



RELATÓRIO TÉCNICO DE URBANISMO ACERCA DE PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR QUE BUSCA ALTERAR PLANO DIRETOR URBANO DA CIDADE DE UNAI

IMPORTANTES PONDERAÇÕES TÉCNICAS

RECOMENDAÇÕES QUANTO Á CONDUTA DOS AGENTES PÚBLICOS

**Responsável: Dr. Frederico Flósculo Pinheiro
Barreto**

Contratado pela Câmara Municipal de Unai



CÂMARA MUNICIPAL DE UNAÍ-MG



Exma. S^a.

Dorinha Melgaço

DD. Presidenta da Câmara Municipal de Unaí-MG

Senhora Presidenta,

Em atendimento ao ofício nº 21/2014, (cópia anexa) do Gabinete do vereador Petrônio Nego Rocha, datado de 03 de novembro de 2014, no qual solicita a contratação de um técnico em Urbanismo para que faça uma revisão no Projeto de Lei Complementar nº 02/2014; Encaminho o relatório Técnico solicitado, elaborado Pelo Professor Frederico Flosculo Pinheiro Barreto.

Unaí, 24 de novembro de 2014

Atenciosamente,


Deusdete José Ferreira
Chefe Secomp

DESPACHO	
☒	DOU CIÊNCIA
☐	ENCAMINHA-SE NO EXPEDIENTE
☐	ENCAMINHA-SE RESPOSTA
☒	ENCAMINHA-SE PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 02/2014
EM 25/11/2014	


Dorinha Melgaço
PRESIDENTA

RELATÓRIO TÉCNICO DE URBANISMO ACERCA DE PROJETO DE
LEI COMPLEMENTAR QUE BUSCA ALTERAR O PLANO DIRETOR URBANO
DA CIDADE DE UNAÍ

Responsável Técnico: Arquiteto e Urbanista FREDERICO FLÓSCULO
PINHEIRO BARRETO, registrado no CAU-BR sob o número A7349-0.

A análise é feita sobre estudos para Projeto de Lei Complementar (PLC) que altera a LC 44 de 25/03/2003. Em sua essência, esse PLC altera a classificação da zona de interesse ambiental para Zona de Comércio e Serviços, ao longo da BR 251, em moldes que declara "idênticos" nos casos das faixas marginais da rodovia BR 251 e da rodovia MG 188.

O PLC é originado pela Mensagem número 121, de 26 de junho de 2014, do prefeito Delvito Alves da Silva Filho. Este relatório busca esclarecer os ilustres vereadores da Câmara Legislativa de Unai acerca de importantes problemas técnicos contidos nessa Mensagem número 121, de 26 de junho de 2014, do prefeito Delvito Alves da Silva Filho.

São os seguintes os pontos a serem considerados:

1) A PROPOSTA DEVE TER ORIGEM TECNICAMENTE IDÔNEA

Ao que parece, a proposta não foi elaborada por profissional ou oficial público devidamente habilitado, nem por equipe pública devidamente habilitada, conforme as Leis 5.194, de 24 de dezembro de 1966 (que fundamenta o sistema profissional dos engenheiros) e 12.378, de 31 de dezembro de 2010 (que fundamenta o sistema profissional dos arquitetos). A proposta de alteração das zonas do Plano Diretor Urbano exige domínio das técnicas de urbanismo, tal como contidas na legislação profissional e nas Normas Técnicas pertinentes.

A explicitação da origem dessa proposta técnica é fundamental, pois quaisquer inconsistências nessa origem acarretarão sérios prejuízos aos agentes públicos, do ponto de vista da consistência legal das deliberações que se seguem – como a alteração do Plano Diretor de Unai (criado pela Lei Complementar do Município de Unai, número 44, de 25 de março de 2003),





assim como aos agentes privados que se sentirem prejudicados ou beneficiados por tal modificação.

Saber qual é a origem técnica da proposta é fundamental para a apreciação pelo legislativo. Quando uma proposta que exige habilitação técnica e profissional é apresentada SEM AUTORIA competente, ela se desqualifica, de imediato. Não se sabe quem é o corpo técnico oficial por detrás da Mensagem número 121, de 26 de junho de 2014, do prefeito Delvito Alves da Silva Filho.

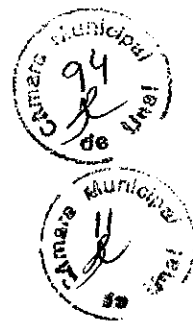


Saber se a proposta teve origem "privada" – ou seja, se foi feita por iniciativa de empresários e proprietários interessados – é fundamental para que se tenha clareza acerca da eventual influência de um lobbyismo (que faz parte do jogo democrático, mas que deve ficar explícito quando seus interesses se apresentam com saliência e influência). Na sociedade moderna, os diferentes interesses privados – inclusive de moradores e demais membros da comunidade – devem se apresentar com clareza, até para que os legisladores os integrem de forma democrática e transparente ao processo legislativo.

Saber se a proposta teve origem "pública" – ou seja, se foi feita por escritório técnico da administração pública municipal / estadual / federal – é igualmente fundamental, pois essas instâncias devem ser capazes de responder aos questionamentos técnicos, e a fazer novos estudos que se façam necessários, como colocaremos adiante.

Modificações desse porte em um Plano Diretor Urbano devem ser feitas A BEM DO INTERESSE PÚBLICO, com forte fundamento em políticas públicas de promoção de uma forte expansão do Comércio local e de seu setor econômico de Serviços. De forma alguma essa premissa está colocada. Ao contrário, essa grande modificação parece destinada a promover o enriquecimento privado através da especulação imobiliária.

A mais importante justificativa apresentada na citada Mensagem não passa de uma analogia que, de forma alguma, fundamenta a política pública de desenvolvimento econômico e urbano do Município de Unaí. A mera existência de outra Zona de Comércio e Serviços ao longo da rodovia MG 188, em distinta situação de geografia urbana, de forma alguma justifica essa alteração - e em tão elevado grau de impacto no ordenamento urbano, do ponto de vista imobiliário. Esse é o único argumento trazido pelo sr. Prefeito de Unaí. São



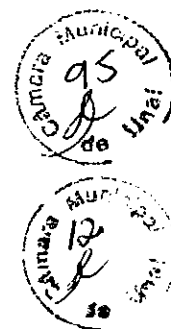
situações completamente diferentes, pois o impacto ambiental da ocupação da grande zona paralela à rodovia BR 251 é incomparavelmente maior - e sem estudos justificativos.

2) A PROPOSTA DEVE SER EMBASADA EM DIAGNÓSTICO DE URBANISMO

Não há diagnóstico que examine e demonstre a necessidade da mudança de uso e, mais, da criação de uma extensa zona urbana de Comércio e Serviços ao longo de todo o trecho urbano da BR-251. Essa proposta cria uma faixa de 17 quilômetros de extensão, com quase 500 metros de largura. Somente essa zona proposta tem uma área aproximadamente igual a toda a área urbanizada de Unaí (principal área urbana contínua, de aproximadamente 8,5 quilômetros quadrados). Sua valorização imobiliária é imediata, multiplicando o preço da terra de forma significativa. A possibilidade de realmente se tratar de uma ação fortemente especulativa, infelizmente, é considerável. Os proprietários dessas terras, ainda que não construam, ainda que não a utilizem, podem usar essa "virtual valorização" como poderoso lastro para conseguir empréstimos bancários. Da mesma forma, podem usar essa virtual valorização para pagar dívidas, graças a essa generosa transformação no uso do solo. Todas essas possibilidades evidenciam o caráter especulativo dessa mudança no uso do solo.

Trata-se de um extraordinário e injustificado favorecimento de um limitado grupo de proprietários, sem que essa concessão seja examinada quanto às suas dimensões fiscais. Uma mudança no uso solo dessa natureza torna justificável a criação de uma classe especial de cobrança do Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU), eventualmente progressiva; as necessárias operações fiscais podem ser vistas como sério empecilho ao imaginado desenvolvimento desta "nova Zona de Comércio e Serviços", prejudicando seus proprietários, em vez de estimular investimentos. A verdade é que seria prejudicial ao interesse público que houvesse algum tipo de renúncia fiscal associada a essa mudança no uso do solo. Assim, se os proprietários beneficiados com essa mudança no uso do solo se beneficiariam com a sua valorização imobiliária, por outro lado teriam que pagar impostos numa escala e extensão que deve ser cuidadosamente considerada para autoridade pública.





Infelizmente, essas considerações não são feitas na Mensagem número 121, de 26 de junho de 2014, do prefeito Delvito Alves da Silva Filho.

O impacto ambiental, igualmente, é muito grande, e não há a menor informação sobre as formas pelas quais o abastecimento de eletricidade e de água, assim como os serviços de saneamento, serão providos pelo governo municipal e/ou pelos loteadores. Em especial, um cálculo de consumo mensal de água por toda essa grande zona urbana, utilizando-se um parâmetro (modesto) de 0,5 metro cúbico / m² de área zoneada, prevê um consumo de aproximadamente 4.500.000 metros cúbicos de água mensais. Qual a relação entre esse volume estimado de consumo de toda a Zona criada, e os padrões de consumo atuais, de TODA A CIDADE.

Várias áreas hidrograficamente sensíveis são seccionadas pela zona urbana proposta, sem que se considere quaisquer medidas técnicas de "fronteira", de limitações e preservação da hidrografia, de drenagem. Sem estudos prévios, a criação de uma zona urbana tão grande trará sérios problemas para a hidrografia e para o ambiente natural.

Uma característica fundamental das ações de preservação é a de que devemos CONTEXTUALIZAR cada caso, cada situação. Não há uma nascente igual a outra, ou perfil freático igual a outro. Essas considerações devem ser feitas especialmente quando se pretende implementar modificações pretensamente "pontuais e circunscritas".

Não fica clara qual a real necessidade de toda a nova zona urbana proposta.

Apesar disso, a importância da REGULARIZAÇÃO das ocupações que existem e que são passíveis de participarem do ordenamento urbano de Unaí, é inegável. Contudo, nesse sentido, também não há diagnóstico quanto a esses casos, nem critérios de regularização são apresentados, o que deve gerar problemas significativos para a gestão ambiental e urbana, pois "fatos consumados" seriam absorvidos pela aprovação simplista de uma enorme nova zona urbana.

3) HÁ PROFISSIONAIS INCORRETAMENTE APRESENTADOS, LEVANDO A MENSAGEM DA PREFEITURA A SÉRIO ERRO DE ATRIBUIÇÃO (OU PRESUNÇÃO) DE AUTORIA



Nas plantas técnicas apresentadas, datadas de Junho de 2013, aparecem os nomes dos seguintes profissionais:

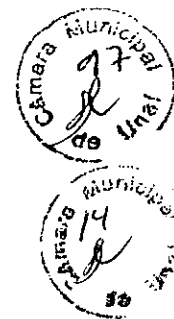
- Arq. CLEON RICARDO DOS SANTOS (sem número de registro no CREA ou CAU);
- Arq. JORGE GUILHERME FRANCISCONI (sem número de registro no CREA ou CAU);
- Arq. Maria do Carmo Zinato (sem número de registro no CREA ou CAU);
- Arq. Cristina de Oliveira (sem número de registro no CREA ou CAU);
- Arq. Sônia Helena T. de C. Cordeiro (sem número de registro no CREA ou CAU);
- Arq. Simone Gueresi (sem número de registro no CREA ou CAU);
- e de um advogado, Vitor Carvalho Pinto.

