - DAE-VG, a VIABILIDADE DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA para o Empreendimento Residencial e Comercial contendo 1.000 unidades residenciais e 60 lotes comerciais. O DAE-VG informa que há viabilidade para atender com interligação de água tratada o Empreendimento Residencial e Comercial.

Fica sobre responsabilidade da CONENGE a complementação de rede de abastecimento de água DN 300mm no trecho compreendido entre o RAP SÃO SIMÃO E ESSE RESIDENCIAL COM RESERVATÓRIO.

Seguir as Legislações:

- Lei Federal n.º 6.766/79, o parcelamento do solo urbano somente pode ser levado a efeito mediante loteamento ou desmembramento (artigo 2º, inciso I);
- Lei N.º 3.112/2007 - Plano Diretor de Várzea Grande;
- NBR 12218 - Rede de Distribuição de Água;

O Projeto deverá conter encadernação com os seguintes Documentos:

- Memorial Descritivo do Sistema de Abastecimento de Água;
- Planta com detalhamento do Sistema de Rede de Abastecimento de Água;
- Planta de execução e de Cálculo do Sistema de Abastecimento;
- Memorial de cálculo do Sistema de Abastecimento de Água;
- Padronização coletiva e individual (Ramal, Cavalete-Hidrômetro);
- Licenciamento e Outorga SEMA (Licença Prévia, Licença de Implantação e Licença de Operação).

QBB: Seguir o manual de instruções do DAE para os próximos passos.


- 1000 unidades residenciais - 60 lotes comerciais - TAXA: 5.085,00 (cinco mil e oitenta e três reais)

Esta declaração é válida por prazo de 01 (um) ano, a contar da presente data.

### ASSINATURA

Certos de poderes conferidos com a presente aprovação, assinamos a presente declaração para validade exclusivamente no âmbito - 03 de Setembro de 2013

  
 Aubeci Davi dos Reis  
 Eng. Sanitarista/Seg. do Trabalho  
 Diretor de Operações

  
 Zelandia de Aguiar dos Santos  
 Diretor Presidente

**Aubeci Davi dos Reis**  
 Eng. Sanitarista/Seg. do Trabalho  
 CREA 120085208-7  
 Diretor de Operações - DAE/VG  
 Av. João Camargo, 2.509 - Bairro Jardim das Glórias - Várzea Grande/MT - Cep: 78125-000 - Fone: (65) 3628 9625 - Fone: (65) 3688 9620 / 3688 9622

	<b>Diretoria de Operações</b> <b>Aubaci Davi dos Reis</b> <b>Engenheiro Sanitarista e de Segurança do Trabalho</b> <b>Diretor</b>	
<b>DECLARAÇÃO DE POSSIBILIDADE PARA ESGOTAMENTO</b>		<b>DAE</b> <b>0041/2014</b>
<b>SOLICITANTE</b>		
<b>Nome da Empresa:</b> SPE Residencial Buritis <b>Logradouro da Empresa:</b> Rua N. S. de Guia nº 361 <b>Bairro:</b> Jardim Santa Marta <b>Interessado:</b> Albano Lur da Almeida Barros <b>E-mail:</b> albm03@outlook.com.br		<b>CNPJ:</b> 20.902.849/0001-09 <b>CEP:</b> 78.045-605 <b>Município:</b> Cuiabá <b>UF:</b> MT <b>CREA/CPF:</b> 587.348.101-68 <b>Telefone:</b> (55) 3611-0300
<b>EMPREENDIMENTO</b>		
<b>Nome da Obra:</b> Residencial Buritis <b>Logradouro da Obra:</b> Rodovia dos Imigrantes Proximo Roca S. Mateus <b>Bairro:</b> Fomiguetto <b>Coord. geográficas:</b> Latitude 8265332.93    Longitude 588668.63		<b>CEP:</b> 78.150-000 <b>Município:</b> Várzea Grande <b>UF:</b> MT
<b>Caracterização para Viabilidade de Abastecimento</b>		
A SPE Residencial Buritis, solicita ao DAE-VG - Departamento de Água e Esgoto de Várzea Grande - a Viabilidade para o Esgotamento Sanitário. O DAE possui uma estação de tratamento na região, ficando estabelecido que a proponente compromete-se a interligar no sistema de tratamento existente no Bairro São Mateus para atender a demanda das residências.		
<b>CARACTERIZAÇÃO DA TAXA</b>		
- Menor de unidade: 843 Residência - Conforme o Decreto Municipal 041/2014, item 8.27.3 - aprovação do projeto (projeto Anexo de 200 unidades) R\$ 997,54 (Cinco mil Noventa e Nove e sete Reais e cinquenta e quatro centavos); - Quando for apresentar o projeto para aprovação deverá trazer esta taxa paga		
<b>CONDICIONANTES</b>		
Segue a Legislação e Normas para a elaboração do Projeto:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- LEI FEDERAL Nº 9433, DE 08 DE JANEIRO DE 1997 - Política Nacional de Recursos Hídricos;</li> <li>- LEI FEDERAL Nº 11.445, DE 5 DE JANEIRO DE 2007 - Saneamento Básico;</li> <li>- RESOLUÇÃO CONEMA MT Nº 01/2013 - Padrão de lançamento de efluentes em corpos de água de estação de tratamento de Esgoto doméstico em galeria de água pluvial;</li> <li>- RESOLUÇÃO CONAMA MT 430/2011 - Condições e Padrão de lançamento de efluentes;</li> <li>- LEI MUNICIPAL Nº 1.912/97 - Código Sanitário Municipal;</li> <li>- NBR 7229/2003 - Projeto, Construção e Operação do sistema de Tanque Séptico;</li> <li>- NBR 11.969/1997 - Tanque Séptico - Unidades de tratamento complementar e disposição final dos efluentes líquidos - projeto, construção e operação;</li> </ul>		
Para a Aprovação do Projeto deverá ser encaminhado os seguintes elementos:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planta de Implantação (Saneamento, sistema de tratamento, ponto de lançamento de efluente);</li> <li>- Licença Ambiental;</li> <li>- Memorial Descritivo Sanitário;</li> <li>- Planta de extração de efluente do sistema de esgotamento sanitário;</li> <li>- Planta hídrica e Corte com Layout dos Tanques Sépticos (Fossa Séptica, Fossa Filtro e Desarenagem).</li> </ul>		
 <b>Aubaci Davi dos Reis</b> <b>Eng. Sanitarista e de Segurança do Trabalho</b> <b>Diretor de Operações</b>		
Av. Gervílio Campos, 2.599 - Bairro Jardim dos Amigos - Várzea Grande - MT - CEP 78.150-000 Fone: (55) 3688-9630 Fax: (55) 3688-9630 E-mail: grecco@grecco.com.br		
<b>DAE/VG</b>		

Livro nº 2 - Registro  
Geral

1º Serviço Notarial e de Registro

MATRÍCULA  
92.200

FICHA  
01

Varzea Grande - Mato Grosso  
Livro nº 2 - Registro Geral

Varzea Grande/MT, 20 de maio de 2013.

**IMÓVEL:** Uma área de terra rural com **65,0773407ha**, situada no lugar denominado **"Formigueiro"**, nesta cidade de Varzea Grande/MT, **assim descrito:** O MP-1 esta localizado no vértice do lado determinado pela faixa de domínio da Rodovia dos Imigrantes e área da Agrocria Com. E Ind. Ltda, dele segue uma linha de 629,099m e o azimute de 155°22'57", até o MP-2; O MP-2 esta localizado no vértice do lado que faz limite com a faixa de domínio da Rodovia dos Imigrantes dele segue uma linha de 245,534m e o azimute de 210°03'19" até atingir o MP-3; O MP-3 esta localizado no vértice do lado que faz limite com área de Sives Jose da Silva, dele segue uma linha de 250,00m a o azimute de 155°22'57" até atingir o MP-4; O MP-4 esta localizado no vértice do lado que faz limite com área de Arsilos - Deposito de Cereais, dele segue uma linha de 284'45mts com o azimute de 210°03'19" até atingir o MP-5; O MP-5 esta localizado no vértice do lado que faz limite com área de Arsilos - Deposito de Cereais, dele segue uma linha de 95,00mts com o azimute de 236°27'09" até atingir o MP-6; O MP-6 esta localizado no vértice do lado que faz limite com área desmembrada, dele segue uma linha de 1.132,59m com o azimute de 139°56'38" até o MP-7; O MP-7 esta localizado no vértice do lado que faz limite com área de Sir Jose da Silva, dele segue uma linha de 339,12mts com o azimute de 49°56'37" até o MP-8; O MP-8 esta localizado no vértice do lado que faz limite com área de Sir Jose da Silva, dele segue uma linha de 120,00mts com o azimute de 155°22'57" até o MP-9. O MP-9, esta localizado no vértice do lado que faz limite com área da Agrocria com. E Ind. Ltda, dele segue uma linha de 520,10m com o azimute de 49°56'37" até o MP-1, ponto que deu origem a esse perimetro. **Imóvel este remanescente de uma área com 115,2920877ha**, conforme planta e memorial descrito elaborado e assinado pelo Eng. Civil Sr. Dago Vianna de Amida (CREA 2607308720), devidamente registrado no CREA sob ART n° 1618293 aos 16/04/2013, e que fica devidamente arquivado nestas notas.

