

Plano Urbanístico

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas



Secretaria Municipal de Desenvolvimento
Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano
Outubro 2013

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

Prefeitura Municipal de Belo Horizonte
Secretaria Municipal de Desenvolvimento
Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano
Outubro 2013

ÍNDICE

APRESENTAÇÃO	8				
1. INTRODUÇÃO	12				
1.1 A OUC E O PLANO URBANÍSTICO	12				
1.2 PRINCIPAIS OBJETIVOS E ESTRATÉGIAS DA OUC	15				
1.3 PERÍMETRO DA OUC DO CORREDOR LESTE-OESTE / VALE DO ARRUDAS	17				
2. DIRETRIZES ESTRUTURANTES	20				
2.1 ESTRATÉGIAS DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	20				
2.2 POLÍTICA HABITACIONAL	42				
2.3 PATRIMÔNIO CULTURAL	48				
2.4 ESTRUTURA URBANO-AMBIENTAL	56				
2.5 MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE	66				
2.6 INSTRUMENTOS E GESTÃO	82				
3. SETORES	90				
3.1 SETOR REVITALIZAÇÃO DA LAGOINHA	92	3.5 SETOR CORREDOR VERDE PARQUE LAGOA DO NADO / PARQUE LAREIRA	107		
3.2 SETOR TECELÕES / NOVA CACHOEIRINHA	96	3.6 SETOR REQUALIFICAÇÃO ENTORNO ESTAÇÃO VILARINHO	111		
3.3 SETOR CENTRO DE SERVIÇOS AVANÇADOS DO SÃO FRANCISCO	100	3.7 SETOR PARQUE BACIA DO CALAFATE	115		
3.4 SETOR PARQUE DO BREJINHO / PAMPULHA	104	3.8 SETOR BULEVAR OESTE	119		
		3.9 SETOR CENTRAL	123		
		3.10 SETOR PARQUE LINEAR LESTE	127		
		4. PROGRAMA DE ATENDIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL À POPULAÇÃO DIRETAMENTE AFETADA	131		
		4.1 INTRODUÇÃO	131	ANEXOS	149
		4.2 OBJETIVOS DO PROGRAMA DE ATENDIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL- PAES	131	ANEXO 1 – QUADRO DE PARÂMETROS URBANÍSTICOS	150
		4.3 CARACTERIZAÇÃO DA POPULAÇÃO ALVO	133	ANEXO 2 – INTERVENÇÕES PROPOSTAS	154
		4.4 IMPACTOS SOBRE A POPULAÇÃO AFETADA	133	ANEXO 2-A – LISTA DE INTERVENÇÕES PROPOSTAS	161
		4.5 A POPULAÇÃO AFETADA NA ÁREA DA OUC	134	ANEXO 2-B – CONJUNTOS URBANOS E ADES CULTURAIS NA OUC E DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES	192
		4.6 PROPOSTAS	135	ANEXO 2-C – DIRETRIZES PARA A REDE DE ÁREAS VERDES	192
		5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	144	ANEXO 2-D – DIRETRIZES PARA OS TRECHOS DA REDE CICLOVIÁRIA	208
				ANEXO 2-E – DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NO ENTORNO DAS ESTAÇÕES DE METRÔ	229
				ANEXO 3 – QUADRO DE ESTOQUES	242

ÍNDICE DE MAPAS E FIGURAS

Mapa 1.1. Operação Urbana Consorciada: limites	20	Mapa 3.1. Setores da OUC	90	Mapa 3.6.2 – Setor Requalificação Entorno Estação Vilarinho – Intervenções	113
Mapa 2.1.1.1. Quadra Praça	24	Mapa 3.1.1. Setor Revitalização da Lagoinha – Ocupação	93	Mapa 3.7.1. Setor Parque Bacia Calafate – Ocupação	116
Mapa 2.1.1.2. Quadra Galeria	26	Mapa 3.1.2. Setor Revitalização da Lagoinha – Intervenções	94	Mapa 3.7.2. Setor Parque Bacia Calafate – Intervenções	117
Mapa 2.1.1.3. Quadra Central	28	Mapa 3.2.1. Setor Tecelões/Nova Cachoeirinha – Ocupação	97	Mapa 3.8.1. Setor Bulevar Oeste – Ocupação	120
Mapa 2.1.1.4. Quadra Desenvolvimento	30	Mapa 3.2.2. Setor Tecelões/Nova Cachoeirinha – Intervenções	98	Mapa 3.8.2. Setor Bulevar Oeste – Intervenções	121
Mapa 2.1.1.5. Quadra Preservação	32	Mapa 3.3.1. Setor Centro de Serviços Avançados do São Francisco – Ocupação	101	Mapa 3.9.1. Setor Central – Ocupação	124
Mapa 2.1.1.6. Quadra Bairro	34	Mapa 3.3.2. Setor Centro de Serviços Avançados do São Francisco – Intervenções	102	Mapa 3.9.2. Setor Central – Intervenções	125
Mapa 2.1.2.1. Centros e Centralidades	37	Mapa 3.4.1. Setor Parque Brejinho/Pampulha – Ocupação	104	Mapa 3.10.1. Setor Parque Linear Leste - Ocupação	128
Mapa 2.1.3. Áreas para ocupação sobre o metrô	40	Mapa 3.4.2. Setor Parque Brejinho/Pampulha – Intervenções	105	Mapa 3.10.2. Setor Parque Linear Leste – Intervenções	129
Mapa 2.2.1. ZEIS, AEIS e Áreas Públicas	45	Mapa 3.5.1. Setor Corredor Verde Parque Lagoa do Nado/Parque Lareira – Ocupação	108	Mapa Anexo 2-D. Ciclossistemas	208
Mapa 2.2.2. Remoções	46	Mapa 3.5.2. Setor Corredor Verde Parque Lagoa do Nado/Parque Lareira – Intervenções	109	Mapa Anexo 3. Operação Urbana Consorciada: zonas imobiliárias	242
Mapa 2.3.2.1. Áreas de Interesse Cultural	51	Mapa 3.6.1 – Setor Requalificação Entorno Estação Vilarinho – Ocupação	112		
Mapa 2.3.2.2. Controle de Altimetria	52				
Mapa 2.4.1. Rede de Áreas Verdes	59				
Mapa 2.5.1. Circulação de Pedestres	67				
Mapa 2.5.2. Rede Cicloviária	69				
Mapa 2.5.3. Transporte Coletivo	72				
Mapa 2.5.4. Intervenções Viárias	77				