Na forma como aparecem na documentação, com a data de junho de 2013, ocorre a PRESUNÇÃO DE AUTORIA, de forma errônea. Esses nomes são os dos profissionais encarregados de elaborar a primeira versão da proposta do Plano Diretor de Unaí, em meados da década de 1990.

Esses profissionais não atuaram nessa proposta de revisão do Plano Diretor de Unaí, salvo prova em contrário. A sua menção parece dar credibilidade ao documento, mas, ao contrário, pode ser um caso grave de falsidade documental, pois esses profissionais são citados de forma a levar a ENGANO: como se fossem os responsáveis pela proposta de alteração do Plano Diretor de Unaí, tal como apresentada pela Mensagem número 121, de 26 de junho de 2014, do prefeito Delvito Alves da Silva Filho. Cabe questionar o Prefeito se esses nomes foram apresentados a ele como sendo os autores da proposta de criação da Zona de Comércio e Serviços que é o objeto da Mensagem citada.

4) HÁ FUNDAMENTAIS PROBLEMAS DE FORMA E COERÊNCIA TÉCNICA E DOCUMENTAL

A Mensagem concentra-se na alteração da classificação de Zona de Interesse Ambiental (ZIA) para Zona de Comércio e Serviços (ZCS) de todo o trecho formado pelos dois lados da faixa de domínio da Rodovia BR-251. Contudo, a denominação adotada pelo Plano Diretor de Unaí (Lei



Complementar do Município de Unaí, número 44, de 25 de março de 2003) para a ZCS é de Zona de Indústrias, Comércio e Serviços, e não Zona de Comércio e Serviços. A supressão da palavra "Indústrias" sem a formalização de sua alteração (ao mesmo tempo em que é mantida nas plantas técnicas) leva a uma inaceitável ambiguidade quanto ao tipo de atividades que podem ser licenciadas na área em epígrafe.

As plantas técnicas não comunicam com exatidão a extensão da proposta, nem mantém coerência com o texto da Mensagem número 121, de 26 de junho de 2014, do prefeito Delvito Alves da Silva Filho. Diferentes medidas são adotadas nos lados opostos da BR – 251, sem que a justificativa para essas diferenças sejam apresentadas.

Deve haver um memorial topográfico completo e correto, de todo o perímetro da nova zona urbana proposta, e não há. Com isso, há imprecisão em todos os trechos em que a zona fica menor ou recortada por outras zonas urbanas ou de proteção ambiental.

Do ponto de vista técnico, os elementos fornecidos pela Prefeitura de Unaí nessa Mensagem são insuficientes para a análise pela Câmara Municipal. Sua argumentação não justifica a mudança, não oferece aos legisladores uma imagem completa da extensão da proposta - no sentido geográfico, ambiental, econômico, de projeto urbano, de cálculo tributário, de segurança na rodovia, de serviços de infra-estrutura necessária, entre outros aspectos fundamentais.

5) HÁ A INCORRETA CITAÇÃO DA DELIBERAÇÃO DO CONSELHO MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO – AUTO DO PROCESSO ADMINISTRATIVO NÚMERO 03032-083/2014.

A Mensagem 121 -26/6/2014 fala que a alteração é "circunscrita e limitada" a deliberação do Conselho Municipal de Planejamento Urbano (COMPUR), nos autos do Processo Administrativo número 03032-083/2014.

Essa deliberação, NA VERDADE, se refere à sugestão de alteração da classificação de Zona de Interesse Ambiental para Zona de Comércio e Serviços do trecho da rodovia MG 251 (sic, não se referindo à rodovia BR 251, nem se corrigindo), entre a CASENG e a Ponte do Ribeirão Santa Rita, "com comprimento aproximado de 1.900 metros e largura máxima de 200 metros, respeitando a legislação ambiental e a faixa de domínio do DER".

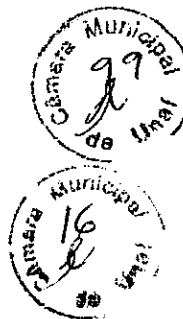


A Mensagem 121 – 26/6/2014 propõe algo bem diferente: a alteração da classificação de Zona de Interesse Ambiental para Zona de Comércio e Serviços da “área situada ao longo dos dois lados da faixa de domínio da rodovia BR-251 DENTRO DO PERÍMETRO URBANO definido pela Lei 2.797 de 14 de novembro de 2012, na largura de 200 metros respeitando-se as áreas de preservação permanente e a faixa de domínio do Departamento Nacional de Infra-estrutura Terrestre – DNIT”. Trata-se, na verdade, de trecho de aproximadamente 17 quilômetros (extensão dos limites do perímetro urbano medida ao longo da BR-251). Esse trecho pode gerar aproximadamente 9.000.000 m² (nove milhões de metros quadrados) de área de intensa ocupação urbana onde, de acordo com o Plano Diretor de Unai, deveria haver preservação ambiental. Ou seja: espera-se uma extraordinária JUSTIFICATIVA para tão impactante mudança no Uso do Solo.

6) HÁ SEVERO IMPACTO AMBIENTAL

A Mensagem 121, de 26/6/2014, afirma não haver “nenhum prejuízo ao meio ambiente” pois “traz em seu bojo restrição de utilização nos que concerne às áreas de preservação permanente e a faixa de preservação do DNIT”. Essa associação entre o conceito de prejuízo ambiental e essas categorias de faixas de preservação da rodovia é falaciosa, inconsistente. A faixa do DNIT é concebida e exigida para obedecer a exigências da TÉCNICA e da SEGURANÇA rodoviária, e NADA tem a ver com critérios ambientais. Nada.

Essa mudança no uso do solo, ao contrário, acarretará enorme impacto ambiental. Certamente o maior impacto ambiental já havido em toda a área urbana de Unai, desde o advento de seu Plano Diretor urbano (LC 44 de 25/03/2003). Nenhum estudo comprovador da INEXISTÊNCIA desse impacto é encaminhado juntamente com a Mensagem citada. Ao longo dos 17 quilômetros de faixa de rodovia, há uma grande diversidade de áreas ambientalmente vulneráveis, que incluem áreas alagáveis, afloramentos de lençóis freáticos e cursos de água, em sua região de influência. Trata-se de impacto que pode comprometer o futuro desenvolvimento urbano da cidade, seu saneamento e abastecimento de água, caso não seja adequadamente considerado. A mera valorização imobiliária de forma alguma compensará o valor dos danos ambientais que devem ser estimados. Ao final, será o próprio



Município de Unai que arcará com as despesas de futuras correções ou minorações de danos ambientais perpetrados de forma não-planejada, no presente.

7) CONSIDERAÇÕES SOBRE O IMPACTO NA PAISAGEM URBANA E NA IMAGEM DA CIDADE

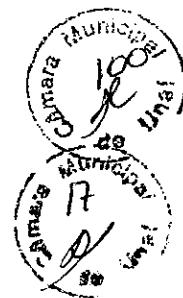
A proposta da Mensagem nº 121, de 26 de junho de 2014, do prefeito Delvito Alves da Silva Filho obriga a pelo menos uma consideração sobre os aspectos urbanísticos da ocupação das margens da BR 251: essa rodovia é importante para a imagem da cidade de Unai. Hoje essa imagem não é boa, pois os imóveis irregularmente implantados (que podem vir a ser regularizados, segundo as normas que devem, um dia, ser elaboradas pela Câmara Municipal de Unai) se associam a uma variedade de imóveis que formam uma paisagem estéril, de aparência descuidada. As margens da rodovia deveriam ser objeto de ações de ajardinamento, desde já, tornando-a mais belas.

Do mesmo modo como uma proposta de mudança no uso do solo ao longo dessa importante rodovia de acesso a Unai está a ser feita sem um projeto detalhado e fundamentado, pode-se esperar que a ocupação das margens da rodovia BR-251 corre o risco de ser feita de modo desordenado e irregular, criando uma paisagem urbana desagradável e desamorosa, desarmoniosa e hostil - logo na entrada da cidade!

Como em Brasília, assim como em Gramado (Rio Grande do Sul), como até mesmo em Paracatu, a paisagem urbana deve ser muito bem pensada e planejada, em benefício da qualidade de vida de seus habitantes - e dos próprios negócios, da prosperidade comercial e dos serviços de Unai.

Desse modo, a discussão em tomo da ocupação das margens da BR-251 cria uma expectativa bem diferente da proposta na Mensagem 121 - 26/6/2014: uma expectativa de que as margens da BR-251 serão ocupadas por atividades atrativas, ambientalmente orientadas, em uma paisagem de grande beleza natural e artística. Essa expectativa, se valorizada pelos cidadãos, pode implicar numa nova e encantadora imagem para a cidade de Unai - logo na entrada da cidade!

Nessa direção, a ocupação das margens da rodovia BR-251 não deve ser desconsiderada. Ao contrário, deve ser considerada, mas de forma bem diferente: como o projeto de uma nova centralidade linear para Unai, planejada de forma cuidadosa em termos das novas oportunidades de comércio e serviços - que beneficie o conjunto da população e não apenas os grandes proprietários de terras, de modo a ser um projeto inclusivo e de real desenvolvimento econômico. Essa nova centralidade pode ser planejada de modo paisagisticamente diferenciado, gerando um novo "portal" para a cidade. Beleza cênica e bons negócios podem se fortalecer.



8) RECOMENDAÇÕES QUANTO À CONDUTA DOS AGENTES PÚBLICOS

Recomenda-se que a proposta da Mensagem 121 -26/6/2014 seja discutida em Audiências Públicas, pois ela contém vários elementos que podem despertar o interesse popular e demonstrar o protagonismo político da Câmara Legislativa. Essa discussão, apesar de parecer pontual, não é: pode iniciar uma profícua e poderosa abordagem para a elaboração do novo Plano Diretor Urbano de Unai. Os principais pontos de discussão em Audiências Públicas futuras a serem colocados são:

- A necessidade de previsão de zonas de comércio e serviços para o desenvolvimento urbano de Unai, de modo ambientalmente equilibrado e bem projeto paisagisticamente;

- A necessidade de conciliar as destinações de uso do solo urbano com a formação de empresas individuais e comunitárias (como associações e sociedades comerciais) que ampliem o acesso da população ao trabalho e à produção econômica de forma embasada na iniciativa comunitária e privada;

- A necessidade de associar o desenvolvimento urbano à proteção de mananciais, nascentes e bacias hidrográficas, preciosas para o futuro de Unai e dos municípios vizinhos; em especial, metas precisas de abastecimento de água potável para as populações futuras, e de saneamento urbano de todos os assentamentos a serem previstos na cidade;

- A necessidade de definição dos "limites ecológicos" da ocupação urbana de Unai, em termos de sua capacidade de abastecimento de água potável, de saneamento básico, de saneamento industrial e de oferta de serviços públicos de saúde, educação, segurança e transportes -

considerando-se a capacidade existente de abastecimento, saneamento e de oferta de serviços públicos. Esses limites ecológicos devem ser decisivos para as políticas de aprovação de novos loteamentos e de modificações na natureza e impacto das propostas de alteração do uso do solo, na cidade e no conjunto do Município.