**PROPRIETÁRIOS: SIVES JOSÉ DA SILVA e sua esposa LIA MARIA FIGUEIREDO DA SILVA**, brasileiros, declaram serem casados sob o regime de Comunhão de Bens, antes da vigência da Lei 6.515/77, casamento realizado aos 10 de setembro de 1977, conforme Certidão de Casamento n° 409, lavrada às fls. 126, do Livro nº 2-B, no Segundo Serviço Notarial e Registral desta Comarca de Varzea Grande-MT (responsabilizando civil e criminalmente pela declaração ora fornecida), residentes e domiciliados na Rua São Bento, nº 86, Bairro Centro, nesta cidade de Varzea Grande/MT, ele natural de Varzea Grande/MT, nascido aos 26/08/1944, engenheiro civil, portador da Carteira de Identidade RG nº 297.284-SSP-MT expedida em 26.05.1980 e inscrito no CPF sob nº 021.897.631-34, filho do Sr. João Libanio da Silva e da Srª Ana Maria da Silva, ela natural de Cuiabá/MT, nascida aos 28/08/1938, do lar, portadora da Carteira de Identidade RG nº 047.478-SSP-MT expedida em 05.03.1977 e







**ESTADO DE MATO GROSSO**  
**PREFEITURA MUNICIPAL DE VÁRZEA GRANDE**  
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

**PARECER**

De acordo com a Lei 3.727/2012 e Lei 3.979/2013, de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, o imóvel descrito na Matrícula 92.200 está localizado em três Zonas:

- Zona de Serviço 2 (ZS2)
- Zona Industrial 2 (ZI2)
- Zona Predominantemente Residencial (ZR)

**1) Zona de Serviço 2 (ZS2)**

Conforme a Lei 3.727/2012 é **PROIBIDA** a ocupação nesta Zona por **Habitação Multifamiliar**. De acordo com esta Lei é permitido a ocupação nesta zona somente dos seguintes usos:

**Classificação de Usos**

Zonas	Permitido	Permitido (R/N/REV)	Tolerado	Proibido
ZS2 (ZS)	<p>* Comércio em pequenos estabelecimentos</p> <p>* Comércio em estabelecimentos gerais</p> <p>* Comércio em estabelecimentos específicos</p> <p>* Comércio em estabelecimentos específicos</p> <p>* Comércio em estabelecimentos específicos</p> <p>* Comércio em estabelecimentos específicos</p>	<p>* Comércio em estabelecimentos gerais</p> <p>* Comércio em estabelecimentos específicos</p> <p>* Comércio em estabelecimentos específicos</p> <p>* Comércio em estabelecimentos específicos</p> <p>* Comércio em estabelecimentos específicos</p> <p>* Comércio em estabelecimentos específicos</p>	<p>* Habitação unifamiliar</p>	<p>* Habitação multifamiliar</p>

Segue em anexo a este Parecer a Tabela de Relação de Usos exemplificando os tipos de comércio.

Os índices urbanísticos da Zona de Serviço 2 são:

- Taxa de Ocupação máxima: 50%
- Taxa de Permeabilidade mínima: 30%
- Coeficiente Básico: 1
- Coeficiente Excedente: Não possui
- Afastamento lateral mínimo: 3,00 metros
- Afastamento frontal mínimo: 10,00 metros

**SEÇÃO V**  
**DA ZONA DE SERVIÇO (ZS)**

Art. 20 As Zonas de Serviços (ZS) são zonas compreendidas em áreas ao longo de rodovias, eixos viários metropolitanos, destinadas à implantação de atividades comerciais e de serviços que, por seu porte ou natureza, exijam confinamento em áreas próprias ou sejam geradoras de tráfego pesado ou intenso, classificam-se em:

I - Zona de Serviço 1 (ZS-1)

II - Zona de Serviço 2 (ZS-2) - É parte integrante da Zona de Serviço 2 (ZS-2), os terrenos com testada para a BR 163 (Rodovia dos Imigrantes) no seu trecho compreendido entre a ponte

## **PREFEITURA MUNICIPAL DE VÁRZEA GRANDE**



**Secretaria Municipal de  
Desenvolvimento Urbano**

### **TERMO DE REFERENCIA Nº 08/2014**

Várzea Grande, 25 de julho 2014

Interessado: JOSÉ DA COSTA MARQUES

Proprietário: S & E AMAZON CONCRETE CONSTRUTORA

Órgão solicitante: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - (SMU)

*Objeto: Apresentação à solicitação do Termo de Referência, pela interessada do EMFUM do empreendimento na categoria Loteamento/condomínio, tipo B Padrão dos Imigrantes sem Região Cuiabá Várzea Grande - MT*

O presente Termo de Referência tem por orientação básica a Lei Federal nº 10.257 de 2001, Estatuto da Cidade, que estabelece diretrizes gerais a cerca do Estudo de Impacto de Vizinhança em seus artigos 37 e 38 e na Lei Complementar nº 3112 de 2007, em seu art. 8º que tornou obrigatório o EIV para empreendimentos com área construída total superior a 5.000 m², considerando que o disposto na Lei 3.880/2011 e Lei nº 3.859/12, que regulamentam o EIV.

Via orientar a elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV e respectivo relatório, a ser apresentado pelo empreendedor para a Prefeitura Municipal de Várzea Grande/MT, para subsidiar a concessão das licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento por obra de natureza impactante sobre a qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades.

Página 1 de 10

Tel: (65) 3432-8898

Av. Carlos Brancs, nº 1.510 - Água Limpa - Várzea Grande/MT - CEP: 76125-702 CABAIS

Email: desenvolvimento@vazzeagrande.mt.gov.br Site: www.vazzeagrande.mt.gov.br

## **PREFEITURA MUNICIPAL DE VÁRZEA GRANDE**



### **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano**

adotados, sob os aspectos técnicos e ambientais. No caso de utilização do sistema público de esgotamento sanitário apresentar declaração de possibilidade de esgotamento do órgão responsável por sua administração.

j) Com relação à gestão de resíduos sólidos deverá apresentar alternativas de tratamento/valorização, acondicionamento, coleta, transporte, destino, justificando a alternativa escolhida e os parâmetros adotados, sob os aspectos técnico, econômico e ambiental. No caso de utilização do sistema público de limpeza urbana, apresentar declaração de possibilidade de coleta, transporte, tratamento e destinação final de resíduos sólidos do órgão responsável por sua operação.

j) Indicação dos bens tombados patrimoniais, edificados e naturais nas esferas municipal, estadual e federal na área de estudo, especialmente na área de influência imediata;

k) Indicação da fauna existente;

l) realizar levantamento planialtimétrico

Além dos aspectos levantados acima deverá estudar a identificação e avaliação dos impactos urbanos, como também as propostas de medidas mitigadoras e compensatórias e quando for o caso, elaborar programas de monitoramento dos impactos e da implementação de medidas mitigadoras.

Deve também ser apresentado em volume separado o **Relatório de Impacto de Vizinhança** e conterá, no mínimo:

1) Os objetivos e justificativas do projeto, sua relação e compatibilidade com as normas urbanísticas existentes;

Página 8 de 10

Tel: (65) 3692-6020

Av. Castelo Branco, nº 1.630 - Água Limpa - Várzea Grande/MT - CEP: 78125-702 "ABRASS"

Email: desenvolvimentourbanovg@hotmail.com Site: www.varzeagrande.mt.gov.br



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE VÁRZEA GRANDE**



### **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano**

Deverão ser pesquisados e analisados, para cada alternativa, os impactos positivos e negativos, diretos e indiretos, de curto, médio e longo prazo; reversíveis e irreversíveis, bem como os riscos e benefícios para as classes sociais influenciadas pelo empreendimento.

Deverá ser analisada a compatibilização do estudo com a legislação urbano e ambiental federal, estadual e municipal incidente ao empreendimento e sua área de influência, com indicação das limitações administrativas impostas pelo poder público.

Também deverá indicar informações sobre a descrição e natureza da atividade ou empreendimento, bem como: área construída, área computável, população fixa, população flutuante e acessos, números de vagas de estacionamento para usuários e visitantes, quando for o caso; planta de situação e localização da atividade ou empreendimento em escala (mínima) de 1: 500.