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

Figura 2.1.1.1 Referência para o modelo de ocupação Quadra Praça.	23	térreo, que se integra a áreas livres de uso público , praças e calçadas largas	41	Figura 2.4.2.1: Referência de parque urbano - Parque Municipal, Belo Horizonte (MG).	56
Figura 2.1.1.2 Referência para o modelo de ocupação Quadra Praça	23	Figura 2.2.3: Referência de Habitação de Interesse Social flexível, Iquique (Chile).	42	Figura 2.4.2.2: Referência de transposição viária (viaduto) integrada a eixo de parque sem que o mesmo perca a sua continuidade – Parque N. S. da Piedade. (Google, 2012)	57
Figura 2.1.1.3 Referência para o modelo de ocupação Quadra Galeria	25	Figuras 2.2.4 e 2.2.5: Referências para habitação de interesse social e equipamentos comunitários nas vilas e favelas; (no alto) Medellín (Colômbia); (abaixo) habitações e equipamentos no Morro do Alemão, Rio de Janeiro (RJ)	44	Figura 2.4.2.3: Referência de requalificação ambiental de fundo de vale - Parque Nossa Senhora da Piedade, Belo Horizonte (MG).	57
Figura 2.1.1.4 Referência para o modelo de ocupação Quadra Galeria	25	Figura 2.3.2.1: Referência para pátio interno. Pátio interno do Museu da Liturgia, em Tiradentes.	48	Figura 2.4.2.4: Referência de tratamento paisagístico e arborização de via; Londrina (PR).	58
Figura 2.1.1.5 Referência para o modelo de ocupação Quadra Central	27	Figura 2.3.2.2: Referência para largos. Guimarães, Portugal	49	Figura 2.4.2.5.: Referência de praça como centralidade local; Praça Duque de Caxias, no bairro Santa Tereza, Belo Horizonte (MG)	58
Figura 2.1.1.6 Referência para o modelo de ocupação Quadra Central	27	Figura 2.3.2.3: Referência para largos. Berlim, Alemanha.	49	Figura 2.4.3.1: Caminhão de coleta seletiva da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. Fonte: PBH.	60
Figura 2.1.1.7 Referência para o modelo de ocupação Quadra de Desenvolvimento	29	Figura 2.3.2.4: Referência para uso misto. Dublin, Irlanda.	49	Figura 2.4.3.2: Local de entrega voluntária (LEV) para coleta seletiva. Fonte: PBH.	60
Figura 2.1.1.8 Referência para o modelo de ocupação Quadra de Desenvolvimento	29	Figura 2.3.2.5: Referência para uso misto. Budapeste, Hungria.	49	Figura 2.4.4.1: Referência de Vala de Infiltração. Experimento do Projeto Switch em BH	61
Figura 2.1.1.9 Referência para o modelo de ocupação Quadra Preservação	31	Figura 2.3.2.6: Referência para requalificação de calçadas. Juiz de Fora, Minas Gerais.	49	Figura 2.4.4.2: Wetland Vilarinho – Bacia de detenção implantada em BH. Fonte: PBH.	62
Figura 2.1.1.10 Referência para o modelo de ocupação Quadra Preservação	31	Figura 2.3.2.7: Referência para requalificação de calçadas. Curitiba, Paraná.	50		
Figura 2.1.1.11 Referência para o modelo de ocupação Quadra Bairro	33	Figura 2.3.2.8: Referência para travessias urbanas. The High Line, Nova York, Estados Unidos.	50		
Figuras 2.2.1 e 2.2.2: Referências de ocupação para habitação, com UHs de tamanhos e características diversificadas, associadas ao uso não residencial no					

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

Figura 2.4.4.3: Referência de construção resiliente.	63	Figura 3.3.1: Imagem de referência para implantação da Esplanada do São Francisco.	99	Figura 3.8.3: Referência para o mirante. Mirante Mangabeiras (Belo Horizonte).	119
Figura 2.5.1.1: Referência para travessias urbanas.	66	Figura 3.4.1: Imagem de referência para reabilitação e ampliação do Parque Ecológico do Brejinho.	103	Figura 3.9.1: Propostas para integração entre Rodoviária e Lagoinha	123
Figura 2.5.1.2: Referência para tratamento paisagístico de calçadas. Toronto (Canadá).	66	Figura 3.5.1: Vista interior do Parque Lagoa do Nado.	106	Figura 3.9.2: Referência de tratamento paisagístico para as Conexões Ambientais	123
Figura 2.5.2.1: Referência para bicicletário.	68	Figura 3.5.2: Imagem de referência para implantação do Parque Lareira.	106	Figura 3.10.1: Referência para o Parque Linear Vale do Arrudas	126
Figura 2.5.2.2: Referência para tratamento paisagístico de calçadas.	68	Figura 3.6.1: Imagem de referência para implantação de Conexões Ambientais no entorno da Estação Vilarinho.	111	Figura 3.10.2: Referência para a Conexão Urbana, Tarragona (Espanha)	126
Figura 2.5.4.1: Estratégia para reestruturação viária ao longo do tempo.	74	Figura 3.6.2: Imagem de referência para implantação de trincheira na Av. Cristiano Machado.	111	Figura 2-B.1: Rua Platina.	181
Figura 2.5.4.2: Referência para tratamento paisagístico de calçadas. Chengdu Tianfu District Great City, Chengdu (China)	75	Figura 3.7.1: Referência de usos de lazer para a Bacia do Calafate. Piscinão Água Espreada, São Paulo (SP)	114	Figura 2-B.2: Av Barbacena.	182
Figura 3.1.1: Imagem de referência para implantação do Corredor Cultural da Lagoinha.	91	Figura 3.7.2: Referência de tratamento do entorno de estação de metrô, com travessia urbana. Estação Cidade Nova, Rio de Janeiro (RJ)	114	Figura 2-B.3: Av Augusto de Lima, esquina com Rua Paracatu.	182
Figura 3.1.2: Imagem de referência para implantação do Centro Cultural Pedro Lessa.	91	Figura 3.8.1: Referência para o Parque Linear Vale do Arrudas. Parque Bicentenário de la Infancia e Playgrond Infantil, Santiago (Chile)	118	Figura 2-B.4: Praça Raul Soares.	183
Figura 3.2.1: Imagem de referência para implantação do Parque Anfiteatro Paranaíba.	95	Figura 3.8.2: Referência para o tratamento do entorno do Metrô. Metrô de Madrid (Espanha).	119	Figura 2-B.5: Praça Sete de Setembro.	184
Figura 3.2.2: Imagem de referência para implantação de Equipamento associado a sistema de circulação vertical nas Vilas Nova Cachoeirinha.	95			Figura 2-B.6: Rua Guaicurus.	184
Figura 3.2.3: Vista do mirante a ser implantado no Parque Nova Cachoeirinha.	95			Figura 2-B.7: Praça Rui Barbosa	185
				Figura 2-B.8: Rua da Bahia	186
				Figura 1-B.9: Avenida Ezequiel Dias	186
				Figura 2-B.10: Rua Ceará esquina com Rua Domingos Vieira.	187
				Figura 2-B.11: Praça Floriano Peixoto	187
				Figura 2-B.12: Rua Sapucaí	188