Esses pontos, de forem discutidos e esclarecidos desde já, podem oferecer ao Segundo Plano Diretor Urbano do Município de Unaí uma base científica e de conhecimento urbano que superará os demais planos da região, inclusive Brasília, Distrito Federal. Com esse embasamento, o Segundo Plano Diretor Urbano do Município de Unaí poderá ser exemplo para a região sob a influência de Brasília.

É o relatório. Este relator fica à disposição da Presidência da Câmara Legislativa de Unaí para quaisquer ulteriores esclarecimentos.



FREDERICO FLOSCULO PINTEIRO BARRETO



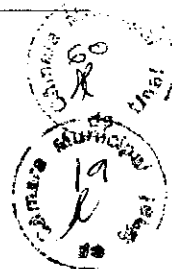


jbn & associados consulting Ltda

rua deiró borges, 16 - centro - telefax 34-3823.2255 - cel 34-8822.2255 - www.jbn.com.br - jbn@jbn.com.br - 38700.100 - patos de minas - mg

siporto@fiemg.com.br

Patos de Minas, 21 de setembro de 2015.



**Exmo. Sr.
Vereador Zé Lucas
D.D. Presidente da Câmara Municipal
Unai - MG**

Ref.: Apresentação de Parecer Técnico de Engenharia de Projetos de Lei

Senhor Presidente,

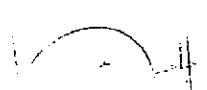
Com satisfação, vimos apresentar-lhe os resultados apurados pela equipe técnica de nossa empresa, no que se refere às Proposições de Alteração da Legislação Urbanística, tanto propostas pelo Executivo quanto pelo Legislativo Municipais.

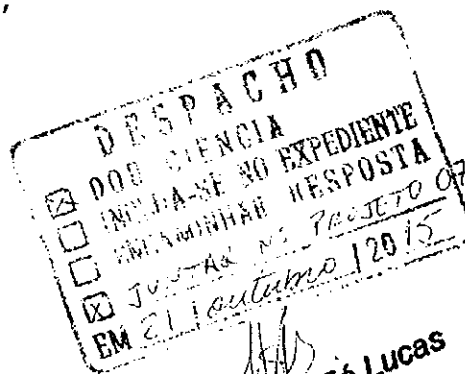
Ressaltamos que os resultados que aqui apresentamos expressam o nosso total compromisso em apresentar as melhores soluções técnicas para o Município de Unai.

Os resultados estão apresentados nos documentos anexos.

Com os nossos votos de consideração e estima,

Atenciosamente,

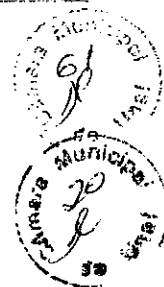

**joão batista nunes nogueira
jbn & associados consulting Ltda**




**Vereador Zé Lucas
PRESIDENTE**



PARECER TÉCNICO DE ENGENHARIA



01 - INFORMAÇÕES GERAIS

CONTRATANTE

CÂMARA MUNICIPAL DE UNAÍ - MG

Av. José Luís Adjuto, 117 – Centro – 38610.000 – Unaí - MG

CNPJ 19.783.570/0001-23– Inscrição Estadual: Isento

Presidente: Vereador José Lucas da Silva – Zé Lucas

OBJETO DO PARECER

Legislação Urbanística a serem alteradas pelas Propostas

LEI COMPLEMENTAR Nº 44 DE 25 DE MARÇO DE 2003 – Plano Diretor Participativo

LEI COMPLEMENTAR Nº 50 DE 12 DE JANEIRO DE 2005 – Altera o Plano Diretor Participativo .

Propostas a serem analisadas.

PROJETO DE LEI 07 proposto pelo Executivo Municipal

EMENDA Nº 01 AO PROJETO DE LEI Nº 7/2015 proposta pelo Ver. Zé Lucas

EMENDA Nº 02 AO PROJETO DE LEI Nº 7/2015 proposta pelo Ver. Zé Lucas

EMENDA Nº 03 AO PROJETO DE LEI Nº 7/2015 proposta pelo Ver. Alino Coelho.

EMENDA Nº 04 AO PROJETO DE LEI Nº 7/2015 proposta pelo Ver. Zé Lucas

02 – OBJETIVO

Visa este Parecer Técnico de Engenharia subsidiar o Legislativo Municipal de Unaí, no tocante aos impactos possivelmente gerados pelas proposições de alteração na Legislação Urbanística do ponto de vista da Engenharia e Urbanismo, no Planejamento Urbano.

03 – HISTÓRICO

No dia 29/04/15 fomos contatados pela Câmara Municipal de Unaí com o objetivo de participar da coleta de preços para a presente prestação de serviços. No dia 06/05/15 realizamos a primeira visita à Contratante em sua sede, quando compreendemos o objeto e o objetivo deste Parecer Técnico. Desta visita, elaboramos uma Proposta de Trabalho que incluía a ministração de um curso aos Senhores Vereadores com o objetivo de lhes dar mais esclarecimentos sobre os diferentes Instrumentos da Legislação Urbanística, os quais devem ser utilizados pelos Gestores Municipais na condução da Cidade Planejada, em especial, pela comunidade através do Plano Diretor Participativo. Entre os dias 19/05/15 e 31/08/15 ficou estabelecido um cronograma de realização das atividades propostas.

No dia 11/09/15 foi realizada a capacitação com foco no Estatuto da Cidade – Lei 10.257 e seus instrumentos de indução e promoção do desenvolvimento, entre às 08:00h e 12:00h, para Vereadores e outros convidados do Legislativo, dentre eles, Arquitetos, Técnicos e Servidores do Executivo Municipal e Profissionais e Empreendedores do Setor Imobiliário da cidade, visando u’a maior compreensão dos instrumentos disponíveis para a Gestão do Planejamento Urbanístico Municipal.

No dia 18/09/15 foi realizada a Audiência Pública para colher as manifestações da população a cerca da questão. A estratégia definida para este dia foi apresentar, no primeiro momento e anteriormente às leituras dos projetos de lei, os conceitos dos instrumentos de política urbana que seriam debatidos, em especial, Coeficientes de Aproveitamento, Recuos das edificações, Sistema Viário etc e Estratégias de Verticalização e de Horizontalização das cidades. Após a leitura dos projetos de lei e as devidas manifestações e solicitações de esclarecimentos da comunidade e dos membros do Legislativo presentes, buscar esclarecê-las técnica e sistemicamente.

04 – ANÁLISES

A – Quanto ao PROJETO DE LEI 07 proposto pelo Executivo Municipal, temos as seguintes considerações:

O Art 1º traz o seguinte enunciado:

Art. 1º Fica incorporado à Zona de Adensamento – ZAD o polígono definido pela Lei Complementar n.º 44, de 2003, como ZPEIII, formado pela Rua Zaida Torres Martins, Avenida Belo Horizonte, Rua Santa Clara, área do Batalhão do Corpo de Bombeiros do Estado de Minas Gerais e margem esquerda do Córrego Canabrava.

A criação de Zonas Especiais, tal como a ZPE em questão, é um instrumento extremamente útil na gestão do Plano Diretor do Município, auxiliando na sua realização. Veja a definição de ZPE contida na Lei.

Zona de Projetos Especiais - ZPE, destinada a abrigar atividades que exigem um plano próprio e específico para fortalecer o desenvolvimento de funções urbanas essenciais. Compõe-se das seguintes sub-zonas:

7.1. Centro Multiuso - ZPEI área destinada às funções econômicas, sociais, culturais, gregárias, de alojamento, de serviços e outras julgadas pertinentes para fomentar um centro de atividades urbanas múltiplas.



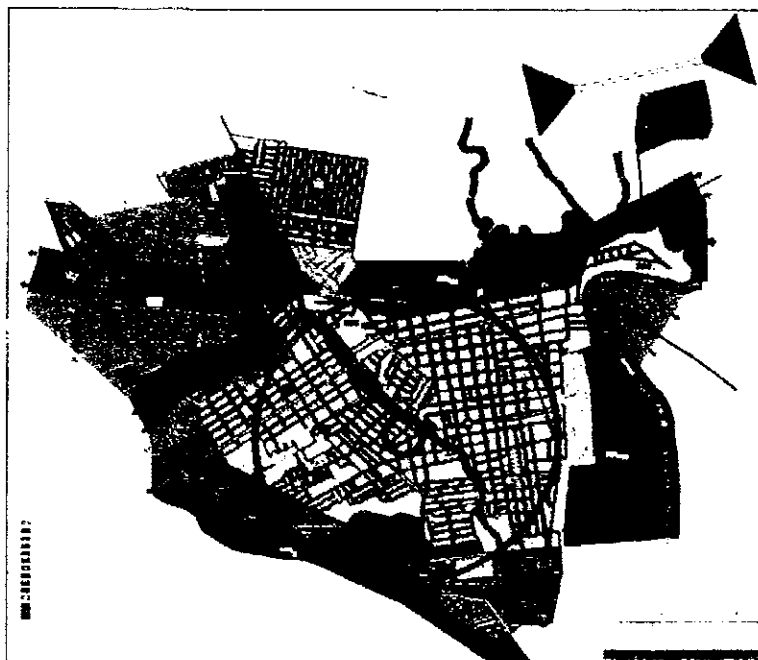
7.2. Áreas Inundáveis - ZPEII, áreas destinadas a atividades que não conflitem com as enchentes anuais ou que exigem projetos de defesa para preservação de bens e imóveis.

7.3. CEASA - ZPEIII, área destinada a estabelecimentos de abastecimento de hortifrutigranjeiros e outros produtos alimentares para a cidade.

Quando de sua criação em 2003, os gestores analisaram tanto do ponto de vista da Sustentabilidade dos Negócios vocacionados no Município, quanto da disponibilidade de terreno em localização central de distribuição, para a atender a necessidade de aquisição de produtos alimentares da população, quanto de disponibilizar um espaço para venda de seus produtos, dos produtores rurais de pequenas propriedades e da agricultura familiar. Essa é uma visão acertada e a utilização deste instrumento, criação de Zonas Especiais, está correto. Ela tem portanto, a função de assegurar sob algum aspecto de necessidade do ser humano, o mínimo de oferta para o seu atendimento.

O município tem 36% de sua economia gerada pela atividades de agropecuária, afetando um percentual muito grande do comércio e serviços que complementam cadeias produtivas. Ainda que 39,7% dos empregos gerados são por pequenas empresas de até 9 funcionários, gerando apenas dentre os pequenos produtores rurais, 1539 postos de trabalho, segundo dados da RAIS no município para o ano de 2012. Estes números já justificam uma atenção especial dos gestores públicos na busca da sustentabilidade destes negócios.

O fato da destinação estar nominada a um projeto e um órgão, CEASA, e este não ter sido viabilizado neste local, não diminuíram as necessidades da população no entorno. Ainda, em função da pouca quantidade de áreas públicas disponíveis no local e das necessidades, uma vez que tal área encontra-se resguardada para fins mais nobres da comunidade, deverá **ser assegurada alguma função social**, e não comercial.