Deverá ser observado o roteiro a seguir, servindo este como ponto de referência para os quesitos formulados.

#### **ROTEIRO PARA ELABORAÇÃO DO EIV**

Segundo o art. Art. 37 do Estatuto da Cidade, o EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

- 1) adensamento populacional;
- 3) uso e ocupação do solo;

Página 3 de 10

Tel: (65) 3692-6828

Av. Castelo Branco, nº 1.530 - Água Limpa - Várzea Grande/MT - CEP: 78125-702 "ABRASS"

Email: desenvolvimentourbanovg@hotmail.com Site: www.varzeagrande.mt.gov.br

## **PREFEITURA MUNICIPAL DE VÁRZEA GRANDE**



### **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano**

- 4) valorização imobiliária;
- 5) geração de tráfego e demanda por transporte público;
- 6) ventilação e iluminação;
- 7) Paisagem urbana e patrimônio natural e cultural

#### **1) ADENSAMENTO POPULACIONAL:**

Deverão ser apresentadas as seguintes informações, contendo no mínimo:

- a) público alvo
- b) área prevista da atividade ou empreendimento;
- c) número de unidades previstas, caracterizando seu uso;
- d) estimativa da população, fixa e flutuante que irá utilizar a atividade ou empreendimento;
- e) consumo previsto de água;
- f) consumo previsto de energia elétrica;
- g) demanda prevista de serviços de telecomunicações

#### **2) USO E OCUPAÇÃO DO SOLO:**

- a) Realizar o levantamento e análise de uso do solo, com indicação de Zonas Especiais na área e adjacências, conforme estabelecidas no

Página 4 de 10

Tel: (65) 3692-6828

Av. Castelo Branco, nº 1.530 - Água Limpa - Várzea Grande/MT - CEP: 78125-702 "ABRASS"

Email: desenvolvimento@urbanovg@hotmail.com Site: [www.vazzeagrande.mt.gov.br](http://www.vazzeagrande.mt.gov.br)

## **PREFEITURA MUNICIPAL DE VÁRZEA GRANDE**



### **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano**

eletrônico de bancos, bancas de revistas, arborização pública, manejo de tráfego, sinalização, etc.

Deverá também:

- b) analisar a capacidade viária e determinação do nível de serviço atual;
- c) determinar o tráfego gerado segundo a distribuição modal e definição do nível de serviço futuro;
- d) número de vagas de estacionamento previstas para usuários e visitantes;
- e) avaliar a necessidade e elaboração de alterações geométricas, de circulação e sinalização viária;
- f) avaliar as repercussões sobre as operações de transporte coletivo e táxi;
- g) indicar qual o principal meio de transporte utilizado pela população fixa e flutuante que frequentaram o empreendimento e a quantificação do número de usuários;
- h) indicar as entradas e saídas de veículos no empreendimento, propondo a melhor forma de integração com a malha viária, com o intuito de não congestionar a fluidez das vias existentes.

#### **7) PAISAGEM URBANA E PATRIMÔNIO NATURAL E CULTURAL:**

Incluem-se os aspectos ambientais, que devem conter no mínimo:

- a) levantamento e caracterização da vegetação existente;
- b) quando em terreno que contenha vegetação de interesse de preservação, ou essa esteja em terreno adjacente à Atividade ou Empreendimento ou em área

Página 6 de 10

Tel: (65) 3472-4828

Av. Castelo Branco, nº 1.530 - Água Limpa - Várzea Grande/MT - CEP: 78125-702 "ABRASS"

Email: desenvolvimento@urbano.org.br Site: www.varzeagrande.mt.gov.br



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE VÁRZEA GRANDE**

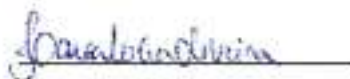


### **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano**

As observações aqui citadas não impedem a apresentação de outras informações exigidas pela legislação municipal e federal e que devam constar no EIV/RIV.

Obs: Devorá ser entregue 4(quatro) vias impressas e em formato digital.

A validade do Termo de Referência será de no máximo de 6 (seis) meses contados a partir da data de emissão.



Maria Lucia Oliveira

Coordenadora de Desenvolvimento Urbano



Antonio Iracildo Rodrigues

Superintendente de Desenvolvimento  
Urbano

Página 10 de 10

Tel: (65) 3692-6828

Av. Castelo Branco, nº 1.530 - Água Limpa - Várzea Grande/MT - CEP: 78125-702 "ABRASS"

E-mail: desenvolvimentourbanovg@hotmail.com Site: www.varzeagrande.mt.gov.br

## **PREFEITURA MUNICIPAL DE VÁRZEA GRANDE**



### **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano**

- 2) A descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, especificando para cada uma delas, nas fases de construção e operação, a área de influência, as matérias-primas e mão-de-obra, as fontes de energia, os processos e técnicas operacionais, os prováveis efluentes, emissões, resíduos de energia, os empregos diretos e indiretos a serem gerados;
- 3) A síntese dos resultados dos estudos de diagnósticos urbano e ambiental da área de influência do projeto;
- 4) A descrição dos prováveis impactos urbanos e ambientais da implantação e operação da atividade, considerando o projeto, suas alternativas, os horizontes de tempo de incidência dos impactos e indicando os métodos, técnicas e critérios adotados para sua identificação, quantificação e interpretação;
- 5) A caracterização urbana futura da área de influência, comparando as diferentes situações da adoção do projeto e suas alternativas, bem como com a hipótese de sua não realização;
- 6) A descrição do efeito esperado das medidas mitigadoras previstas em relação aos impactos negativos, mencionando aqueles que não puderam ser evitados, e o grau de alteração esperado;
- 7) O programa de acompanhamento e monitoramento dos impactos;
- 8) Conclusões e comentários de ordem geral.

Cabe consultar a (Superintendência de Transportes Urbanos) STU sobre a existência de projetos viários para região, detalhes técnicos, faixas de desaceleração; bem como consultar os demais órgãos competentes quanto à coleta e destinação dos resíduos sólidos, à limpeza e às adequações para o enruescimento.

Página 9 de 10

Tel: (65) 3692-6828

Av. Castelo Branco, nº 1.530 - Água Limpa - Várzea Grande/MT - CEP: 78125-702 "ABRASS"

Email: desenvolvimentourbanovg@hotmail.com Site: [www.varzeagrande.mt.gov.br](http://www.varzeagrande.mt.gov.br)

## **PREFEITURA MUNICIPAL DE VÁRZEA GRANDE**



### **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano**

Todos os estudos, projetos e laudos constantes do presente EIV/RIV deverão ser elaborados por equipe multidisciplinar habilitada, responsável tecnicamente pelos estudos apresentados, a expensas do empreendedor, devendo constar no documento, identificação do interessado e dos profissionais responsáveis com endereço e telefones para contato, e registro nos respectivos Conselhos Profissionais e a Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) e/ou (RRT) de cada profissional.

O município poderá solicitar informações complementares caso entenda que as informações fornecidas sejam insuficientes para emissão do termo de referência solicitado.

O Estudo de Impacto de Vizinhança e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança deverão atender às legislações urbanas do município de Várzea Grande, tais como o próprio Plano Diretor, a lei de parcelamento do solo urbano, lei de zoneamento de uso e ocupação do solo urbano, código de obras, além de outras eventualmente pertinentes ao caso.

#### **DIRETRIZES**

Deverão ser pesquisados e monitorados os impactos gerados sobre a área de influência direta e indireta a ser objeto de estudo, em todas as etapas, desde a sua implantação até o seu funcionamento, incluindo as ações de manutenção. A área de influência direta deverá ser formada por um raio de 1,5 km (um quilômetro e meio) e a área de influência indireta deverá ser formada por um raio de 3,0 km (três quilômetros).