Figura 2-B.13: Praça Duque de Caxias 189

Figura 2-B.14: Rua Itapecerica 189

ÍNDICE DE QUADROS E TABELAS

Quadro 1.1 – Finalidades dos diferentes tipos de Operações Urbanas Consorciadas indicados pelo Plano Diretor Municipal incluídas no perímetro da OUC Leste-Oeste / Vale do Arrudas.	15
Quadro 2.2.2 – Vilas e favelas na Operação Urbana Consorciada	44
Quadro 2.5.1 – Vagas de garagem em empreendimentos da OUC	78
Quadro 2.5.2 – Faixas de acumulação e de circulação interna para estacionamentos com acesso a partir do corredor principal	79
Quadro 2.6.1: Faixas de acumulação	85
Anexo 1 – Quadro de parâmetros urbanísticos	149
Anexo 2-A – Listas de intervenções propostas	160
Quadro 2-D – Diretrizes para os trechos da rede cicloviária proposta	209

APRESENTAÇÃO

Este documento apresenta um Plano Urbanístico para a Operação Urbana Consorciada do Corredor Antônio Carlos/Pedro I e do Eixo Leste-Oeste / Vale do Arrudas, em Belo Horizonte. Os limites de seu perímetro, seus objetivos e diretrizes estão descritos na Introdução. Este Plano Urbanístico foi elaborado por membros da equipe técnica da Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano – SMAPU e finalizado em julho de 2013. Não se trata, como será detalhado na Introdução, de uma versão final – o Plano Urbanístico ainda deverá sofrer ajustes e correções antes da regulamentação da Operação Urbana Consorciada, principalmente relacionadas ao Relatório do Estudo de Impacto de Vizinhança.

O instrumento urbanístico das Operações Urbanas Consorciadas (OUCs) foi instituído em Belo Horizonte em 2010, através do Plano Diretor Municipal¹. O Plano Diretor indica diversas áreas no município para realização de cinco tipos diferentes de OUCs, num total de 65,015 km², o que equivale a 19,67% do

¹ O que foi feito através da Lei 9.959/2010, que, dentre outros, alterou o Plano Diretor Municipal.

território municipal². A maior parte dos polígonos de OUCs indicadas apresenta interseções com outro polígono de um tipo diferente de OUC.

Desde então, o Planejamento Urbano Municipal considerou, dentro deste vasto leque de indicações de Operações Urbanas Consorciadas, o eixo das avenidas Presidente Antônio Carlos e Dom Pedro I como prioritário para implantação de OUC³, e foi para esta área que os primeiros estudos urbanísticos se voltaram, a partir de 2010.

O “Corredor Leste-Oeste” foi considerado, na lista de OUCs indicadas pelo Plano Diretor, como a segunda prioridade, em função de alterações estruturais em curso em parte do eixo (implantação do “Bulevar Arrudas” com aumento da capacidade viária de trechos das avenidas Tereza Cristina, do Contorno e dos

² As áreas estão indicadas nos Anexos IV e IV-A do Plano Diretor Municipal.

³ O que foi coerente com as alterações na estrutura urbana em curso, pois o eixo encontrava-se, e ainda hoje se encontra, em processo de alargamento viário e de implantação de sistema de transporte por ônibus de alto desempenho, cenário condizente com um instrumento urbanístico que objetiva “alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental”.

Andradas) e por suas potencialidades em termos de transporte coletivo (presença da linha do metrô na parte central do eixo) assim como por suas potencialidades ambientais (extensas áreas verdes e a presença do principal curso d’água do município, o ribeirão Arrudas).

No segundo semestre de 2011, sem que os estudos para a OUC do eixo das avenidas Presidente Antônio Carlos e Dom Pedro I tivessem sido interrompidos, foram dados os primeiros passos para o desenvolvimento deste Plano Urbanístico para a Operação Urbana Consorciada do Corredor Leste-Oeste / Vale do Arrudas. Durante sete meses a equipe técnica da SMAPU realizou levantamentos de campo e elaborou diagnósticos e propostas preliminares. Em seguida, em função de alterações nas prioridades no desenvolvimento dos estudos para as Operações Urbanas Consorciadas⁴, os trabalhos foram interrompidos para serem retomados, com uma significativa alteração

⁴ Tal fato ocorreu em função do Projeto de Lei 1585/11 que tramitava na Câmara Municipal e que visava excluir a Operação Urbana Consorciada do entorno da Estação de Transporte Barreiro do conjunto de OUCs indicadas pelo Plano Diretor Municipal. O Executivo Municipal, interessado na manutenção dessa OUC, passou então a tratá-la como prioridade.

na equipe técnica, no segundo semestre de 2012.

Em outubro de 2012, foram iniciados um Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e um Estudo de Viabilidade Econômica e Financeira (EVEF) da OUC Corredor Leste-Oeste/Vale do Arrudas para auxiliar a regulamentação da lei específica da OUC e o desenvolvimento do Plano Urbanístico⁵. Até a finalização deste relatório, esses estudos ainda não haviam sido finalizados.

Em 21 de dezembro de 2011, um consórcio formado por três empresas⁶ foi autorizado a iniciar estudos relativos a um Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI)⁷ com o

⁵ Para o EIV, foi contratada a empresa TC/BR TECNOLOGIA E CONSULTORIA BRASILEIRA LTDA de acordo com a Concorrência 2012/004 e o Processo Administrativo 01.061.879/12-45 e para o EVEF, foi contratada a empresa Aval Serviços de Engenharia e Consultoria S/C, de acordo com a concorrência 2012/003 e o Processo Administrativo 01.061.876/12-57. Na época da licitação, a OUC era identificada nas publicações no Diário Oficial do Município pelo seguinte nome: Operação Urbana Consorciada das Avenidas Andradas / Tereza Cristina / Via Expressa.

⁶ Construtora Andrade Gutierrez S.A., Construtora Barbosa Mello S.A. e Construtora Norberto Odebrecht Brasil S.A.