MAPA DE ZONEAMENTO URBANO – Anexo I da Lei Complementar 044



As sinalizações apresentadas, circunferência em vermelho para a ZPE III em questão e circunferência em azul, concêntrica com 1000m de raio, demonstrando a zona de abrangência que inclui quase todas as zonas de adensamento e central.

Transformar Zona Especial em Zona de Adensamento é o caminho inverso do Planejamento Urbano de um Município.

O Art 2º traz o seguinte enunciado:

Art. 2º Ficam revogados os seguintes dispositivos da Lei Complementar n.º 44, de 25 de março de 2003:

I - o item 7.3 do artigo 8º; e

II - o item n.º 1 das Observações do Quadro n.º 4 do Anexo II.

Neste caso, não há nenhuma outra proposição de alteração. Apenas adequar a Lei Complementar 044 às proposições do Art 1º.

Proposição deste Técnico

- **Manter a ZPE III com o mesmo objetivo, apenas excetuando-se a palavra CEASA a que se destina de maneira mais incisiva.**
- **Não adoção de denominações em Legislações futuras, de órgãos ou empresas terceiras em que não se há poder de decisão. Caso citem-nas, apenas como referência do perfil da missão que se propõe.**



Handwritten signature or mark.



jbnn & associados consulting ltda

rua deiró borges, 16 - centro - telefax 34-3823.2255 - cel 34-8822.2255 - www.jbnn.com.br - jbnn@jbnn.com.br - 38700.100 - patos de minas - mg



Handwritten signature or mark.

EMENDA Nº 01 AO PROJETO DE LEI Nº 7/2015 proposta pelo Ver. Zé Lucas

Apenas acrescentaria um parágrafo no Art 1º da Proposta do Executivo.

Paragrafo único. Fica classificada na Zona de Adensamento - ZAD, como via alimentadora, a Rua Francisco Rodrigues da Silva

O conceito de modificação da classificação de uma Rua Local em Alimentadora, ou Estruturadora em Alimentadora, está relacionado com o Sistema Viário e de Mobilidade Urbana. Neste sentido, serão necessários dados de tráfego, fluxos prioritários, população atendida para se caracterizar a necessidade. Ou seja, a melhor forma para se fazer uma intervenção no Sistema Viário é fazê-lo integralmente, e não de maneira pontual.

As necessidades de mobilidade humana foram intensificadas nos últimos tempos e tem sido cada vez mais necessária uma análise sistêmica dos fluxos para a utilização de todo tipo de modal de transporte, desde o pedestre e por bicicletas, até os grandes modais coletivos, devendo estes, serem priorizados em relação ao de veículos individuais, ainda que estes estejam crescendo em número bem superior ao da população.

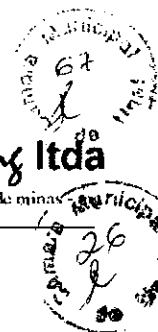
**Proposição deste Técnico**

- A classificação desta em alimentadora pode estar certa. No entanto, sugerimos uma análise sistêmica das atuais necessidades de mobilidade na cidade.



jbn & associados consulting ltda

rua deiró borges, 16 - centro - telefex 34-3825.2255 - cel 34-8822.2255 - www.jbn.com.br - jbn@jbn.com.br - 38700.100 - patos de minas



EMENDA Nº 02 AO PROJETO DE LEI Nº 7/2015 proposta pelo Ver. Zé Lucas

Esta emenda propõe:

Artigo 1º Substitua-se os valores do coeficiente de aproveitamento das vias estruturadoras e locais do Quadro 4 do Anexo II da Lei Complementar nº 44, de 2003.

I – coeficiente de aproveitamento das vias estruturadoras: 6,5; e,

II – coeficiente de aproveitamento das vias locais: 5,5.

Os Coeficientes de Aproveitamento são importantes instrumentos para se implementar as políticas de adensamento populacional, tão necessárias na gestão do crescimento urbano. Ele é uma das expressões do Direito de Superfície, consolidado e ressaltado no Estatuto da Cidade, Lei 10.257, quando se reduziu o Direito de Propriedade com a criação da Função Social da Propriedade. Trata-se portanto, de atribuição de Direito, quando se aumenta, ou perda de Direito, quando se reduz.

Alterações nestes parâmetros deverão ter critérios muito claros para que não se privilegie alguns grupos da população, em detrimento de outros.

O Aumento do Coeficiente de Aproveitamento deverá ser utilizado para se estimular a ocupação de determinadas áreas degradadas ou pouco atrativas comercialmente, para se atrair empreendimentos e atividades que complementem as necessidades da população de uma determinada região.

Poderá ser utilizado para adensar regiões onde exista uma infraestrutura de transporte coletivo bem eficiente, visando facilitar o acesso da população às unidades residenciais, comerciais e de serviços criadas com o adensamento.

Ressalta-se que toda vez que se aumenta o Coeficiente de Aproveitamento, os imóveis beneficiados têm seus valores comerciais majorados, muitas vezes cumprindo o objetivo contrário imaginado inicialmente, pelos empreendedores que desejam tal medida. Foi pensando nesta situação que foram criadas alternativas para se viabilizar empreendimentos imobiliários que não afetassem o valor comercial dos imóveis. Instrumentos importantes dessa natureza são a Outorga Honerosa do Direito de Construir e a Transferência do Direito de Superfície. O primeiro, com aquisição do acréscimo do Coeficiente, normalmente estipulado em 20%, diretamente da municipalidade. O segundo, através da aquisição de terceiros, em especial, de proprietários de imóveis de interesse histórico ou cultural, em sua preservação.

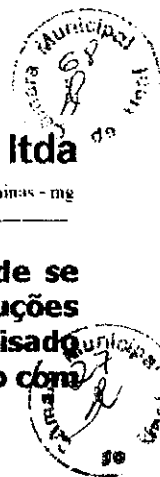
Ainda, o incremento em coeficientes de aproveitamento sem critérios leva à perda do poder de barganha do Executivo Municipal, nas negociações de implementação do Plano Diretor e consequente perda da gestão do Planejamento Sustentável do Município e o cumprimento da Função Social da Propriedade e da Cidade.

A adoção destas medidas deve ser acompanhada de perto pelo Legislativo Municipal, que tem a função de fiscalizar as atividades do Executivo, e do Judiciário e Ministério Público do Estado de Minas Gerais, uma vez que está no âmbito do Direito.

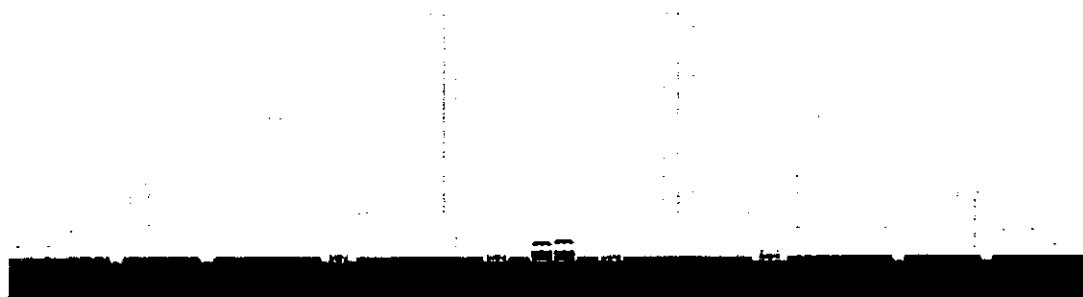
Proposição deste Técnico

- **Não alterar os Coeficientes de Aproveitamento.**

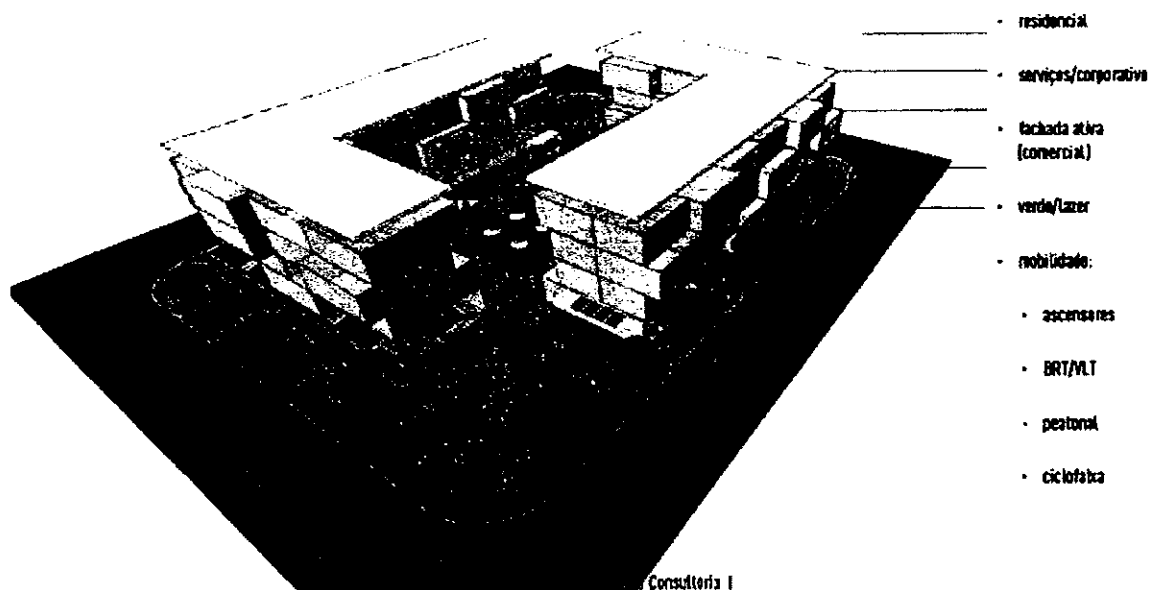
104



- **Em conformidade com a Análise do Sistema Viário e na busca de se priorizar o transporte coletivo e a complementaridade das soluções para o atendimento das necessidades humanas, deverá ser analisado como Instrumento de Promoção do Desenvolvimento em conjunto com os demais previstos na Lei 10.257 – Estatuto das Cidades.**



Modelo de adensamento com intensificação de comércio (nível térreo) e serviços (primeiro piso aéreo) – Proposição do Arq. Carlos Leite – Univ. Makenzie



O Artigo seguinte propõe:

Artigo 2º Substituem-se os valores do gabarito e altura máxima das vias estruturadoras, alimentadoras e locais do Quadro 4 do Anexo II da Lei Complementar nº 44, de 2003.

I – gabarito (pav):

- a) das vias estruturadoras: 10;*
- b) das vias alimentadoras: 8; e,*
- c) das vias locais: 6.*

II—altura máxima (m):

a) das vias estruturadoras: 30,00;

b) das vias alimentadoras: 24,00; e,

c) das vias locais: 18.

Esta proposta prevê a permissão de inclusão de dois pavimentos em qualquer edificação.

O gabarito vertical foi criado para se assegurar um tempo mínimo de insolação nas vias públicas e nas edificações vizinhas. Assim, o acréscimo na altura deve ser permitido com o acréscimo nos recuos frontal, laterais e de fundos.

Para os padrões propostos acima, uma boa regra para os recuos é de acrescentar $h/8$, onde h é a altura final da edificação, aos mínimos prescritos para pavimentos térreos, normalmente 3,0m a 5,0m frontais e de 1,50m nas laterais e fundos.