Página 2 de 10

Tel: (65) 3692-6828

Av. Castelo Branco, nº 1.530 - Água Limpa - Várzea Grande/MT - CEP: 78125-702 "ABRASS"

Email: desenvolvimento@urbanovg@hotmail.com Site: www.varzeagranda.mt.gov.br



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE VÁRZEA GRANDE**



### **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano**

pública, deverá apresentar análise do impacto causado com proposta de redução dos danos, remanejamento e/ou recuperação da vegetação;

c) previsão de alteração do solo e do perfil do terreno, apontando as medidas de controle, quando a alteração implicar em riscos ao ambiente e à segurança pública;

d) definição da destinação do lixo, entulho e sobras não aproveitadas da fase de construção do empreendimento;

e) definição das medidas mitigadoras com relação à geração de ruídos e poeira na fase de construção;

f) definição das medidas mitigadoras e compensatórias, aplicando-se o princípio da razoabilidade quando justificar o interesse público;

g) deverá apresentar as alternativas de uso de mananciais (inclusive os subterrâneos), de concepção, de localização e as tecnologias e métodos construtivos estudados, justificando as alternativas escolhidas e os parâmetros de projeto adotados, sob o aspecto técnico, econômico e ambiental, bem como sua compatibilização com os sistemas de abastecimento de água existentes e planejados. No caso de utilização do sistema público de abastecimento de água, apresentar declaração de possibilidade de abastecimento do órgão responsável por sua administração;

h) com relação ao esgoto sanitário deverá descrever o sistema coletor, destinação final e ponto (s) de lançamento dos efluentes, assim como suas alternativas; compatibilização com os sistemas de esgotos sanitários existentes e planejados; escurritórios de varões; área disponível para tratamento; alternativas de concepção, de localização, tecnológica e construtiva; justificativas quanto à alternativa escolhida e os parâmetros de projeto

Página 7 de 10

Tel: (65) 3692-6029

Av. Castelo Branco, nº 1.530 - Água Limpa - Várzea Grande/MT - CEP: 78125-702 "ABRASS"

Email: desenvolvimentourbanovg@hotmail.com Site: [www.varzeagrande.mt.gov.br](http://www.varzeagrande.mt.gov.br)

## **PREFEITURA MUNICIPAL DE VÁRZEA GRANDE**



### **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano**

Plano Diretor na Lei Complementar nº 3.727/ 2012 e 3979/13 de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo Urbano

- b) Apresentar quadro de áreas com os índices urbanísticos;
- c) Planta de situação e implantação (com cotas do entorno);
- d) Planta contendo todos os empreendimentos implantados, o/cu em implantação ou estudo, ocados na área de influência, considerados polos geradores de tráfego, levando em conta os impactos que estes causam na região e futuramente o impacto que o novo empreendimento irá causar.

### **3) VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA:**

O empreendedor deverá avaliar a valorização imobiliária no entorno imediato com a implantação do empreendimento, como também indicar as características e as transformações urbanísticas induzidas pelo empreendimento na vizinhança imediata (população, adensamento, uso e ocupação do solo, taxa de motorização, estratificação social, atração de pessoas, oferta de trabalho, valorização imobiliária, etc), e indicação das tendências de evolução deste espaço urbano.

### **5) GERAÇÃO DE TRÁFEGO E DEMANDA POR TRANSPORTE PÚBLICO:**

O empreendedor deverá elaborar a caracterização física e operacional das vias de acesso a região e ao terreno, compreendendo dimensões da caixa viária, marcação dos pontos de parada de transporte coletivo e ponto de táxi, localização da área de estacionamento, marcação dos acessos de veículos, localização dos telefones públicos, hidrantes, caixa

Página 5 de 10

Tel: (65) 3692-6828

Av. Castelo Branco, nº 1.530 - Água Limpa - Várzea Grande/MT - CEP: 78125-702 "ABRASS"

Email: desenvolvimentourbanovg@hotmail.com Site: www.varzeagrande.mt.gov.br

**CONTRATO DE CONSTITUIÇÃO DE EMPRESA SOB FORMA DE  
SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO (SPE)**

**SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA**

**AMAZON CONSTRUTORA LTDA**, sociedade empresária limitada, com sede na Rua Barão de Melgaço, 3.988, sala 501, Edifício Leblon, Bairro Centro, no município de Cuiabá-MT, CEP 78.005-300, com seu ato constitutivo arquivado na Junta Comercial do Estado de Mato Grosso sob o NIRE 51.200.528.779 em 04/04/1994, inscrita no CNPJ/MF sob nº 97.411.771/0001-03, neste ato representada pelo sócio administrador, **Rodrigo Octávio Ribeiro de Oliveira**, brasileiro, natural de Campo Grande/MS, solteiro, empresário, residente e domiciliado na Rua Barão de Melgaço, nº 3988, Sala 501, Edifício Leblon, Bairro Centro Norte, Cuiabá-MT, CEP 78.005-300, nascido aos 06 dias do mês de Dezembro de 1990, portador do RG nº 1597246 - SSP/MS e inscrito no CPF/MF nº 001.872.881-27;

**CONENGE CONSTRUÇÃO CIVIL LTDA**, sociedade empresária limitada, com sede na Rua Nossa Senhora da Guia, nº 361, Bairro Santa Marta, CEP 78.043-605, no município de Cuiabá-MT, com seu ato constitutivo arquivado na Junta Comercial do Estado de Mato Grosso sob NIRE 51.200.025.998 em 19/10/1979, inscrita no CNPJ/MF sob nº 14.930.440/0001-52, neste ato representada pelo sócio administrador, **Luiz Carlos Richter Fernandes**, brasileiro, engenheiro civil, natural de Castro-PR, casado sob regime de comunhão total de bens, residente e domiciliado na Avenida Senador Filinto Muller, nº 1.301, apto 1.501, Quilombo, Cuiabá-MT, CEP 78.330-409, nascido aos 17 dias do mês de agosto de 1953, portador do RG nº 808176 - SSP/PR e inscrito no CPF/MF sob nº 253.483.459-20;

Resolvem, consoante legislação emanada da Lei 10.406/2002, em seus artigos 981 a 985 e nos Artigos 972, 977, 978, 1.001, 1.024, e 1.052 a 1.058, **constituir uma sociedade empresária limitada na forma de SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO (SPE)**, que reger-se-á pelas cláusulas e condições seguintes:

**DA DENOMINAÇÃO**

**CLÁUSULA PRIMEIRA-** A Sociedade girará sob a seguinte Denominação Social "**SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA**" e será uma sociedade empresária limitada, de propósito específico, regida pelo presente Contrato Social e pelas disposições legais previstas nos termos da Lei 10.406/2002, em seus Artigos 981 a 985 e nos Artigos 972, 977, 978, 1.001, 1.024 e 1.052 a 1.058, no que lhes forem aplicáveis e com nome de fantasia: RESIDENCIAL BURITIS.

**DA SEDE**

**CLÁUSULA SEGUNDA-** A Sociedade terá sua sede e foro na Rua Barão de Melgaço, nº 3.988, sala 501, Subsala04, Edifício Leblon, Bairro Centro Norte, Cuiabá-MT, CEP 78.005-300.

**CONTRATO DE CONSTITUIÇÃO SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA**  
Página 1 de 6



JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MATO GROSSO  
Certifico o Registro em 22/08/2014 sob nº 51201439893  
Protocolo: 14/086654-0 de 31/07/2014  
NIRE: 51.201.439.893  
**SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA**  
Chancela: F4CAD-9EC6A-A456A-63553-02E59-0D095-1FE2B-F51B5  
Cuiabá, 25/08/2014

Katla Cristina Teixeira da Costa Diniz  
Secretária Geral



### DO OBJETO SOCIAL

**CLÁUSULA TERCEIRA-** A Sociedade terá por objeto social a venda e administração de bens imóveis, a execução e comercialização de unidades do empreendimento Loteamento Residencial Buritis, situado na Rodovia dos Imigrantes, no município de Várzea Grande-MT.

### DO PRAZO DE DURAÇÃO DA SOCIEDADE

**CLÁUSULA QUARTA-** A sociedade terá sua vigência enquanto perdurarem as atividades descritas no objeto social, iniciando na data de aprovação deste contrato pela Junta Comercial do Estado de Mato Grosso.

### DO CAPITAL SOCIAL

**CLÁUSULA QUINTA-** O capital social é no valor de R\$ 100.000,00 (Cem Mil Reais), divididos em 100.000 (Cem Mil) quotas indivisíveis no valor unitário de R\$ 1,00 (um real) cada, totalmente integralizado, neste ato, em moeda corrente nacional, distribuído entre os sócios da seguinte forma:

SÓCIOS	QTD QUOTAS	VALOR DAS QUOTAS R\$	PERCENTUAL%
AMAZON CONSTRUTORA LTDA	90.000	90.000,00	90
CONENGE CONSTRUÇÃO CIVIL LTDA	10.000	10.000,00	10
<b>TOTAL</b>	<b>100.000</b>	<b>100.000,00</b>	<b>100%</b>

**Parágrafo Primeiro** – Nos termos do artigo 1.055, parágrafo 1º e 2º da Lei 10.406/2002, todas as contribuições dos subscritores são integralmente destinadas à constituição do capital social inicialmente subscrito.