⁷ Tal procedimento é regulamentado pelas seguintes normas: Lei Federal Nº 8.987/1995, Lei Federal Nº

objetivo de realizar “os estudos necessários à análise da viabilidade técnica, econômico-financeira e jurídica para implantação, revitalização, operação e manutenção da área de especial interesse urbanístico do Vale do Rio Arrudas, através de uma Concessão Comum ou Parceria Público-Privada”.⁸

Dentre os estudos elaborados no contexto do PMI, há diversos elementos com escopo e função semelhantes a elementos deste Plano Urbanístico (ambos possuem, por exemplo, propostas de modelos de ocupação do solo demarcadas no território e um programa de intervenções físicas). Os dois trabalhos foram elaborados em momentos próximos tendo havido não apenas interação entre as equipes técnicas de ambos como também influência mútua, com troca de conceitos e ideias.

No início de 2013, iniciou-se a preparação da regulamentação de uma Operação Urbana

9.074/1995, Lei Federal Nº 11.079/2004, Decreto Estadual 44.565/2007, Lei Municipal Nº 9.038/2005 e Decreto Municipal Nº 14.657/2011. Trata-se, de modo simplificado, de um procedimento através do qual um ente privado faz um estudo de viabilidade de uma Parceria Público-Privada.

⁸ Conforme publicação no Diário Oficial do Município de 21 de dezembro de 2011 e Processo Administrativo nº 01-108713-12-05.

Consorciada que englobasse a totalidade da área da OUC do eixo das avenidas Presidente Antônio Carlos e Dom Pedro I e grande parte da OUC do Corredor Leste-Oeste / Vale do Arrudas, tendo sido determinada a exclusão das extremidades desta última (as porções a leste da estação de metrô Horto e a oeste da estação de metrô Gameleira), visando a elaboração de futuros planos intermunicipais específicos para cada uma das áreas em questão.

Em janeiro de 2013, uma versão do Plano Urbanístico da OUC do Corredor Antônio Carlos/Pedro I havia sido finalizada e em junho de 2013 finalizou-se um Plano Urbanístico para a OUC do Corredor Leste-Oeste / Vale do Arrudas. Este Plano Urbanístico corresponde à junção das duas propostas.

Contudo, com relação a questões conceituais e mais gerais relacionadas ao instrumento OUC, às suas possibilidades e limitações, este estudo apresenta avanços com relação à última versão do Plano Urbanístico da OUC Antônio Carlos / Pedro I, finalizada em janeiro de 2013. Dentre tais avanços, destacam-se:

- detalhamento de estratégias para regulamentação da OUC,

- inclusão, apesar de ainda sem o detalhamento necessário, de estratégias para utilização de outros instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade e no Plano Diretor Municipal na área da OUC, como parcelamento, edificação e utilização compulsórios e IPTU progressivo no tempo.
- maior aprofundamento da questão ambiental, incluindo aspectos que ultrapassam os limites da OUC (como questões relacionadas a recursos hídricos, saneamento e resíduos sólidos) mas que, ainda assim, podem ser tratadas por ela, mesmo que de forma parcial,
- detalhamento de estratégias para a preservação do patrimônio cultural.
- maior desenvolvimento do Programa de Atendimento Econômico e Social, com a inclusão da proposta de criação de um Comitê de Gerenciamento de Impactos Potenciais e Efetivos a Nível Local.

Sobre a consolidação e finalização deste Plano Urbanístico, ressalta-se que os Estudos de Impacto de Vizinhança e os Estudos de Viabilidade Econômica e Financeira ainda não foram avaliados. A avaliação desses estudos

é o principal requisito para a consolidação deste Plano Urbanístico.

Durante os trabalhos de elaboração dos Planos Urbanísticos para as OUCs (este, mas também os demais realizados pela SMAPU) houve uma notável evolução dos conceitos e da compreensão dos elementos de uma Operação Urbana Consorciada. Tal evolução deu-se de diversas formas e com o auxílio de instrumentos variados.

Houve, nesse processo, diversas discussões internas e visitas a campo, que enriqueceram a compreensão geral sobre as OUCs e o entendimento das particularidades das áreas específicas em estudo em Belo Horizonte. Os resultados preliminares dos Estudos de Impacto de Vizinhança e dos Estudos de Viabilidade Econômica e Financeira também tiveram um papel importante no processo.

No decorrer dos trabalhos foram realizados estudos de outras Operações Urbanas Consorciadas no Brasil (sobretudo em São Paulo, mas também no Rio de Janeiro e em Curitiba). Também foram estudados instrumentos e situações semelhantes às OUCs usados em outros países (como Colômbia). Houve contatos com técnicos que participaram de outras experiências nacionais

e internacionais, inclusive em seminários organizados pelo Município.

Deve-se observar a complexidade intrínseca do instrumento OUC. Trata-se de um instrumento urbanístico nunca usado em Belo Horizonte. Além disso, o próprio instrumento, da forma como está definido nas legislações federal e municipal, pode apresentar diferentes características, embora sempre se tratem de questões complexas. Assim, ainda que em um estágio avançado, a compreensão e o entendimento do que é uma Operação Urbana Consorciada e de como ela pode ou deve ser configurada deverá desenvolver-se ainda mais em Belo Horizonte com a promoção de mais estudos e discussões, com a consolidação de conceitos, e principalmente com a experiência. Para este último aspecto – a experiência como fator de desenvolvimento no conhecimento sobre OUCs – a regulamentação da primeira Operação Urbana Consorciada no município é essencial.

O presente documento é entendido como um documento preliminar a ser discutido com diversos setores da sociedade, inclusive com a população residente e usuária da região. Além disso, trata-se de propostas a serem avaliadas em relação a seus impactos e à viabilidade econômica e financeira, estudos

estes a serem desenvolvidos no escopo do EIV e do EVEF contratados.

Por fim, deve-se destacar a necessidade de maiores discussões com a finalidade de se definir estratégias e diretrizes para as demais áreas indicadas pelo Plano Diretor Municipal para a instituição de Operações Urbanas Consorciadas, assim como diretrizes urbanísticas para o restante do território municipal no contexto das OUCs. Para tal, os Planos Diretores Regionais, que estão atualmente sendo finalizados pela Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano, podem trazer contribuições valiosas.

1.INTRODUÇÃO

1.1 A OUC E O PLANO URBANÍSTICO

Este Plano Urbanístico tem como objetivo orientar o desenvolvimento da Operação Urbana Consorciada do Corredor Antônio Carlos / Pedro I e do Eixo Leste-Oeste / Vale do Arrudas.