Estes recuos mínimos têm ainda outras funções, como o de assegurar, ventilação e redução do nível de ruídos da convivência humana.

A Não observância destes mínimos é responsável pela maioria dos conflitos urbanos que envolvem vizinhança.

Há que se observar também para o incremento da altura limite de edificações no município, se o Corpo de Bombeiros Militares de Minas Gerais tem equipamentos para atender possíveis demandas nas novas alturas.

01 ANDRO 04

[illegible]

Numa outra análise do Quadro acima em que se tem a Taxa de Ocupação do solo coerentemente definida como 70%, cabendo apenas acrescentar a taxa mínima de permeabilidade, com os recuos necessários gerando a taxa de ocupação em torno de 40% nos pavimentos acima do nível do terreno, com as alturas previstas para cada tipo de via, consideramos adequado o gabarito para até 8 pavimentos para as vias estruturadoras e de 6 para as alimentadoras. Para as vias locais, o gabarito de 4 pavimentos e altura de 12,00m deverá ser analisado, visando reduzir. Como as vias locais são em maior número, poderá haver um superadensamento populacional.



jbn & associados consulting ltda

rua deiró borges, 16 - centro - telefax 34-3823.2255 - cel 34-8822.2255 - www.jbn.com.br - jbn@jbn.com.br - 38700.100 - patos de minas - mg



sobrecarregando as redes de água, saneamento de efluentes e distribuição de energia existentes, além de intensificar a tráfego de veículos particulares.

Proposição deste Técnico

- Realizar um estudo mais detalhado do Sistema Viário, do levantamento do dimensionamento de todas as redes de serviços urbanos existentes e do adensamento máximo pretendido e permitido na Zona, para a adequada adoção de instrumentos de adensamento compatíveis com o gabarito que se quer alcançar para a cidade.
- Incluir no Quadro acima, a Taxa de Permeabilidade Mínima, que sugerimos deverá ser de 20% (vinte por cento), cabendo adoção de medidas mitigadoras de reservação de águas pluviais, caso algum empreendimento necessite utilizar um percentual da área permeável.

O artigo 3º propõe:

Artigo 3º O parágrafo 2º do artigo 16 da Lei complementar nº 44, de 25 de março de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 16.....

§2º. Nas vias divisoras de duas zonas de uso, poderá prevalecer em ambos os lados da via a permissão de uso e os índices de controle urbanístico que resultem em maior aproveitamento dos lotes.

Cabe um maior detalhamento. O conceito está correto, porém há que se detalhar melhor os contornos das Zonas de Uso.

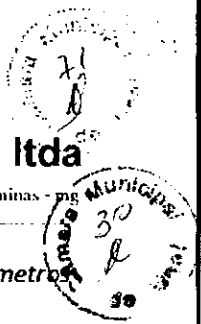
Proposição deste Técnico

- Rever todas as definições das margens das Zonas de Uso, sendo que deverão ser feitas, em muitos casos, não pelo centro do Via Pública, mas em algum ponto central das quadras, visando melhor caracterizar as funções das vias, em especial, quando se tratar de vias alimentadoras e estruturadoras. Essa medida deverá caracterizar melhor a função de cada via pública e eliminará os conflitos atualmente existentes.

EMENDA Nº 03 AO PROJETO DE LEI Nº 7/2015 proposta pelo Ver. Alino Coelho.

A Emenda nº 3 propõe:

Art. 1º Insiram-se nas observações do Quadro n.º 3 do Anexo II da Lei Complementar n.º 44, de 25 de março de 2003, os seguintes itens 1 e 2:



1. Para os lotes das vias estruturadoras e alimentadoras com testada de até 11 (onze) metros de frente não há necessidade de recuo lateral;
2. Para os lotes das vias estruturadoras e alimentadoras com testada acima de 11 (onze) metros e abaixo de 12 (doze) metros terá apenas recuo unilateral de 1.50 (um metro e meio).

Art. 2º Insiram-se nas observações do Quadro n.º 4 do Anexo II da Lei Complementar n.º 44, de 25 de março de 2003, os seguintes itens 2 e 3:

2. Para os lotes das vias estruturadoras e alimentadoras com testada de até 11 (onze) metros de frente não há necessidade de recuo lateral;
3. Para os lotes das vias estruturadoras e alimentadoras com testada acima de 11 (onze) metros e abaixo de 12 (doze) metros terá apenas recuo unilateral de 1.50 (um metro e meio).

Conforme já mencionado em item anterior, os recuos frontais e laterais são extremamente importante na conservação de fatores determinantes de qualidade de vida da população e redução dos pontos de conflitos de vizinhança. Sendo assim, em nenhuma situação em um país tropical como o Brasil, cabe a eliminação total destes recuos.

Possíveis alterações na legislação deverão privilegiar a existência e aumento dos recuos.

Proposição deste Técnico

Não alterar no sentido de reduzir, nenhuma dimensão de recuos frontais, laterais e de fundos. Os existentes já não asseguram a qualidade de vida em condições mínimas de ventilação, insolação, redução de ruído e segurança contra acidentes nas vias públicas, conforme parâmetros já conhecidos pelos profissionais da engenharia, arquitetura e urbanismo.

EMENDA Nº 04 AO PROJETO DE LEI Nº 7/2015 proposta pelo Ver. Zé Lucas.

A Emenda nº 4 propõe:

Artigo 1º: Substituam-se os valores do gabarito e altura máxima das vias alimentadoras e locais do Quadro 3 do Anexo II da Lei Complementar nº 44, de 2003, pelos seguintes valores:

I – gabarito (pav):

- a) das vias alimentadoras: 11; e,
- b) das vias locais: 9.

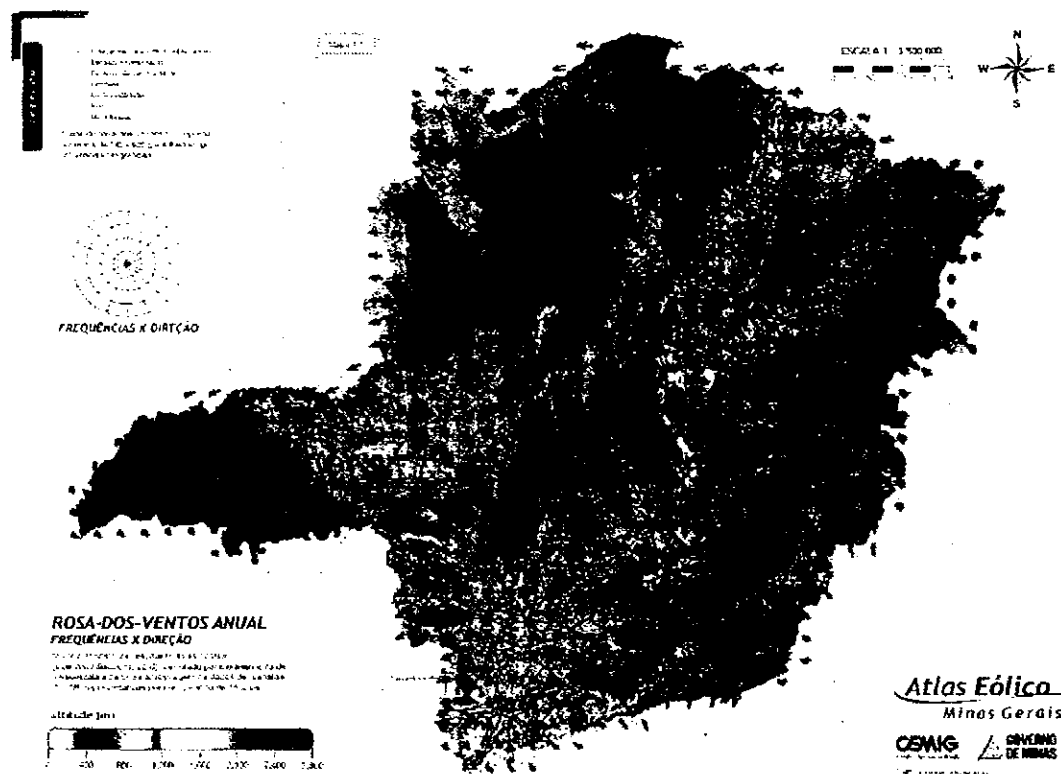
II – altura máxima (m):

- a) das vias alimentadoras: 33,00; e,
- b) das vias locais: 27,00.

Tal como o Art 2º da Proposta de Emenda 2, esta proposta prevê a permissão de inclusão de pavimentos em edificações, numa condição de maior risco de perda de controle da gestão municipal sobre as políticas de adensamento, sem um maior estudo do suporte máximo de ocupação. Ainda, que a proposição não observa o conceito de adensamento preferencial conforme hierarquização viária lógica, o que levará a uma ocupação anárquica do gabarito final da cidade. Ressalta-se que a cidade de Unaí já



possui um clima muito quente, com ventos predominantes **Calmos** dirigidos para o Leste e Sudeste, conforme Mapa Eólico de Minas Gerais confeccionado pela CEMIG. Assim, somos pela não adoção desta medida, devendo ser feitos estudos sistêmicos visando amenizar a temperatura na cidade, com a adoção de gabaritos que promovam uma melhor circulação dos ventos.



Proposição deste Técnico

- Acrescentar a condição de busca da redução da temperatura na cidade, com a adoção de medidas que promovam uma menor geração de calor sobre as superfícies (com intensificação de arborização, por exemplo) e maior circulação do ar, com gabaritos estudados que não prejudiquem as direções de ventos dominantes.

05 - CONCLUSÃO

Além das proposições apresentadas caso a caso, sugerimos:

- Elaborar um Masterplan para toda a área compreendida dentro do atual Perímetro Urbano;
- Após o Masterplan, revisar o Perímetro Urbano visando reduzi-lo afim de estabelecer uma política de parcelamento e ocupação territorial.





jbn & associados consulting ltda

rua deirô borges, 16 – centro - telefax 34-3823.2255 - cel 34-8822.2255 - www.jbn.com.br - jbn@jbn.com.br - 38700.100 - patos de minas - mg

- **Elaborar o novo estudo de Sistema Viário com o Masterplan;**
- **Implementar os instrumentos de Indução e de Promoção do Desenvolvimento urbano, visando melhor a Gestão do Planejamento Urbano da Cidade.**
- **Elaborar uma Agenda de Desenvolvimento Urbano com Visão de 20~30 anos e comprometer os atores do desenvolvimento, públicos ou privados, na sua realização.**

Foram fornecidos para as devidas análises, cópias digitais da legislação atinente, das propostas de alterações e da planta da cidade, que poderão ser consultados para atestar as citações às suas referências.

Todos os documentos e dados compilados utilizados foram fornecidos ao representante da contratante em via digital e poderão ser distribuídos a todos os Vereadores.

Este Parecer Técnico de Engenharia foi devidamente registrado no CREA-MG sob o número 14201500000002765937.

Unai - MG, 21 de setembro de 2015.


joão batista nunes nogueira
engenheiro civil - CREA-MG 39.440/D



LEI N.º 2.797, DE 14 DE NOVEMBRO DE 2012.