**Parágrafo Segundo** - Cada quota dará direito a um voto nas deliberações da assembleia dos sócios, nos termos do Art. 1.072 da Lei 10.406/2002;

**Parágrafo Terceiro** – A quota é indivisível em relação à sociedade (art. 1.056 da Lei 10.406/2002), salvo para efeito de transferência;

**Parágrafo Quarto** – O sócio não poderá ceder suas quotas a terceiros sem a anuência do outro sócio. O sócio remanescente terá direito a preferência, em condições de igualdade, para a sua aquisição postas à venda, formalizando, se realizada a cessão delas, a alteração pertinente;

**CONTRATO DE CONSTITUIÇÃO SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA**

Página 2 de 6



JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MATO GROSSO  
Certifico o Registro em 22/08/2014 sob nº 61201439893  
Protocolo: 14/088654-G de 31/07/2014  
NIRE: 61201439893

SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA  
Chancela: F4CA0-9EC6A-A456A-63553-02E59-00095-SPE2B-F5195  
Cuiabá, 25/08/2014

Katia Cristina Teixeira da Costa Diniz  
Secretária Geral

**Parágrafo Quinto** – A responsabilidade de cada sócio é restrita ao valor de suas quotas, respondendo todos solidariamente pela integralização do capital social (Art. 1.052 da Lei 10.406/2002);



**Parágrafo Sexto**- Fica vedada a instituição de quaisquer ônus ou gravame, dentre eles a constituição de penhor, sobre as quotas detidas pelos sócios, sem a prévia anuência, por escrito, da totalidade dos demais sócios, sob pena de nulidade do negócio jurídico.

**Parágrafo sétimo** – Os sócios declaram sob pena de Lei, que não estão incurso em quaisquer dos crimes previstos em Lei ou nas restrições que possam impedi-los de exercer atividades mercantis.

**CLÁUSULA SEXTA** – Em caso de aumento de capital social, em decorrência da utilização de reservas de lucros que tenham sido, a qualquer título, retidas por decisão dos quotistas quando da reunião Geral, inclusive os decorrentes de correção monetária dos valores contábeis da sociedade, serão distribuídos aos sócios na proporção de suas quotas, como bonificação em novas quotas ou aumento do valor nominal das quotas por eles possuídas em cada exercício social encerrado.

#### **DA ADMINISTRAÇÃO DA SOCIEDADE**

**CLÁUSULA SÉTIMA**- A gestão administrativa da sociedade será exercida sempre por dois administradores não sócios em conjunto, sendo eles: **Rodrigo Octávio Ribeiro de Oliveira** já qualificado acima e **Luiz Carlos Richter Fernandes** também já qualificado acima OU **Rodrigo Octávio Ribeiro de Oliveira e Mayra Tayana Moraes Fernandes**, brasileira, natural de Cuiabá/MT, solteira, administradora não sócia, residente e domiciliada na Avenida Senador Filinto Muller, nº 1301, apto 1501, Bairro Quilombo, Cuiabá-MT, CEP 78043-409, nascida aos 14 dias do mês de novembro de 1986, portadora do RG 15.306.798 SSP/MT e inscrita no CPF nº 001.939.121-80 OU **Luiz Carlos Richter Fernandes** também já qualificado acima e **Carolina Ribeiro de Oliveira**, brasileira, solteira, administradora não sócia, natural de Campo Grande/MS, nascida aos 12 dias do mês de março de 1992, residente e domiciliada na Rua Barão de Melgaço, nº 3988, Sala 501, Edifício Leblon, Bairro Centro Norte, Cuiabá-MT, CEP 78005-300, portadora do RG nº. 001.597.249-SEJUSP/MT e CPF: 001.872.851-01 OU **Mayra Tayana Moraes Fernandes**, brasileira, natural de Cuiabá/MT, solteira, administradora não sócia, residente e domiciliada na Avenida Senador Filinto Muller, nº 1301, apto 1501, Bairro Quilombo, Cuiabá-MT, CEP 78043-409, nascida aos 14 dias do mês de novembro de 1986, portadora do RG 15.306.798 SSP/MT e inscrita no CPF nº 001.939.121-80 E **Carolina Ribeiro de Oliveira**, brasileira, solteira, administradora não sócia, natural de Campo Grande/MS, nascida aos 12 dias do mês de março de 1992, residente e domiciliada na Rua Barão de Melgaço, nº 3988, Sala 501, Edifício Leblon, Bairro Centro Norte, Cuiabá-MT, CEP 78005-300, portadora do RG n. 001.597.249-SEJUSP/MT e CPF: 001.872.851-01 a quem são atribuídos todos os poderes para gerir os negócios sociais, administrativos e financeiros, representando a sociedade ativa e passivamente, em juízo ou fora dele, podendo praticar todos os atos para consecução do objeto social, sempre no interesse da sociedade, conforme a seguinte sistemática de atuação:

*Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'Ribeiro', 'Gef', and 'M'.*

**CONTRATO DE CONSTITUIÇÃO SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA**

**Página 3 de 6**



JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MATO GROSSO  
Certifico o Registro em 22/08/2014 sob nº 51201439893  
Protocolo: 14/086654-0 de 31/07/2014  
NIRE: 51201439893  
SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA  
Chancela: F4CAD-9EC6A-A456A-63553-02E39-00095-1FE2B-F51B5  
Cuiabá, 25/08/2014

*Handwritten signature of Katia Cristina Teixeira de Costa Diniz.*  
Katia Cristina Teixeira de Costa Diniz  
Secretária Geral

- b) Administrador não sócio Rodrigo Octávio Ribeiro de Oliveira com a Administradora não sócia Mayra Tayana Moraes Fernandes ou
- c) Administrador não sócio Luiz Carlos Richter Fernandes com o Administradora não sócia Carolina Ribeiro de Oliveira ou
- d) Administradora não sócia Mayra Tayana Moraes Fernandes com Administradora não sócia Carolina Ribeiro de Oliveira.

**Parágrafo Primeiro:** Fica expressamente proibida, sendo nulo e ineficaz em relação à sociedade, o uso da denominação da Sociedade em quaisquer negócios ou operações estranhos aos objetivos sociais, inclusive na concessão de avais, fianças, ou quaisquer outras garantias ou liberalidades tais como créditos ou empréstimos, em favor de terceiros.

**Parágrafo Segundo:** Os Administradores terão direito a retirada que será calculada de acordo com o resultado da empresa e acordado pelos sócios.

**CLÁUSULA OITAVA:** De acordo com Art. 1.020 da lei 10.406/2002 Os administradores são obrigados a prestar aos sócios contas justificadas de sua administração, e apresentar-lhes o inventário anualmente, bem como as Demonstrações Contábeis.

#### **EXERCÍCIO SOCIAL, BALANÇO E DISTRIBUIÇÃO DE LUCROS**

**CLÁUSULA NONA -** O exercício social coincide com o ano civil, iniciando-se em 01 de janeiro de cada ano, e encerrando-se em 31 de dezembro de cada ano, ocasião em que é levantado o balanço geral e demais demonstrações financeiras;

**CLÁUSULA DÉCIMA -** A distribuição dos lucros e resultados poderá ser feita de forma desproporcional aos percentuais de participação no quadro societário, nos termos do artigo 1007 da lei 10.406/02, mediante prévia reunião de sócios, facultando-se a formação de fundo de reserva. Os prejuízos serão transportados para o exercício seguinte, respeitando-se as disposições legais vigentes.

**Parágrafo Primeiro:** A Sociedade somente distribuirá dividendos, em relação a lucros apurados no último exercício social findo ou em exercícios anteriores, se os sócios assim deliberarem, não havendo qualquer obrigatoriedade de distribuição periódica aos sócios, nem tampouco valor mínimo a ser distribuído.

**Parágrafo Segundo:** Compete exclusivamente aos sócios deliberar sobre o pagamento de juros sobre capital próprio, nos termos de legislação fiscal aplicável.

**Parágrafo Terceiro:** O pagamento dos juros será efetuado de acordo com a participação dos sócios no capital social da empresa, podendo os sócios deliberarem pela desproporcionalidade na distribuição, desde que haja aprovação por unanimidade dos sócios.

**CONTRATO DE CONSTITUIÇÃO SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA**

Página 4 de 6



JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MATO GROSSO  
Certifico e Registro em 22/08/2014 sob nº 51201439893  
Protocolo: 14/066654-0 de 31/07/2014  
NIRE: 51201439893  
SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA  
Chancela: F4CA0-9EC6A-A456A-63553-02E99-00095-1FE2B-F5185  
Cuiabá, 25/08/2014

Katia Cristina Teixeira da Costa Diniz  
Secretária Geral



**Parágrafo Quarto:** Mediante deliberação dos sócios, a Sociedade poderá levantar balanços intermediários e distribuir os lucros apurados no período, de acordo com as disposições legais aplicáveis.