O instrumento de Operação Urbana Consorciada, previsto no artigo 69 do Plano Diretor Municipal (Lei 7165/1996) é assim definido:

Operação Urbana Consorciada é o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Executivo Municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, podendo ocorrer em qualquer área do Município.

De acordo com o Plano Diretor, cada Operação Urbana Consorciada deve ser instituída por lei específica, que deve conter no mínimo:

- I. a definição da área a ser atingida;
- II. o programa básico de ocupação da área;
- III. o programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela Operação;
- IV. as finalidades da Operação;
- V. o estudo prévio de impacto de vizinhança;
- VI. a contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados, nos termos do disposto no inciso VI do art. 33 da Lei nº 10.257/01;
- VII. forma de controle da Operação, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil.

Com exceção do item V (estudo prévio de impacto de vizinhança), este Plano Urbanístico contém elementos que contribuirão para a elaboração de todos os demais itens.

O Plano Diretor Municipal de Belo Horizonte apresenta as finalidades das Operações Urbanas Consorciadas no parágrafo 2º do artigo 69:

- I. implantação de equipamentos estratégicos para o desenvolvimento urbano;
- II. otimização de áreas envolvidas em intervenções urbanísticas de porte e reciclagem de áreas consideradas subutilizadas;
- III. implantação de Programas de Habitação de Interesse Social;
- IV. ampliação e melhoria da Rede Estrutural de Transporte Público Coletivo;
- V. implantação de espaços públicos;
- VI. valorização e criação de patrimônio ambiental, histórico, arquitetônico, cultural e paisagístico;
- VII. melhoria e ampliação da infraestrutura e da Rede Viária Estrutural;

VIII. dinamização de áreas visando à geração de empregos.

O Plano Diretor Municipal define cinco tipos de Operações Urbanas Consorciadas. Tratam-se das Operações Urbanas Consorciadas dos seguintes tipos:

- I. as Áreas em Reestruturação no Vetor Norte de Belo Horizonte;
- II. o entorno de Corredores Viários Prioritários;
- III. o entorno de Corredores de Transporte Coletivo Prioritários;
- IV. as Áreas Centrais, indicadas como preferenciais para Operação Urbana nos termos do Plano de Reabilitação do Hipercentro;
- V. as áreas localizadas em um raio de 600 m das estações de transporte

coletivo existentes ou das que vierem a ser implantadas.

O Plano Diretor também indica algumas áreas para a instituição de OUCs, esclarecendo que as áreas são indicações “sem prejuízo de outras que venham a ser instituídas”.

O perímetro da área de estudo deste Plano Urbanístico para a OUC do Corredor Antônio Carlos / Pedro I e do Eixo Leste-Oeste / Vale do Arrudas, baseia-se primordialmente nos polígonos indicados pelo Plano Diretor Municipal como OUC Corredor Prioritário para o Transporte Coletivo (Corredor Antônio Carlos/Pedro I) e OUC de Corredor Viário Prioritário (Eixo Leste-Oeste / Vale do Arrudas). Além desses polígonos ele engloba, adicionalmente, trechos de polígonos indicados para OUCs de áreas localizadas em um raio de 600 m de dez estações de metrô, trechos de polígonos indicados para OUCs de corredores prioritários para o transporte coletivo, trechos da OUC Áreas em

Reestruturação no Vetor Norte, além de todas as áreas indicadas para OUCs na Área Central.

Ou seja, a OUC considerada por este Plano Urbanístico engloba áreas indicadas para todos os cinco tipos diferentes de Operações Urbanas Consorciadas indicadas pelo Plano Diretor Municipal.

Contudo, ao contrário do que se poderia prever em um primeiro momento, isso não representa um problema maior para a definição de seus objetivos e suas diretrizes, tendo em vista que os diferentes tipos de OUCs indicados pelo Plano Diretor Municipal apresentam mais semelhanças do que diferenças em suas descrições. Nas finalidades previstas para cada um deles há diversas coincidências, como mostra o quadro a seguir:

Quadro 1.1 – Finalidades dos diferentes tipos de Operações Urbanas Consorciadas indicados pelo Plano Diretor Municipal incluídas no perímetro da OUC Antônio Carlos/Pedro I – Leste-Oeste / Vale do Arrudas.

Finalidades	OUCs Corredores de Transporte Coletivo Prioritários	OUCs Corredores Viários Prioritários	OUCs raio de 600 m das estações de Transporte Coletivo	OUCs das Áreas Centrais	OUCs Áreas em Reestruturação no Votor Norte
Revisão dos adensamentos, dada a maior capacidade de suporte do sistema de transporte.*	X		X		
Implantação de equipamentos estratégicos para o desenvolvimento urbano (e para o sistema de transporte).*	X	X	X	X	
Implantação de novos espaços públicos;***	X	X		X	
Ampliação e melhoria da rede viária;	X	X	X		
Otimização das áreas envolvidas em intervenções urbanísticas de porte e a reciclagem de áreas consideradas subutilizadas.	X	X	X	X	
Implantação de Programas de Habitação de Interesse Social				X	
Valorização e criação de patrimônio ambiental, histórico, arquitetônico, cultural e paisagístico;				X	
Dinamização de áreas, visando à geração de empregos.				X	
Ordenamento da ocupação do solo, visando a estruturar nova centralidade no entorno da Cidade Administrativa do Estado de Minas Gerais					X
Garantia das condições para a expansão do uso institucional de interesse público, complementar às atividades da Cidade Administrativa do Estado de Minas Gerais					X
Ordenamento do crescimento urbano da região					X
Proteção de áreas com fragilidade ambiental					X
Reciclagem de áreas consideradas subutilizadas					X
Ordenamento da ocupação do solo, visando a estruturar nova centralidade no entorno da Cidade Administrativa do Estado de Minas Gerais					X

1.2 PRINCIPAIS OBJETIVOS E ESTRATÉGIAS DA OUC

A Operação Urbana Consorciada é marcada por dois grandes eixos estruturantes: no sentido norte-sul, pelo eixo das avenidas Presidente Antônio Carlos e Dom Pedro I e no sentido leste-oeste, pelo eixo formado pelas avenidas Tereza Cristina, do Contorno e dos Andradas.

Tratam-se de importantes eixos viários em nível municipal e metropolitano. Os dois eixos encontram-se atualmente em processos de transformação, com intervenções físicas em suas estruturas que visam ampliar sua capacidade viária. No eixo norte-sul a Av. Presidente Antônio Carlos foi recentemente alargada e a Av. Dom Pedro I está em processo de alargamento. No eixo leste-oeste, com a implantação do Bulevar Arrudas, sua parte central também terá a capacidade viária ampliada.