Altera a Lei n.º 2.663, de 30 de junho de 2010, que “estabelece o perímetro urbano da sede do Município de Unai (MG)” e dá outra providência.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE UNAÍ, Estado de Minas Gerais, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 96, inciso VII, da Lei Orgânica do Município, faz saber que a Câmara Municipal de Unai decreta e ele, em seu nome, sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º O Anexo Único da Lei n.º 2.663, de 30 de junho de 2010, passa a vigorar com a redação dada pelo Anexo Único desta Lei.

Art. 2º Fica vedada qualquer forma de parcelamento da área de 34,01 km² (trinta e quatro vírgula zero um quilômetros quadrados) referente ao solo acrescentado ao perímetro urbano unaiense, por intermédio desta Lei, antes da devida regulamentação do uso e da previsão legal de áreas de proteção ambiental, respeitados os dispositivos pertinentes da Lei Complementar n.º 44, de 25 de março de 2003, que dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e dá outras providências; Lei n.º 806, de 30 de março de 1976; Lei Federal n.º 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências e Lei Federal n.º 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Unai, 14 de novembro de 2012; 68º da Instalação do Município.

ANTÉRIO MÂNICA
Prefeito

pl. 17/2012



(Fls. 2 da Lei n.º 2.797, de 14/11/2012)

JOSÉ FARIA NUNES
Secretário Municipal de Governo

DAILTON GERALDO RODRIGUES GONÇALVES
Assessor Municipal para Assuntos Legislativos e Administrativos



(Fls. 3 da Lei n.º 2.797, de 14/11/2012)

ANEXO ÚNICO A QUE SE REFERE O ARTIGO 1º DA LEI N.º 2.797, DE 14 DE NOVEMBRO DE 2012.

“ANEXO ÚNICO A QUE SE REFERE O ARTIGO 1º DA LEI N.º 2.663, DE 30 DE JUNHO DE 2011.

MEMORIAL DESCRITIVO DO PERÍMETRO URBANO DA SEDE DO MUNICÍPIO DE UNAÍ

Referência: Sede do Município de Unai

Área Total: 82,97 Km² (oitenta e dois vírgula noventa e sete quilômetros quadrados)

“Partindo do **Marco 01**, situado no limite com a Fazenda Jardim e vértice do Bairro Santa Clara, definido pela coordenada geográfica de Latitude 16°17'04,64782" (dezesseis graus dezessete minutos zero quatro segundos sessenta e quatro mil setecentos e oitenta e dois milésimos de segundos) a Sul e Longitude 46°54'12,02656" (quarenta e seis graus cinquenta e quatro minutos doze segundos zero dois mil seiscentos e cinquenta e seis milésimos de segundos) a Oeste, Datum Sistema de Referência Geocêntrico para a América do Sul – Sirgas/2000 – e pela coordenada plana Universal Transversa de Mercator – UTM – 8.198.633,1303 mN (oito milhões cento e noventa e oito mil seiscentos e trinta e três vírgula um mil trezentos e três metros a Norte) e 296.617,6270 mL (duzentos e noventa e seis mil seiscentos e dezessete vírgula seis mil duzentos e setenta metros a Leste), referida ao meridiano central 45° W Gr (quarenta e cinco graus a Oeste de Greenwich); deste, seguindo por reta com distância de 470,00m (quatrocentos e setenta metros) e Azimute Plano de 91°23'15" (noventa e um graus vinte e três minutos e quinze segundos) chega-se ao **Marco 02** – 8.198.621,7488 mN (oito milhões cento e noventa e oito mil seiscentos e vinte e um vírgula sete mil quatrocentos e oitenta e oito metros a Norte) e 297.087,4892 mE (duzentos e noventa e sete mil zero oitenta e sete vírgula quatro mil oitocentos e noventa e dois metros a Este) –, estabelecido na Cabeceira de um brejo; deste seguindo pelo brejo abaixo, numa distância de 448,99m (quatrocentos e quarenta e oito metros e noventa e nove centímetros), até sua barra no Córrego Água Branca – 8.198.494,0110 mN (oito milhões cento e noventa e oito mil quatrocentos e noventa e quatro vírgula zero cento e dez metros a Norte) e 297.512,0604 mE (duzentos e noventa e sete mil quinhentos e doze vírgula zero seiscentos e quatro metros a Este) –; deste, seguindo pelo Córrego Água Branca a jusante por uma distância de 8.450,20m (oito mil quatrocentos e cinquenta metros e vinte centímetros), cruzando a rodovia estadual que demanda a Garapuava até sua barra no Rio Preto – 8.192.064,7688 mN (oito milhões cento e noventa e dois mil zero sessenta e quatro vírgula sete mil seiscentos e oitenta e oito metros a Norte) e 298.463,8507 mE (duzentos e noventa e oito mil quatrocentos e sessenta e três vírgula oito mil quinhentos e sete metros a Este) –; deste seguindo pelo Rio Preto abaixo, numa distância de 1.213,18m (hum mil duzentos e treze metros e dezoito centímetros), chega-se ao **Marco 03** – 8.191.449,0150 mN (oito milhões cento e noventa e um mil quatrocentos e quarenta e nove vírgula zero cento e cinquenta metros a Norte) e 299.259,0580 mE



(Fls. 4 da Lei n.º 2.797, de 14/11/2012)

(duzentos e noventa e nove mil duzentos e cinquenta e nove vírgula zero quinhentos e oitenta metros a Este) –, estabelecido na ponta da Serra do Taquaril, à margem direita do Rio Preto, junto à última queda d'água da cachoeira; deste seguindo por uma reta, confrontando-se com a área remanescente da Fazenda Xodó, área esta de proteção ambiental, seguindo com distância de 182,21m (cento e oitenta e dois metros e vinte e um centímetros) e Azimute Plano de 104°04'21" (cento e quatro graus zero quatro minutos e vinte e um segundos) chega-se ao **Marco 04** – 8.191.404,7122 mN (oito milhões cento e noventa e um mil quatrocentos e quatro vírgula sete mil cento e vinte e dois metros a Norte) e 299.435,7949 mE (duzentos e noventa e nove mil quatrocentos e trinta e cinco vírgula sete mil novecentos e quarenta e nove metros a Este) –; deste seguindo com distância de 362,77m (trezentos e sessenta e dois metros e setenta e sete centímetros) e Azimute Plano de 89°31'41" (oitenta e nove graus trinta e um minutos e quarenta e um segundos) chega-se ao **Marco 05** – 8.191.407,7008 mN (oito milhões cento e noventa e um mil quatrocentos e sete vírgula sete mil e oito metros a Norte) e 299.798,5549 mE (duzentos e noventa e nove mil setecentos e noventa e oito vírgula cinco mil quinhentos e quarenta e nove metros a Este) –; deste, seguindo com distância de 309,20m (trezentos e nove metros e vinte centímetros) e Azimute Plano de 115°45'10" (cento e quinze graus quarenta e cinco minutos e dez segundos) chega-se ao **Marco 06** – 8.191.273,3582 mN (oito milhões cento e noventa e um mil duzentos e setenta e três vírgula três mil quinhentos e oitenta e dois metros a Norte) e 300.077,0404 mE (trezentos mil zero setenta e sete vírgula zero quatrocentos e quatro metros a Este) –; deste seguindo com distância de 100,07m (cem metros e zero sete centímetros) e Azimute Plano de 191°36'21" (cento e noventa e um graus trinta e seis minutos e vinte e um segundos) chega-se ao **Marco 07** – 8.191.175,3372 mN (oito milhões cento e noventa e um mil cento e setenta e cinco vírgula três mil trezentos e setenta e dois metros a Norte) e 300.056,9093 mE (trezentos mil zero cinquenta e seis vírgula nove mil e noventa e três metros a Este) –; deste, seguindo com distância de 144,91m (cento e quarenta e quatro metros e noventa e um centímetros) e Azimute Plano de 113°46'25" (cento e treze graus quarenta e seis minutos e vinte e cinco segundos) chega-se ao **Marco 08** – 8.191.116,9199 mN (oito milhões cento e noventa e um mil cento e dezesseis vírgula nove mil cento e noventa e nove metros a Norte) e 300.189,5252 mE (trezentos mil cento e oitenta e nove vírgula cinco mil duzentos e cinquenta e dois metros a Este) –; deste, seguindo com distância de 112,41m (cento e doze metros e quarenta e um centímetros) e Azimute Plano de 64°59'03" (sessenta e quatro graus cinquenta e nove minutos e zero três segundos) chega-se ao **Marco 09** – 8.191.164,4566 mN (oito milhões cento e noventa e um mil cento e sessenta e quatro vírgula quatro mil quinhentos e sessenta e seis metros a Norte) e 300.291,3946 mE (trezentos mil duzentos e noventa e um vírgula três mil novecentos e quarenta e seis metros a Este) –; deste, seguindo com distância de 155,45m (cento e cinquenta e cinco metros e quarenta e cinco centímetros) e Azimute Plano de 52°25'13" (cinquenta e dois graus vinte e cinco minutos e treze segundos) chega-se ao **Marco 10** – 8.191.259,2607 m N (oito milhões cento e noventa e um mil duzentos e cinquenta e nove vírgula dois mil seiscentos e sete metros a Norte) e 300.414,5904 mE (trezentos mil quatrocentos e catorze vírgula cinco mil novecentos e quatro metros a Este) –; deste, seguindo com distância de 43,58m (quarenta e três metros e cinquenta e oito centímetros) e Azimute Plano de 347°44'21" (trezentos e quarenta e sete graus quarenta e quatro minutos e vinte e um segundos) chega-se ao **Marco 11** – 8.191.301,8490 mN (oito milhões cento e



(Fls. 5 da Lei n.º 2.797, de 14/11/2012)