#### **DELIBERAÇÕES SOCIAIS E ALTERAÇÕES DE CONTRATO SOCIAL**

**CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA** – Embora possa existir quorum mais favorável previsto na legislação, por conveniência da sociedade e estrita vontade dos sócios, fica estipulado que o quorum de aprovação será por unanimidade para as seguintes matérias sujeitas à deliberação dos sócios: transformação, fusão, cisão, incorporação, liquidação, venda da empresa, venda da carteira dos recebíveis, venda de bens integrantes do ativo imobilizado e ativo circulante, assunção de dívidas, financiamentos e empréstimos, associação com terceiros ou ingresso em novas sociedades comerciais.

**Parágrafo Primeiro:** Cada quota em que se divide o Capital da Sociedade dará direito a um voto a seu titular nas deliberações sociais. As deliberações dos sócios serão tomadas em reuniões, das quais serão lavradas as respectivas atas, as quais deverão ser arquivadas na sede Social da Sociedade, e somente serão arquivadas na junta Comercial competente se as deliberações tiverem que produzir efeitos contra terceiros.

**Parágrafo Segundo:** As reuniões poderão ser convocadas por qualquer dos administradores ou dos sócios, mediante envio de comunicação escrita (cujo recebimento possa ser comprovado) aos endereços dos sócios constantes da última alteração do Contrato Social em vigor, devendo ser observado um prazo de antecedência de pelo menos 5 (cinco) dias. A convocação deverá conter a data, a hora, o local e as matérias a serem deliberadas na reunião a ser convocada. Os requisitos de convocação poderão ser dispensados se todos os sócios estiverem presentes na reunião.

#### **DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS**

**CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA** – No caso de um dos sócios desejar retirar-se da sociedade deverá notificar aos sócios remanescentes por escrito, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, devendo receber seus haveres mediante balanço patrimonial especial, em prazo não inferior a doze (12) meses do respectivo.

**CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA** – A empresa dissolve-se de pleno direito, por qualquer das cláusulas previstas no Artigo 1.033 da Lei 10.406/2002, ou término de sua finalidade, constante no artigo 3º deste Instrumento.

**CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA** – O primeiro exercício social iniciará na data do arquivamento deste instrumento na JUCEMAT, retroagindo à data de constituição na forma do artigo 986 c/c 987 da Lei 10.406/2002.

**CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA** – Os casos omissos serão dirimidos pelas normas vigentes por ocasião de seus eventos, regulados pela Lei 10.406/2002 e legislação posterior.

**CONTRATO DE CONSTITUIÇÃO SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA**

Página 5 de 6



JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MATO GROSSO  
Certifico o Registro em 22/08/2014 sob nº 51201439893  
Protocolo: 14/086654-G de 31/07/2014  
NIRE: 51201439893

SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA  
Chancela: F4C4D-9EC6A-A456A-43593-D2E59-00095-1FE2B-F5185  
Cuiabá, 25/08/2014

Katia Cristine Teixeira da Costa Diniz  
Secretária Geral

**CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA** - Os representantes integrantes deste instrumento e os administradores declaram que não estão incurso em nenhum dos crimes previstos em Lei, que os impeçam de exercer atividades mercantis.

**CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA** - As partes se obrigam por si e/ou seus sucessores, ficando eleito o foro da cidade de Cuiabá - MT para a solução de quaisquer questões decorrentes deste contrato, com expressa renúncia de qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

E, assim por estarem justos e contratados, firmam o presente instrumento de constituição de **SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO (SPE)** em 03 (três) vias de igual teor e forma na presença de 02 (duas) testemunhas.

Cuiabá - MT, 13 de Agosto de 2014.


Sócios:

   
**AMAZON CONSTRUTORA LTDA**


**CONENGE CONSTRUÇÃO CIVIL LTDA**

Administradores:

   
**RODRIGO OCTÁVIO RIBEIRO DE OLIVEIRA**  
ADMINISTRADOR NÃO SÓCIO

  
**LUIZ CARLOS RICHTER FERNANDES**  
ADMINISTRADOR NÃO SÓCIO

  
**MAYRA TAYANA MORAES FERNANDES**  
ADMINISTRADORA NÃO SÓCIA

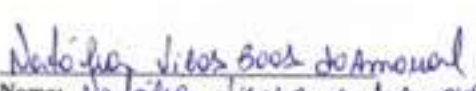
  
**CAROLINA RIBEIRO DE OLIVEIRA**  
ADMINISTRADORA NÃO SÓCIA

Visto do Advogado:

 Adv 3055-MT  
Carlos Eduardo Franco  
OAB - MT - 9629

Testemunhas:

  
Nome: Jerson da Costa Gomes  
CPF: 571.431.531-68

  
Nome: Natália Vitor Soares do Amaral  
CPF: 014.742.091-46

**CONTRATO DE CONSTITUIÇÃO SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA**

Página 6 de 6



JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MATO GROSSO  
Certifico e Registro em 22/08/2014 sob nº 51201439893  
Protocolo: 14/086654-0 de 31/07/2014  
NIRE: 51201439893  
SPE LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS LTDA  
Chancela: FACA-D-RECBA-A458A-63553-0259-00095-1FE2B-FS185  
Cuiabá, 25/08/2014

  
Katie Christine Teixeira da Costa Diniz  
Secretária Geral

	<b>Diretoria de Operações</b> <b>Aubaci Davi dos Reis</b> <b>Engenheiro Sanitarista e de Segurança do Trabalho</b> <b>Diretor</b>	
<b>DECLARAÇÃO DE POSSIBILIDADE PARA ESGOTAMENTO</b>		DRE _____ 0011/2014
<b>SOLICITANTE</b>		
Nome da Empresa: SFE Residencial Buriti Logradouro da Empresa: Rua N. S. da Glória nº 261 Bairro: Jardim Santa Maria Interessado: Albano Lur de Almeida Brito E-mail: albm03@cohenengenharia.com.br		CNPJ: 20.902.549/0001-99 CEP: 78.043-605 Município: Cuiabá UF: MT CRA/CPP: 087.348.101-68 Telefone: (65) 3611-0300
<b>EMPREENDIMENTO</b>		
Nome da Obra: Residencial Buriti Logradouro da Obra: Rodovia dos Imigrantes-Próximo Rcs. S. Mateus Bairro: Formiguel Coord. geográficas: Latitude 8265332.93 Longitude 588668.63		CEP: 78.150-000 Município: Várzea Grande UF: MT
<b>Caracterização para Viabilidade de Abastecimento</b>		
<p>A SFE Residencial Buriti, solicita ao DAE-VG - Departamento de Água e Esgoto de Várzea Grande - a Viabilidade para o Esgotamento Sanitário.</p> <p>O DAE possui uma estação de tratamento na região, ficando estabelecido que a proponente compromete-se a interligar no sistema de tratamento existente no Bairro São Mateus para atender a demanda das residências.</p>		
<b>CONDICIONANTES</b>		
<p>Seguir a Legislação e Normas para a elaboração do Projeto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>LI FEDERAL Nº 9433, DE 08 DE JANEIRO DE 1997 - Política Nacional de Recursos Hídricos;</li> <li>LI FEDERAL Nº 11.445, DE 5 DE JANEIRO DE 2007 - Saneamento Básico;</li> <li>RESOLUÇÃO CONAMA Nº 95/2015 - Padrão de lançamento de efluentes em corpos de água de entonação de Estação de Tratamento de Esgoto Doméstico em galeria de água pluvial;</li> <li>RESOLUÇÃO CONAMA Nº 430/2011 - Condições e Padrão de lançamento de efluentes;</li> <li>LI MUNICIPAL Nº 1.812/97 - Código Sanitário Municipal;</li> <li>NBR 7229/2003 - Projeto, Construção e Operação do sistema do Tanque Séptico;</li> <li>NBR 11.969/1997 - Tanque Séptico - Unidades de Tratamento Complementar e disposição final dos efluentes líquidos - projeto, construção e operação;</li> </ul> <p>Para a aprovação do Projeto deverá ser encaminhado em seguintes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Planta de Implantação (Saneamento, sistema de tratamento, ponto de lançamento de efluente);</li> <li>Coleção Análise;</li> <li>Memorial Descritivo Sanitário;</li> <li>Planta de execução da rede do sistema de esgotamento sanitário;</li> <li>Planta layout e Corte com Layout dos Tanques Sépticos (Fossa Séptica, Fossa Filtro e Decantação).</li> </ul>		
 <b>Aubaci Davi dos Reis</b> <b>Eng. Sanitarista e de Segurança do Trabalho</b> <b>Diretor de Operações</b> <b>DAE/VG</b>		
<p>Av. Gov. João Campos, 2.599 - Bairro - Quilombo-Cuiabá - MT - CEP 78.045-190 / 065 3052-9595 / 3052-8372</p> <p>Fax: (65) 3058-6630 Fone: (65) 3058-6630 / 3058-6632</p> <p style="text-align: right;">  </p>		





## DECLARAÇÃO DE POSSIBILIDADE PARA ESGOTAMENTO SANITÁRIO

OPE  
Nº 0022 / 2013

### EMPREENDIMENTO

Nome / Razão Social: CONENGE CONSTRUÇÃO CIVIL LTDA	CNPJ: 14.830.440/0001-82
Solicitante: ALBANO LUZ DE ALMEIDA BARROS	CPF/CREA:
Empreendimento: LOTEAMENTO RESIDENCIAL	
Rua: Rodovia dos Imigrantes a 1000 m da entrada do Capão Grande	
Bairro: CAPÃO GRANDE	Cidade: VÁRZEA GRANDE - UF: MT
E-mail: adm63@conengeconstrucao.com.br	Telefone: 3611-0300

### O ESGOTAMENTO PODERÁ SER IMPLANTADO NAS SEGUINTE CONDIÇÕES

A região não possui rede coletora e estação de tratamento de esgoto, ficando estabelecido que a proponente compromete-se a executar um sistema independente de tratamento para atender a demanda do conjunto residencial e comercial.