Além da infraestrutura viária, estes eixos estruturantes também apresentam um papel importante na rede municipal e metropolitana de transporte coletivo. O eixo leste-oeste abriga uma parte da linha de metrô enquanto no eixo das avenidas Antônio Carlos/Pedro I encontra-se atualmente em implantação

infraestrutura para um sistema de ônibus de alto desempenho (BRT, Bus Rapid Transit ou Transporte Rápido por Ônibus).

Eles também possuem características ambientais marcantes. Ao longo dos dois eixos, encontram-se vastas áreas verdes com marcada relevância ambiental. O eixo leste-oeste conforma um vale atravessado pelo principal curso d'água de Belo Horizonte, o ribeirão Arrudas.

Porém, a ocupação das áreas lindeiras aos eixos principais não é proporcional à infraestrutura existente, apresentando densidades demográficas menores que o restante da cidade.

Assim, o principal objetivo da OUC é promover um melhor aproveitamento da infraestrutura instalada no local, especialmente o sistema de transporte, associado à reestruturação urbana no entorno imediato do eixo. Esta reestruturação deverá incrementar a qualidade ambiental e urbanística da área, e deverá ser realizada a partir de três grandes ações:

1 – Estimular um adensamento orientado preferencialmente aos usuários do transporte coletivo, por meio de inserções urbanas com padrões de ocupação diferenciados – novas

tipologias. Esses novos padrões de ocupação devem promover:

- o adensamento populacional, com diferentes faixas de renda e composições familiares, associado à requalificação urbana, ao incremento das atividades econômicas e equipamentos públicos e à ampliação de áreas verdes e espaços livres de uso público;
- o incentivo e a ampliação da utilização do transporte público e dos meios não motorizados de deslocamento, por meio da melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade cicloviária e de pedestres ao longo do corredor e no entorno das estações de metrô, assim como através de parâmetros urbanísticos que estimulam a construção de unidades habitacionais com menos vagas para automóveis do que o produzido atualmente;
- a reconfiguração da área da Operação Urbana de forma adequada às características físicas, topográficas e geomorfológicas do sítio e a conformação de corredores ecológicos e a melhoria da qualidade ambiental do corredor viário principal e dos bairros de entorno;

- a reciclagem de áreas incentivando o parcelamento e a ocupação de glebas vazias e subutilizadas, garantindo a destinação de áreas públicas, promovendo, no entanto, a proteção dos aspectos de identidades culturais locais e a manutenção da população residente;

2 – Criar e fortalecer centralidades econômicas, sociais e culturais ao longo do corredor. Incentivar a formação de polos de concentração de atividades e de pessoas através da implantação de projetos âncoras e de equipamentos, de forma a conformar referências funcionais e visuais, reduzir a necessidade de deslocamento – principalmente ao centro da cidade – e gerar novos fluxos de transporte que reduzam a sobrecarga no sistema nos horários de pico. Simultaneamente, espera-se requalificar a área central da cidade (parcialmente inserida no OUC) assim como aumentar a densidade populacional da região, tendo em vista a infraestrutura e os equipamentos existentes.

3 – Implantar intervenções que promovam a melhoria das condições urbanas e ambientais e da qualidade de vida da população, considerando:

- a configuração do eixo principal da OUC como eixo de articulação urbana através

de seu papel estruturante e sua (re)integração aos bairros de entorno;

- a inclusão social da população de baixa renda, por meio de incentivos à Habitação de Interesse Social, de intervenções em vilas, favelas, loteamentos irregulares e moradias precárias e de promoção de unidades habitacionais a preços acessíveis, bem como de ações voltadas à inserção social e produtiva da população frágil;
- a proteção do patrimônio histórico e cultural existente no perímetro da OUC, por meio de parâmetros urbanísticos específicos para áreas de interesse cultural, incentivos à restauração e recuperação de bens com interesse cultural e intervenções com recursos da OUC;
- a criação de uma ampla rede de áreas verdes de uso público através da requalificação de praças e parques existentes, da criação de novos parques e praças e da implantação de conexões ambientais interligando-os;
- a implantação de intervenções para melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade da população tendo por

foco principal a redução do caráter de barreira formado pelos corredores estruturante da OUC, o incentivo ao uso do transporte não motorizado (com intervenções em calçadas e outras infraestruturas para pedestres e a implantação de uma ampla rede cicloviária) e o incentivo ao uso do transporte coletivo (com melhorias nas estações de metrô e BRT e em seu entorno e com a criação de pistas exclusivas para ônibus);

- a implantação de equipamentos de uso público de saúde, educação e segurança para atender ao maior adensamento previsto.

Entre as estratégias indicadas para se atingir esses objetivos, a Outorga Onerosa do Direito de Construir tem um papel central.

Propõe-se que maiores adensamentos construtivos ocorram de forma onerosa para os empreendedores. As contrapartidas financeiras para os maiores adensamentos construtivos financiarão, por sua vez, as intervenções e demais ações propostas por este Plano Urbanístico.

Também se preveem contrapartidas não financeiras, através de parâmetros

urbanísticos específicos, para se garantir o desenvolvimento de centralidades e a criação de espaços livres de uso público nas áreas dos empreendimentos particulares com maior possibilidade de adensamento.

A OUC também prevê incentivos para empreendimentos e ações que contribuam com determinados objetivos, tais como construção de empreendimentos habitacionais com número reduzido de vagas para veículos, recuperação de bens de interesse cultural, construção de habitação de interesse social pela iniciativa privada e o desenvolvimento de atividades de interesse especial do município, como na área da saúde, tecnologia da informação e turismo.

Acrescenta-se que o próprio adensamento populacional, da forma como está proposto (junto às áreas com melhor infraestrutura e equipamentos de uso coletivo e com a requalificação e a criação de novos espaços públicos), configura-se, em si, em uma estratégia para se garantir a constituição de um espaço urbano vivo e diversificado, capaz de oferecer a seus habitantes boa qualidade de vida através de serviços e espaços públicos qualificados, com incentivo ao uso de meios de transporte não motorizados ou coletivos e redução dos tempos de deslocamento, seguindo o modelo de cidade

compacta, como apresentação na seção Estratégias de Uso e Ocupação do Solo.