noventa e um mil trezentos e um vírgula oito mil quatrocentos e noventa metros a Norte) e 300.405,3351 mE (trezentos mil quatrocentos e cinco vírgula três mil trezentos e cinquenta e um metros a Este) –; deste, seguindo com distância de 105,07m (cento e cinco metros e zero sete centímetros) e Azimute Plano de 64°06'40" (sessenta e quatro graus zero seis minutos e quarenta segundos) chega-se ao **Marco 12** – 8.191.347,7234 mN (oito milhões cento e noventa e um mil trezentos e quarenta e sete vírgula sete mil duzentos e trinta e quatro metros a Norte) e 300.499,8563 mE (trezentos mil quatrocentos e noventa e nove vírgula oito mil quinhentos e sessenta e três metros a Este) –; deste, seguindo com distância de 114,26m (cento e catorze metros e vinte e seis centímetros) e Azimute Plano de 334°10'34" (trezentos e trinta e quatro graus dez minutos e trinta e quatro segundos) chega-se ao **Marco 13** – 8.191.450,5732 mN (oito milhões cento e noventa e um mil quatrocentos e cinquenta vírgula cinco mil setecentos e trinta e dois metros a Norte) e 300.450,0837 mE (trezentos mil quatrocentos e cinquenta vírgula zero oitocentos e trinta e sete metros a Este) –; deste, seguindo com distância de 230,65m (duzentos e trinta metros e sessenta e cinco centímetros) e Azimute Plano de 64°30'56" (sessenta e quatro graus trinta minutos e cinquenta e seis segundos) chega-se ao **Marco 14** – 8.191.549,8117 mN (oito milhões cento e noventa e um mil quinhentos e quarenta e nove vírgula oito mil cento e dezessete metros a Norte) e 300.658,2880 mE (trezentos mil seiscentos e cinquenta e oito vírgula dois mil oitocentos e oitenta metros a Este) –; deste, seguindo com distância de 87,54m (oitenta e sete metros e cinquenta e quatro centímetros) e Azimute Plano de 154°30'56" (cento e cinquenta e quatro graus trinta minutos e cinquenta e seis segundos) chega-se ao **Marco 15** – 8.191.470,7916 mN (oito milhões cento e noventa e um mil quatrocentos e setenta vírgula sete mil novecentos e dezesseis metros a Norte) e 300.695,9521 mE (trezentos mil seiscentos e noventa e cinco vírgula nove mil quinhentos e vinte e um metros a Este) –; deste, seguindo com distância de 116,29m (cento e dezesseis metros e vinte e nove centímetros) e Azimute Plano de 64°30'56" (sessenta e quatro graus trinta minutos e cinquenta e seis segundos) chega-se ao **Marco 16** – 8.191.520,8271 mN (oito milhões cento e noventa e um mil quinhentos e vinte vírgula oito mil duzentos e setenta e um metros a Norte) e 300.800,9275 mE (trezentos mil oitocentos vírgula nove mil duzentos e setenta e cinco metros a Este) –; deste, seguindo com distância de 78,39m (setenta e oito metros e trinta e nove centímetros) e Azimute Plano de 154°30'56" (cento e cinquenta e quatro graus trinta minutos e cinquenta e seis segundos) chega-se ao **Marco 17** – 8.191.450,0610 mN (oito milhões cento e noventa e um mil quatrocentos e cinquenta vírgula zero seiscentos e dez metros a Norte) e 300.834,6575 mE (trezentos mil oitocentos e trinta e quatro vírgula seis mil quinhentos e setenta e cinco metros a Este) –; deste, seguindo com distância de 400,66m (quatrocentos metros e sessenta e seis centímetros) e Azimute Plano de 70°11'31" (setenta graus onze minutos e trinta e um segundos) chega-se ao **Marco 18** – 8.191.585,8324 mN (oito milhões cento e noventa e um mil quinhentos e oitenta e cinco vírgula oito mil trezentos e vinte e quatro metros a Norte) e 301.211,6092 mE (trezentos e um mil duzentos e onze vírgula seis mil e noventa e dois metros a Este) cravado junto ao final dos limites com a área de preservação ambiental à margem direita do Rio Preto –; deste, seguindo pelo Rio Preto abaixo, por uma distância de 284,65m (duzentos e oitenta e quatro metros e sessenta e cinco centímetros) chega-se ao **Marco 19** – 8.191.347,9768 mN (oito milhões cento e noventa e um mil trezentos e quarenta e sete vírgula nove mil setecentos e sessenta e oito metros a



(Fls. 6 da Lei n.º 2.797, de 14/11/2012)

Norte) e 301.349,4090 mE (trezentos e um mil trezentos e quarenta e nove vírgula quatro mil e noventa metros a Este), cravado à sua margem, junto aos limites com a Fazenda Taquaril; deste, seguindo com distância de 170,35m (cento e setenta metros e trinta e cinco centímetros) e Azimute Plano de $196^{\circ}17'55''$ (cento e noventa e seis graus dezessete minutos e cinquenta e cinco segundos) chega-se ao **Marco 20** – 8.191.184,4695 mN – oito milhões cento e noventa e um mil cento e oitenta e quatro vírgula quatro mil seiscentos e noventa e cinco metros a Norte) e 301.301,6005 mE (trezentos e um mil trezentos e um vírgula seis mil e cinco metros a Este) –; deste, seguindo com distância de 1.606,99m (um mil seiscentos e seis metros e noventa e nove centímetros) e Azimute Plano de $237^{\circ}00'53''$ (duzentos e trinta e sete graus zero zero minuto e cinquenta e três segundos) chega-se ao **Marco 21** – 8.190.309,5880 mN (oito milhões cento e noventa mil trezentos e nove vírgula cinco mil oitocentos e oitenta metros a Norte) e 299.953,6360 mE (duzentos e noventa e nove mil novecentos e cinquenta e três vírgula seis mil trezentos e sessenta metros a Este), cravado à margem esquerda da estrada que demanda a Região do Taquaril, próximo à Estação de Tratamento de Esgoto do Serviço Municipal de Saneamento Básico – Saae –; deste, seguindo pela estrada, sentido Sul, com distância de 816,36m (oitocentos e dezesseis metros e trinta e seis centímetros) e Azimute Plano de $179^{\circ}55'53''$ (cento e setenta e nove graus cinquenta e cinco minutos e cinquenta e três segundos) chega-se ao **Marco 22** – 8.189.493,2305 mN (oito milhões cento e oitenta e nove mil quatrocentos e noventa e três vírgula dois mil trezentos e cinco metros a Norte) e 299.954,6140 mE (duzentos e noventa e nove mil novecentos e cinquenta e quatro vírgula seis mil cento e quarenta metros a Este), estabelecido em cima da ponte onde a estrada da Região do Taquaril cruza um “grotão” –; deste, seguindo pela grotá acima, por uma distância de 720,12m (setecentos e vinte metros e doze centímetros) chega-se ao vértice estabelecido na cabeceira do “grotão”, no divisor de águas da Serra do Taquaril, onde se cravou o **Marco 23** – 8.189.073,6340 mN (oito milhões cento e oitenta e nove mil zero setenta e três vírgula seis mil trezentos e quarenta metros a Norte) e 299.300,2310 mE (duzentos e noventa e nove mil trezentos vírgula dois mil trezentos e dez metros a Este) –; deste, seguindo pelo divisor de águas da Serra do Taquaril, sentido Sul, por uma distância de 947,10m (novecentos e quarenta e sete metros e dez centímetros), chega-se ao **Marco 24** – 8.188.168,9893 mN (oito milhões cento e oitenta e oito mil cento e sessenta e oito vírgula nove mil oitocentos e noventa e três metros a Norte) e 299.293,3116 mE (duzentos e noventa e nove mil duzentos e noventa e três vírgula três mil cento e dezesseis metros a Este) –; deste seguindo pelo Divisor de Águas da Serra Taquaril, sentido Sul, por uma distância de 6.357,70m (seis mil trezentos e cinquenta e sete metros e setenta centímetros) chega-se ao **Marco 36** – (8.182.376,1190 mN (oito milhões cento e oitenta e dois mil trezentos e setenta e seis vírgula mil cento e noventa metros a Norte) e 300.722,3390 mE (trezentos setecentos e vinte e dois vírgula três mil trezentos e noventa metros a Este), cravado na margem da estrada municipal, deste por uma reta, limitando-se com a Fazenda Capim Branco e Capão do Arroz, seguindo com distância de 2.128,05m (dois mil cento e vinte e oito metros e cinco centímetros) e Azimute Plano de $219^{\circ}56'33''$ (duzentos e dezenove graus cinquenta e seis minutos e trinta e três centímetros) chega-se ao **Marco 37** – (8.180.744,5660 mN (oito milhões cento e oitenta mil setecentos e quarenta e quatro vírgula cinco mil seiscentos e sessenta metros a Norte) e 299.356,0910 mE (duzentos e noventa e nove trezentos e cinquenta e seis vírgula novecentos e dez metros a Este) cravado na



(Fls. 7 da Lei n.º 2.797, de 14/11/2012)

margem esquerda do Córrego Capão do Arroz, deste confrontando neste trecho pela margem esquerda do Córrego Capão do Arroz, a montante, seguindo com distância de 4.338,34m (quatro mil trezentos e trinta e oito metros e trinta e quatro centímetros) chega-se ao **Marco 38** – 8.181.312,1850 mN (oito milhões cento e oitenta e um mil trezentos e doze vírgula mil oitocentos e cinquenta metros a Norte) e 296.438,8320 mE (duzentos e noventa e seis quatrocentos e trinta e oito vírgula oito mil trezentos e vinte metros a Este), cravado a sua margem, junto aos limites com a Fazenda Capim Branco e Sítio, deste confrontando neste trecho com Fazenda Capim Branco e Sítio, seguindo com distância de 3.718,27m (três mil, setecentos e dezoito metros e vinte e sete centímetros) e Azimute Plano de 353°25'54" (trezentos e cinquenta e três graus vinte e cinco minutos e cinquenta e quatro segundos), chega-se ao **Marco 25** – 8.185.006,0459 mN (oito milhões cento e oitenta e cinco mil zero zero seis vírgula zero quatrocentos e cinquenta e nove metros a Norte) e 296.013,5077 mE (duzentos e noventa e seis mil zero treze vírgula cinco mil e setenta e sete metros a Este), cravado no eixo da antiga estrada que demandava de Unai a Paracatu, no local de um antigo mata-burro –; deste pela antiga estrada Unai/Paracatu, seguindo com distância de 2.490,27m (dois mil quatrocentos e noventa metros e vinte e sete centímetros), chega-se ao **Marco 26** – 8.187.434,6783 mN (oito milhões cento e oitenta e sete mil quatrocentos e trinta e quatro vírgula seis mil setecentos e oitenta e três metros a Norte) e 295.588,7416 mE (duzentos e noventa e cinco mil quinhentos e oitenta e oito vírgula sete mil quatrocentos e dezesseis metros a Este), que se cravou em uma curva acentuada da referida estrada, nas proximidades desta com o Bairro Iúna –; deste por uma reta seguindo com distância de 3.139,72m (três mil cento e trinta e nove metros e setenta e dois centímetros) e Azimute Plano de 339°37'01" (trezentos e trinta e nove graus trinta e sete minutos e zero um segundo) chega-se ao **Marco 27** – 8.190.377,8056 mN (oito milhões cento e noventa mil trezentos e setenta e sete vírgula oito mil e cinquenta e seis metros a Norte) e 294.495,2010 mE (duzentos e noventa e quatro mil quatrocentos e noventa e cinco vírgula dois mil e dez metros a Este), cravado no canto do tapume oriental do Aeroporto Municipal Rosival Hormidas Ulhôa –; deste, seguindo com distância de 1.333,21m (hum mil trezentos e trinta e três metros e vinte e um centímetros) e Azimute Plano de 331°04'11" (trezentos e trinta e um graus zero quatro minutos e onze segundos) chega-se ao **Marco 31** – 8.191.544,642 mN (oito milhões cento e noventa e um mil quinhentos e quarenta e quatro vírgula seiscentos e quarenta e dois metros a Norte) e 293.850,268 mE (duzentos e noventa e três mil oitocentos e cinquenta vírgula duzentos e sessenta e oito metros a Este), deste confrontando neste trecho com terras de terceiros, seguindo com as seguintes distâncias e Azimutes: 4.439,99m (quatro mil quatrocentos e trinta e nove metros e noventa e nove centímetros) e 30°40'22" (trinta graus quarenta minutos e vinte e dois segundos) chega-se ao **Marco 32** – 8.194.006,383 mN (oito milhões cento e noventa e quatro mil zero zero seis vírgula trezentos e oitenta e três metros a Norte) e 290.155,224 mE (duzentos e noventa mil cento e cinquenta e cinco vírgula duzentos e vinte e quatro metros a Este), 339,03 m (trezentos e trinta e nove metros e zero três centímetros), 329°37'52" (trezentos e vinte e nove graus trinta e sete minutos e cinquenta e dois segundos) chega-se ao **Marco 33** – 8.194.298,892 mN (oito milhões cento e noventa e quatro duzentos e noventa e oito vírgula oitocentos e noventa e dois metros a Norte) e 289.983,823 mE (duzentos e oitenta e nove mil novecentos e oitenta e três vírgula oitocentos e vinte e três metros a Este), 1.301,38m (hum mil trezentos e um metros e trinta e oito