Seguir as Legislações:

- Lei Nº 11.445, DE 3 DE JANEIRO DE 2007 - Saneamento Básico;
- RESOLUÇÃO CONSEMA 94/2011;
- RESOLUÇÃO CONSEMA 51/2012;
- NBR 9649;
- RESOLUÇÃO CONAMA 357/2005;
- NBR 7229/1993;
- NBR 13.969/1997;

O Projeto deverá ser encaminhado e conter os seguintes elementos:

- Planta de Implantação (loteamento, sistema de tratamento, ponto de lançamento no córrego);
- Licença Ambiental e Outorga da ETE;
- Memorial Descritivo do Sistema de Esgotamento Sanitário;
- Projeto da Estação de Tratamento de Esgoto (ETE) com memorial descritivo, plantas e manual de operação e manutenção;
- Perfil dos eixos de Esgoto;
- Planta de execução e de Cálculo do Sistema de Esgotamento Sanitário;
- Planta com detalhamento do sistema de tratamento a ser proposto, identificando cada unidade da Estação de Tratamento de Esgoto (ETE);
- Planta com detalhes de: poço de visita, terminal de inspeção e limpeza, assentamento de tubos, ligações domiciliares, terminal de limpeza, etc;
- Planta com instalações elétricas e eletrônicas das Estações Elevatórias de Esgoto (EEE) e das Estações de Tratamento de Esgoto (ETE);
- Planta de Layout das Estações elevatórias de Esgoto (EEE) e das Estações de Tratamento de Esgoto (ETE);
- ART - Anotação de Responsabilidade Técnica do Projeto e da Execução;

- 1000 unidades residenciais - 60 lotes comerciais - TAXA: 5.083,00 (cinco mil e oitenta e três reais);

Esta declaração é válida pelo período de 01 (um) ano, a contar da presente data.

### ASSINATURA

Certifico que podemos contar com a vossa apreciação, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais - 25 de Setembro de 2013

  
Aubeci Davi dos Reis  
Eng. Sanitarista e de Segurança do Trabalho  
Diretor de Operações

  
Zelandes Santiago dos Santos  
Diretor Presidente

Aubeci Davi dos Reis  
Eng. Sanitarista/Seg. do Trabalho  
CREA 120085208-7  
Diretor Operações - DAE/VG



**CARTA Nº 378/2014/GPC/CEMAT**  
Cuiabá, 06 de janeiro de 2014.

À  
**Conenge Construção Civil Ltda**  
E-mail: [adm03@conengeconstrucao.com.br](mailto:adm03@conengeconstrucao.com.br)

Prezado(a) Senhor(a),

Em atenção ao seu Pedido de Fornecimento de Energia, para atendimento a(o) **Conenge Construção Civil Ltda – Residencial Buritis**, localizado na **Rodovia dos Imigrantes, bairro Formigueiro em Cuiabá - MT**, informamos que existe disponibilidade para o acesso ao nosso sistema de distribuição para ligação de **1030KVA** na tensão de **13,8 KV**, opção tarifária **GRUPO B**, alimentador 012-069, com a necessidade de execução da seguinte obra pela CEMAT:

**1- Estrutura Derivação 11/600-N1-N3CFu - 13,8KV na coordenada 588796,8265599; Metas DIC M 5,55 T 11,10 A 22,21 / FIC M 3,42 T 6,85 A 13,70 / DMIC 3,20**

Em atendimento ao disposto na **Resolução 414/ANEEL/2010 de 15 de Setembro de 2010**, informamos que a execução da obra referenciada será sem custo para V. S<sup>a</sup>. Alertamos que podem ocorrer alterações nesta situação dependendo do orçamento definitivo da obra de adequação.

O prazo para início da obra será de 45 dias a partir da data da assinatura do Contrato de Execução de Obra, devendo a mesma ser concluída em até **90 dias** após o seu início.

Caso o prazo fixado não atenda as suas necessidades, informamos que havendo interesse, a obra poderá ser executada por V.Sa., mediante a contratação de terceiros legalmente habilitado e aprovação prévia do projeto pela CEMAT. Neste caso, a obra será incorporada pela CEMAT até o ponto de entrega, no ato da energização. O montante a ser reembolsado será o menor valor entre o custo da obra e o Encargo de Responsabilidade da CEMAT, apresentado anteriormente, devidamente atualizado pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, no prazo de até 3(três) meses após a energização das instalações da unidade consumidora.

Comunicamos que V.S. terá um prazo máximo de 90 dias para comunicar, por escrito, a sua opção pela execução direta ou através da Cemat. Findo o prazo, sem que haja o pagamento da Participação Financeira ou comunicação de V.S. sobre a sua opção, o orçamento ora apresentado perderá a sua validade.

Caso a opção seja pela contratação de terceiro, deverá ser providenciado por V.S<sup>a</sup>, o projeto executivo da obra de eletrificação a ser construída até o ponto de entrega, para nossa análise, contendo:

a) Cópia desta correspondência.

Centrais Elétricas  
Matogrossenses S.A.  
REDE Empresas de  
Energia Elétrica

Cuiabá  
Celpa

Cemat  
Celtins

Nacional  
Bragantina

Vale Paranapanema  
Força e Luz do Oeste

Rua Manoel dos Santos Coimbra, 184  
78010-150 Cuiabá MT



ESTADO DE MATO GROSSO  
PREFEITURA MUNICIPAL DE VÁRZEA GRANDE  
SECRETARIA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO RURAL  
SUSTENTÁVEL - SEMMADRS  
Coordenadoria de Gestão do Meio Ambiente – CGMA

LICENÇA DE INSTALAÇÃO			
LI N°: 39/2014	PROCESSO N°: 1170/2014	DATA DE PROTOCOLO: 04/12/2014	VÁLIDA ATÉ: 16/12/2017
<p>O Secretário Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Rural Sustentável de Várzea Grande, no uso de suas atribuições legais lhe conferidas pelo Decreto 17/98 de 18/06/98, alterado pelo Decreto 039/2001, observando o Artigo 202, parágrafo IV, da Lei Orgânica Municipal, e nos Termos da Lei Municipal nº 1.497/94 de 13/06/94 - Código de Defesa do Meio Ambiente e Recursos Naturais, art. 130 combinado com a Lei nº 3.112/2007, Plano Diretor de Várzea Grande, Publicado em 05/06/2008, concede a presente licença.</p>			
<p>DENOMINAÇÃO DA PROPRIEDADE OU EMPREENDIMENTO:</p> <p><b>LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS- LTDA.</b></p>			
LOCALIZAÇÃO:		MUNICÍPIO:	CEP:
RODOVIA DOS IMIGRANTES, S/Nº, KM 25, BAIRRO CAPÃO GRANDE.		VÁRZEA GRANDE - MT	78.000.000
COORDENADA GEOGRÁFICA:		PERÍMETRO:	
DATUM: WGS 15°41'27"S 56°10'35"W		URBANO	
<p>ZONEAMENTO:</p> <p><b>ZONA PREDOMINANTEMENTE RESIDENCIAL (ZR)</b></p>			
NOME/RAZÃO SOCIAL DO INTERESSADO (A):		CNPJ/CPF:	
LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS- LTDA.		20.902.549/0001-89	
<p>ATIVIDADE PRINCIPAL:</p> <p><b>RESIDENCIAL BURITIS.</b></p>			
<p>ATIVIDADE LICENCIADA:</p> <p><b>RESIDENCIAL BURITIS.</b></p>			
<p>RESTRIÇÕES:</p> <p>Deverão ser observadas as restrições contidas no Processo de Licenciamento e na Legislação Ambiental e Urbanística em vigor. É obrigatória a manutenção do Parecer Técnico no local da atividade licenciada juntamente com a licença emitida, bem como a comprovação do cumprimento das condicionantes e solicitações existentes, caso haja.</p>			
<p>DOCUMENTOS ANEXOS E CONDIÇÕES GERAIS DE VALIDADE DESTA LICENÇA:</p> <p><i>Conforme Parecer Técnico nº444/CGMA/2014.</i></p>			
<p>Várzea Grande, 16 de dezembro de 2014.</p>			
<p>Versides Sebastião de Moraes e Silva Secretário de Meio Ambiente e Desenvolvimento Rural Sustentável</p>			