1.3 PERÍMETRO DA OUC DO CORREDOR LESTE-OESTE / VALE DO ARRUDAS

A área delimitada para a Operação Urbana Consorciada do Corredor Antônio Carlos / Pedro I e do Eixo Leste-Oeste / Vale do Arrudas é de 24,57 km² e seus limites foram definidos a partir de estudos sobre o limite preliminar apresentado na Lei 7.165/96 para as Operações Urbanas Consorciadas Corredores Viários Prioritários do eixo formado pelas avenidas dos Andradas, do Contorno, Tereza Cristina e pela Via Expressa e Corredores Prioritários para o Transporte Coletivo das avenidas Presidente Antônio Carlos e Dom Pedro I. Foram também estudados todos os bairros do entorno, considerando aspectos ambientais, de estrutura e infraestrutura urbana, de uso e ocupação do solo e da dinâmica imobiliária, diagnosticados na área.

Desta forma, a área delimitada para esta operação urbana consorciada considerou:

- Áreas subutilizadas ou de baixa densidade que, sobretudo após a

renovação do espaço e incremento da estrutura de transporte coletivo, possuam grande potencial de renovação focado no público usuário do transporte coletivo;

- Estruturas viárias ou ambientais que são condicionantes para ocupação dos bairros e articulação com o corredor de transporte coletivo;
- Vilas e favelas existentes nas proximidades das avenidas, com o intuito de garantir a articulação com o corredor e ampliar a utilização, pela população residente nestas áreas, do transporte público instalado.
- Incorporação das áreas de Operações Urbanas Consorciadas da Área Central e de outras quadras da área central, abrangendo a quase totalidade dos bairros Barro Preto e Centro.
- Incorporação parcial de áreas das Operações Urbanas Consorciadas do Entorno de Corredores Viários Prioritários das avenidas Teresa Cristina, Bernardo de Vasconcelos, Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo;
- Incorporação parcial de áreas das Operações Urbanas Consorciadas do

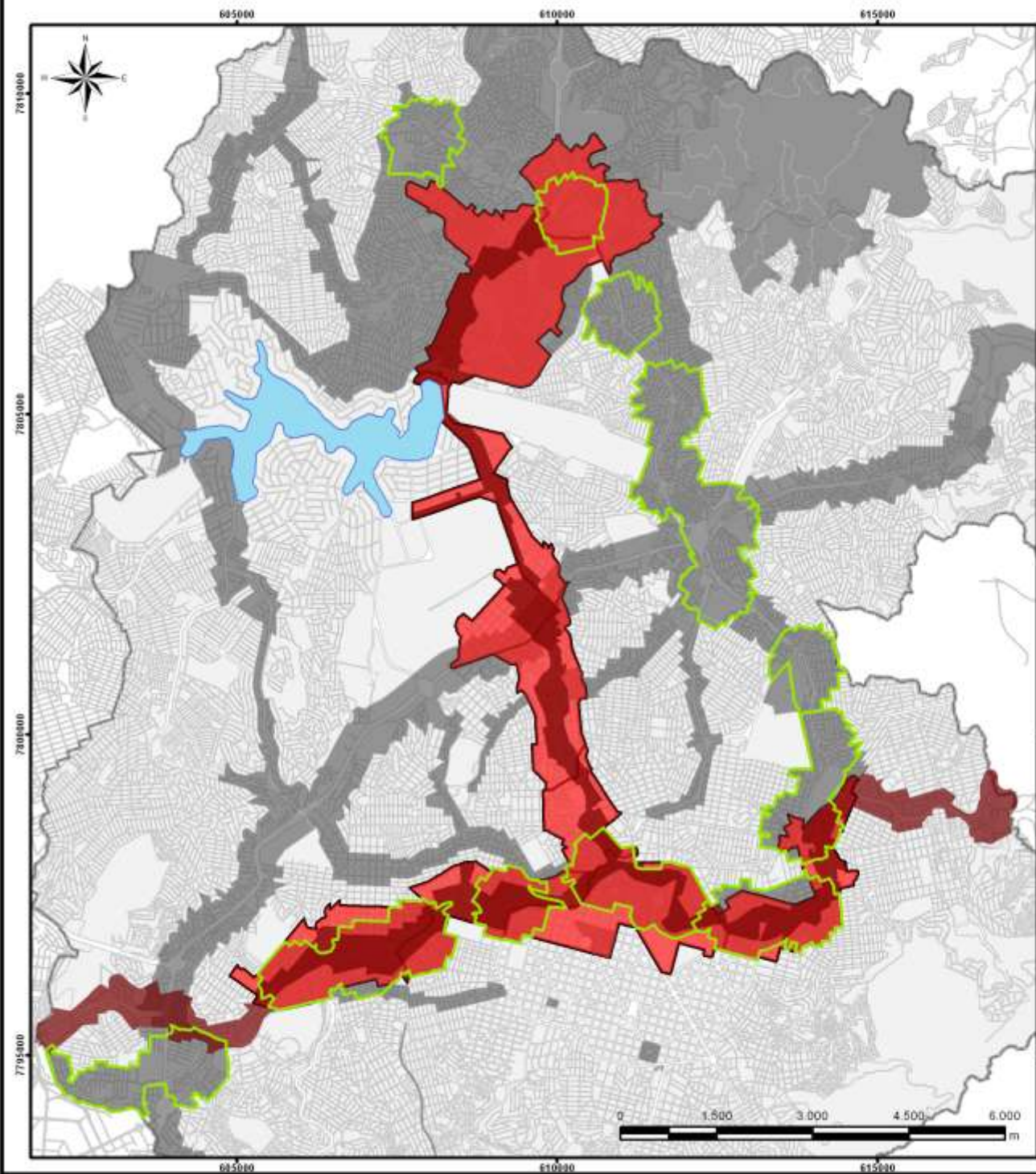
Entorno de Corredores de Transporte Coletivo Prioritário das avenidas Pedro II, Antônio Abrahão Caram, Vilarinho, Cristiano Machado e Rodovia Prefeito Américo Gianetti;

- Incorporação de áreas de Operações Urbanas Consorciadas de Entorno de Estações de Transporte Coletivo das estações de metrô inseridas nos eixos (trata-se das estações de metrô Gameleira, Nova Suíça (planejada), Calafate, Carlos Prates, Lagoinha Central, Santa Efigênia, Santa Tereza, Horto e Vilarinho);
- Incorporação parcial da área de reestruturação no Vetor Norte de Belo Horizonte.

A partir da revisão dos limites, e considerando-se o objetivo de concentrar o adensamento populacional próximo às estações de metrô e ao eixo estruturante da OUC, foram definidas as áreas preferenciais para adensamento e uma região de transição da Operação Urbana. Esta última tem por objetivo garantir a transição da Operação em relação aos bairros do entorno, bem como induzir à concentração do adensamento no corredor.