(Fls. 8 da Lei n.º 2.797, de 14/11/2012)

centímetros) e $64^{\circ}23'10''$ (sessenta e quatro graus vinte e três minutos e dez segundos) chega-se ao **Marco 34** – 8.194,861,482 mN (oito milhões cento e noventa e quatro mil oitocentos e sessenta e um vírgula quatrocentos e oitenta e dois metros a Norte) e 291.157,310 mE (duzentos e noventa e um mil cento e cinquenta e sete vírgula trezentos e dez metros a Este), 2.714,36m (dois mil setecentos e quatorze metros e trinta e seis centímetros) e $52^{\circ}35'10''$ (cinquenta e dois graus trinta e cinco minutos e dez segundos) chega-se ao **Marco 35** – 8.196.510,640 mN (oito milhões cento e noventa e seis mil quinhentos e dez vírgula seiscentos e quarenta metros a Norte) e 293.313,240 mE (duzentos e noventa e três mil trezentos e treze vírgula duzentos e quarenta metros a Este), desta pelo Rio Preto abaixo, cruzando para sua margem esquerda, seguindo com distância de 4.683,09m (quatro mil seiscentos e oitenta e três metros e zero nove centímetros) até a barra do Córrego Dois Capões – 8.195.177,0134 mN (oito milhões cento e noventa e cinco mil cento e setenta e sete vírgula zero cento e trinta e quatro metros a Norte) e 294.323,8389 mE (duzentos e noventa e quatro mil trezentos e vinte e três vírgula oito mil trezentos e oitenta e nove metros a Este), à sua margem esquerda, desta seguindo pelo Córrego Dois Capões acima distância de 2.240,00m (dois mil duzentos e quarenta metros) até a barra de uma “grotinha” à sua margem direita –; deste, seguindo pela grotinha acima, chega-se ao **Marco 29** – 8.197.072,2275 mN (oito milhões cento e noventa e sete mil zero setenta e dois vírgula dois mil duzentos e setenta e cinco metros a Norte) e 295.554,1506 mE (duzentos e noventa e cinco mil quinhentos e cinquenta e quatro vírgula um mil quinhentos e seis metros a Este), implantado em sua cabeceira –; deste, seguindo com distância de 1.390,00m (hum mil trezentos e noventa metros) e Azimute Plano de $18^{\circ}36'55''$ (dezoito graus trinta e seis minutos e cinquenta e cinco segundos) chega-se ao **Marco 30** – 8.198.389,5067 mN (oito milhões cento e noventa e oito mil trezentos e oitenta e nove vírgula cinco mil e sessenta e sete metros a Norte) e 295.997,8571 mE (duzentos e noventa e cinco mil novecentos e noventa e sete vírgula oito mil quinhentos e setenta e um metros a Este), cravado junto à margem da Estrada Municipal da Fartura –; deste pela estrada afora, sentido Rodovia Estadual MG-188, por uma distância de 605,70m (seiscentos e cinco metros e setenta centímetros) até seu entroncamento com a Rodovia MG-188; deste seguindo pela Rodovia MG-188 afora, sentido Boa Vista, numa distância de 769,35m (setecentos e sessenta e nove metros e trinta e cinco centímetros) até o **Marco 01** – 8.198.633,1303 mN (oito milhões cento e noventa e oito mil seiscentos e trinta e três vírgula um mil trezentos e três metros a Norte) e 296.617,6270 mL (duzentos e noventa e seis mil seiscentos e dezessete vírgula seis mil duzentos e setenta metros a Leste), cravado à sua margem direita, ponto inicial da descrição deste perímetro.” (NR)



Classe	Inquérito Civil
Número	MPMG-0704.16.000072-2
Promotoria Atual	02ª PROMOTORIA DE JUSTICA
Município	UNAI
Área de Atuação/Assunto	HABITAÇÃO E URBANISMO
Data	17/03/2016
Situação	ABERTO
Descrição	Apuração de eventual inconstitucionalidade da Lei Municipal nº 3.001/2015 e Aprovação de loteamentos na área constante do art. 2º da lei 2.797/2012.

Últimos Andamentos

Data	Andamento
17/03/2016	INSTAURAÇÃO

[ver todos os andamentos >>](#)



LEI N.º 3.001, DE 27 DE NOVEMBRO DE 2015.

Revoga dispositivo da Lei n.º 2.797, de 14 de novembro de 2012, que “altera a Lei n.º 2.663, de 30 de junho de 2010, que estabelece o perímetro urbano da sede do Município de Unai (MG) e dá outra providência”.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE UNAÍ, Estado de Minas Gerais, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 96, inciso VII da Lei Orgânica do Município, faz saber que a Câmara Municipal de Unai decreta e ele, em seu nome, sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º Fica revogado o artigo 2º da Lei n.º 2.797, de 14 de novembro de 2012.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Unai, 27 de novembro de 2015; 71º da Instalação do Município.

DELVITO ALVES DA SILVA FILHO
Prefeito

PL 51/2015



LEI N.º 3.016, DE 18 DE JANEIRO DE 2016.

Incorpora à Zona de Adensamento – ZAD – o polígono definido como Zona de Projetos Especiais 3 – ZPEIII – que especifica, altera dispositivos da Lei Complementar n.º 44, de 25 de março de 2003, “que dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e dá outras providências”.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE UNAÍ, Estado de Minas Gerais, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 96, inciso VII da Lei Orgânica do Município, faz saber que a Câmara Municipal de Unaí decreta e ele, em seu nome, sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º Fica incorporado à Zona de Adensamento – ZAD – o polígono definido pela Lei Complementar n.º 44, 25 de março de 2003, como ZPE-III, formado pela Rua Zaida Torres Martins, Avenida Belo Horizonte e Rua Santa Clara, bem como a área do Batalhão do Corpo de Bombeiros do Estado de Minas Gerais e a margem esquerda do Córrego Canabrava.

Art. 2º Fica a Rua Francisco Rodrigues da Silva classificada como via alimentadora da Zona de Adensamento – ZAD – descrita no Quadro n.º 4 do Anexo II da Lei Complementar n.º 44, de 2003.

Art. 3º Os valores do coeficiente de aproveitamento das vias estruturadoras e locais do Quadro n.º 4 do Anexo II da Lei Complementar n.º 44, de 2003, passam a vigorar com a seguinte redação:

“I – coeficiente de aproveitamento das vias estruturadoras: 6,5; e

II – coeficiente de aproveitamento das vias locais: 5,5.” (NR)

Art. 4º Os valores do gabarito e altura máxima das vias estruturadoras, alimentadoras e locais do Quadro n.º 4 do Anexo II da Lei Complementar n.º 44, de 2003, passam a vigorar com a seguinte redação:

“I – gabarito (pav):

a) das vias estruturadoras: 10;

b) das vias alimentadoras: 8; e

41 7/2015



(Fls. 2 da Lei n.º 3.016, de 18/1/2016)

c) das vias locais: 6.

II – altura máxima (m):

a) das vias estruturadoras: 30,00;

b) das vias alimentadoras: 24,00; e

c) das vias locais: 18.” (NR)

Art. 5º O parágrafo 2º do artigo 16 da Lei complementar nº 44, de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16.....

.....

§ 2º Nas vias divisoras de duas zonas de uso, poderão prevalecer, em ambos os lados da via, a permissão de uso e os índices de controle urbanístico que resultem em maior aproveitamento dos lotes.” (NR)

Artigo 6º Os valores do gabarito e altura máxima das vias alimentadoras e locais do Quadro n.º 3 do Anexo II da Lei Complementar nº 44, de 2003, passam a vigorar com a seguinte redação:

“I – gabarito (pav):

a) das vias alimentadoras: 11; e

b) das vias locais: 9.

II – altura máxima (m):

c) das vias alimentadoras: 33,00; e

d) das vias locais: 27.” (NR)

Art. 7º Ficam revogados os seguintes dispositivos da Lei Complementar n.º 44, de 25 de março de 2003:

1 – o item n.º 7.3 do artigo 8º; e



(Fls. 3 da Lei n.º 3.016, de 18/1/2016)

II – o item n.º 1 das observações do Quadro n.º 4 do Anexo II.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Unai, 18 de janeiro de 2016; 72º da Instalação do Município.

DELVITO ALVES DA SILVA FILHO
Prefeito



LEI COMPLEMENTAR N.º 70, DE 3 DE MAIO DE 2013.

Altera dispositivos da Lei Complementar n.º 44, de 25 de março de 2003, que “dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano” e dá outras providências.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE UNAÍ, Estado de Minas Gerais, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 96, inciso VII, da Lei Orgânica do Município, faz saber que a Câmara Municipal de Unaí decreta e ele, em seu nome, sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º O item 7 do artigo 8º da Lei Complementar n.º 44, de 25 de março de 2003, fica acrescido do seguinte subitem 7.5:

“Art. 8º

.....

7.

.....

7.5 Área Sanitária – ZPE-V, reservada à instalação de equipamento de infraestrutura urbana e destinada ao tratamento e disposição final dos resíduos sólidos urbanos, sob a forma de aterro controlado e/ou aterro sanitário.” (NR)

Art. 2º A ZPE-V a que se refere o subitem 7.5 do artigo 8º da Lei Complementar n.º 44, de 2003, delimitada pelo perímetro do imóvel público denominado Fazenda Riacho do Mato e Taquaril, com área de 44,2872 hectares (quarenta e quatro hectares vinte e oito ares e setenta e dois centiares) caracteriza-se como área de urbanização específica com destinação, finalidade e utilidade urbana.

Art. 3º A área definida no artigo 2º desta Lei deverá ser isolada por uma faixa *non edificandi* de no mínimo 10,00m (dez metros) lineares de distância do perímetro externo da gleba, de modo a proteger futuras edificações e parcelamentos.

Art. 4º As alterações nas plantas constantes do Anexo I da Lei Complementar n.º 44, de 2003, incluído o memorial descritivo da gleba pertinente, dar-se-ão por intermédio do órgão técnico competente do Poder Executivo, ouvido o Conselho Municipal de Planejamento Urbano – Compur.



(Fls. 2 da Lei Complementar n.º 70, de 3/5/2013)

Art. 5º O Chefe do Poder Executivo poderá declarar perante o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – Incra – que a gleba do imóvel público rural denomino Fazenda Riacho do Mato e Taquaril, com área de 44,2872 hectares (quarenta e quatro hectares vinte e oito ares e setenta e dois centiares), é inaproveitável economicamente para fins agrícolas e pecuários pela perda de suas características produtivas, objetivando sua baixa como área rural.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Unai, 3 de maio de 2013; 69º da Instalação do Município.

DELVITO ALVES DA SILVA FILHO
Prefeito