Av. Castelo Branco, n.º. 1530, Água Limpa, Várzea Grande-MT – (065) 3688.3107







ESTADO DE MATO GROSSO  
PREFEITURA MUNICIPAL DE VÁRZEA GRANDE  
SECRETARIA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO RURAL  
SUSTENTÁVEL - SEMMADRS  
Coordenadoria de Gestão do Meio Ambiente - CGMA

**LICENÇA PRÉVIA**

LP Nº:	PROCESSO Nº:	DATA DE PROTOCOLO:	VÁLIDA ATÉ:
54/2014	1170/2014	04/12/2014	16/12/2017

O Secretário Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Rural Sustentável de Várzea Grande, no uso de suas atribuições legais lhe conferidas pelo Decreto 17/98 de 18/06/98, alterado pelo Decreto 039/2001, observando o Artigo 202, parágrafo IV, da Lei Orgânica Municipal, e nos Termos da Lei Municipal nº 1.497/94 de 13/06/94 - Código de Defesa do Meio Ambiente e Recursos Naturais, art. 130 combinado com a Lei nº 3.112/2007, Plano Diretor de Várzea Grande, Publicado em 05/06/2008, concede a presente licença.

**DENOMINAÇÃO DA PROPRIEDADE OU EMPREENDIMENTO:**

**LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS- LTDA.**

LOCALIZAÇÃO:	MUNICÍPIO:	CEP:
RODOVIA DOS IMIGRANTES, S/Nº, KM 25, BAIRRO CAPÃO GRANDE.	VÁRZEA GRANDE/ MT.	78.000.000

COORDENADA GEOGRÁFICA:	PERÍMETRO:
DATUM: WGS 15°41'27"S 56°10'35"W	URBANO

**ZONEAMENTO:**  
ZONA PREDOMINANTEMENTE RESIDENCIAL (ZR)

NOME/RAZÃO SOCIAL DO INTERESSADO (A):	CNPJ/CPF:
LOTEAMENTO RESIDENCIAL BURITIS- LTDA.	20.902.549/0001-89

**ATIVIDADE PRINCIPAL:**

**RESIDENCIAL BURITIS.**

**ATIVIDADE LICENCIADA:**

**RESIDENCIAL BURITIS.**

**RESTRIÇÕES:**  
Deverão ser observadas as restrições contidas no Processo de Licenciamento e na Legislação Ambiental e Urbanística em vigor. É obrigatória a manutenção do Parecer Técnico no local da atividade licenciada juntamente com a licença emitida, bem como a comprovação do cumprimento das condicionantes e solicitações existentes, caso haja.

**DOCUMENTOS ANEXOS E CONDIÇÕES GERAIS DE VALIDADE DESTA LICENÇA:**  
Conforme Parecer Técnico nº 444 /CGMA/2014.

Várzea Grande, 16 de dezembro de 2014.

  
Versides Sebastião de Moraes e Silva  
Secretário de Meio Ambiente e Desenvolvimento Rural Sustentável



Av. Castelo Branco, nº. 1530, Água Limpa, Várzea Grande-MT - (065) 3688.3107





ESTADO DE MATO GROSSO  
PREFEITURA MUNICIPAL DE VÁRZEA GRANDE  
SECRETARIA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO RURAL  
SUSTENTÁVEL - SEMMADRS  
Coordenadoria de Gestão do Meio Ambiente – CGMA

PARECER TÉCNICO

Análise do processo de Licenciamento Ambiental, tendo em vista o requerimento de Licença Prévvia (LP), Licença de Instalação (LI).

PT Nº: 444/CGMA/2014

Processo Nº: 1170/2014

Data do Protocolo: 04/12/2014

Informações Gerais do Processo

- Interessado (a): SPE – Loteamento Residencial Buritis- Ltda.
- Nome/Razão Social: SPE – Loteamento Residencial Buritis- Ltda.
- CPF/CNPJ: 20.902.549/0001-89
- Endereço: Rua Barão de Melgaço, nº 3.988, Ed. Leblon, Sala 501, sub-sala 04, Bairro Centro Norte, Cuiabá/MT.
- CEP: 78.005-300
- Empreendimento: SPE – Loteamento Residencial Buritis- Ltda.
- Nome/Razão Social/Denominação: SPE – Loteamento Residencial Buritis- Ltda.
- CPF/CNPJ: 20.902.549/0001-89
- Inscrição Estadual:
- Endereço: Rodovia dos Imigrantes, S/Nº, Km 25 – Várzea Grande - MT.
- Coordenada Geográfica: 15º 41'27"S 56º10'35"W DATUM WGS84
- Responsável Técnico: Denner Silva de Figueiredo
- Nome/Razão Social/Denominação: SPE – Loteamento Residencial Buritis- Ltda.
- Formação: Engenheiro Ambiental CREA/MT: 027093
- Atividades Licenciadas: Licença Prévvia (LP), Licença de Instalação (LI) do SEP- Loteamento Residencial Buritis – LTDA.
- Responsável Técnico: Edson Luis Raia
- Nome/Razão Social/Denominação: SPE – Loteamento Residencial Buritis- Ltda.
- Formação: Engenheiro Sanitarista CREA/RN: 120.336.219-6
- Atividades Licenciadas: Licença Prévvia (LP), Licença de Instalação (LI) do SEP- Loteamento Residencial Buritis – Ltda.

Análise Técnica

1 - Histórico do Processo:



Av. Castelo Branco, nº. 1530, Água Limpa, Várzea Grande-MT – (065) 3688.3656

1  
PREFEITURA  
VÁRZEA GRANDE

**CONVENÇÕES:**

PERÍMETRO DA ÁREA DO LOTE

ESTRADA

ÁREA DO LOTEAMENTO 298.922,53 m²

ÁREA COMUNITÁRIA TOTAL = 14.956,44 m² (5%)

ÁREA VERDE TOTAL = 30.688,22 m² (10,27%)

ÁREA TOTAL DO SISTEMA VIÁRIO  
(via coletora + via local) = 98.791,83 m² (33,05%)

Nº LOTES RESIDENCIAIS = 625

Nº LOTES VAZIOS = 120

UNIDADES HABITACIONAIS

2 ESC. SÍMBOLO

**MEMÓRIA DE CÁLCULO (GERAL)**

**LOTAMENTOS BURTIS**

ÁREA TOTAL DA QLEB: 298.922,53 m²	15%	44.838,37m²
TOTAL DE RESERVA PARA ÁREA PÚBLICA NECESSÁRIA:		
1. EQUIPAMENTOS PÚBLICOS COMUNITÁRIOS:		
COMPOSIÇÃO:		
a) EQUIPAMENTO COMUNITÁRIO 01 - RPP:		450,45 m²
b) EQUIPAMENTO COMUNITÁRIO 02:		9.556,93 m²
c) EQUIPAMENTO COMUNITÁRIO 03:		4.830,93 m²
TOTAL DE RESERVA NESTE PROJETO PARA EQ.COMUNITÁRIO: 5%		
14.956,44m²		
2. ÁREA LIVRE DE USO PÚBLICO (ÁREA VERDE):		
COMPOSIÇÃO:		
a) ÁREA VERDE 01:		7.812,36 m²
b) ÁREA VERDE 02:		20.006,57 m²
c) ÁREA VERDE 03:		1.557,00 m²
d) ÁREA VERDE 04:		1.315,00 m²
TOTAL DE RESERVA NESTE PROJETO PARA ÁREA VERDE: 10,27%		
30.688,93 m²		
SOBRA DE ÁREA PÚBLICA: 0,27%		
806,81 m²		
TOTAL DE RESERVA NESTE PROJETO PARA ÁREA PÚBLICA: 15,27%		
45.645,37 m²		
SOBRA DE ÁREA PÚBLICA: 0,27%		
806,81 m²		
ÁREA TOTAL DO SISTEMA VIÁRIO: 33,05%		
98.791,83 m²		
ÁREA TOTAL PRIVATIVA: 51,88%		
154.485,33 m²		



A R Q U I T E T U R A