Assim, apesar de ampliação significativa da área da Operação Urbana em relação ao inicialmente previsto no Plano Diretor, a maior parte do limite foi considerada como área de transição, com previsão de adensamento médio. Esta estratégia será detalhada no item referente às estratégias de uso e ocupação do solo e está apresentada no mapa a seguir.

1.1 - OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS: LIMITES



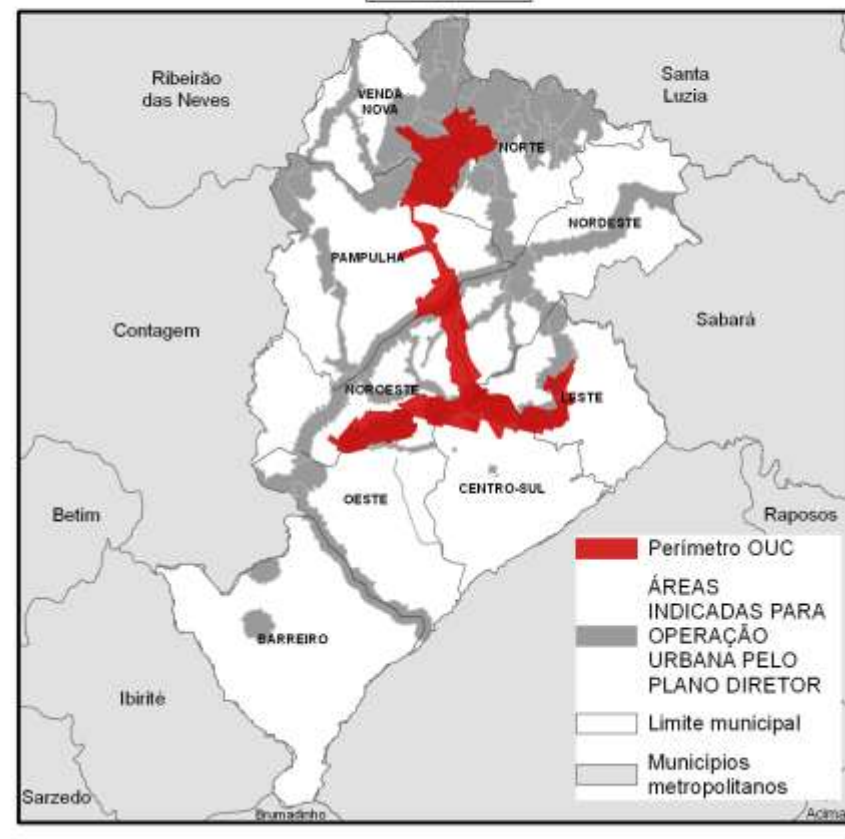
Legenda

OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS

- ÁREAS INDICADAS PELO PLANO DIRETOR
- LIMITE ATUAL OPERAÇÕES URBANAS
- ENTORNO DE ESTAÇÕES
- ÁREAS INDICADAS PARA DEMAIS OPERAÇÕES URBANAS PELO PLANO DIRETOR

- Limite Municipal
- Quadra CTM
- Limite Setor
- Lagoa da Pampulha

Projeto: SMAPURB
Elaboração: GPC/URBMAPURB
Data: Junho/2011
Aço: 1:1
Escala: 1:1000
Data: 2011
Folha: 2/3



2. DIRETRIZES ESTRUTURANTES

2.1 ESTRATÉGIAS DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

O crescimento sem planejamento das cidades, sobretudo nos países em desenvolvimento, imprimiu aos grandes centros urbanos ocupação extensiva do solo, por meio do espraiamento da área urbana sem, contudo, dispor às localidades uma completude de infraestrutura e diversidade de usos que lhes dotassem de “urbanidade”.

O modelo de crescimento disperso acabou por gerar deficiências como: a invasão de áreas que deveriam ser destinadas à preservação ecológica; provimento de infraestrutura a novas áreas sem a utilização racional da capacidade de atendimento instalada em zonas centrais; aumento da demanda por expansão do sistema viário; grandes deslocamentos por veículos automotores; poluição atmosférica, entre outras condições antieconômicas para a gestão urbana e para atendimento às necessidades da população.

Belo Horizonte é um dos exemplos de cidades que passaram pelo processo de

expansão urbana extensiva, sobretudo, a partir da década de 1940, que a fez, atualmente, com quase exaustão de suas áreas ocupáveis.

A reversão do processo de crescimento horizontal de cidades, entre outras alternativas, tem sido pensada pela adoção do modelo de cidades compactas. O conceito não é novo e pode ser apreendido da organização de núcleos urbanos como Paris e Londres, por exemplo. A transposição do modelo para cidades de países em desenvolvimento, como Bogotá e São Paulo, tem sido elaborada por meio do estudo do aumento da capacidade de adensamento construtivo e populacional de áreas centrais, as quais devem passar a contar com equipamentos urbanos e comunitários, espaços públicos, áreas de geração de emprego e renda e moradias para atender a um maior número de pessoas. A condição urbana destes locais é aumentada e compartilhada por mais municípios que conseguem morar, trabalhar e acessar bens e serviços com menores deslocamentos.

A formação destes centros adensados de moradia, comércio e serviço podem ser

considerados uma concepção sustentável de cidade. O adensamento de núcleos centrais e a diminuição de deslocamentos significam economia, interação social, melhoria da qualidade de vida das pessoas, melhor utilização do solo urbanizado e possibilidade de combater o desequilíbrio das questões ambientais no meio urbano. É possível priorizar nestes espaços os deslocamentos por meios não motorizados, acessibilidade universal, desenho urbano qualificado, áreas verdes para uso público, infraestrutura moderna e completa e aumento da segurança da comunidade.

A concepção da Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste/Oeste / Vale do Arrudas parte do princípio de dotar a região central, as áreas em torno dos corredores viários prioritários, as áreas em torno das estações de metrô e de BRT de condições de centros e centralidades, tirando partido da condição de aumento da capacidade de suporte da estrutura de mobilidade e da infraestrutura já instalada na área. A formação destes centros urbanos qualificados se baseia em princípios da formação de cidades compacta onde se

promove melhorias estruturantes para uma utilização intensiva e racional do espaço para moradia, desenvolvimento de atividades econômicas e geração de espaços de convívio.

Neste contexto, dentro dos limites da Operação Urbana Consorciada foram definidas: 1) **Áreas preferenciais para adensamento**, onde deverão se concentrar os processos de substituição e renovação, representados pelos modelos de ocupação *Quadras Praça, Quadras Galeria, Quadras Centrais e Quadras de Desenvolvimento*, descritos a seguir; 2) **Zona de transição**, com padrões menos permissivos de ocupação que induzirão a um processo de substituição mais localizado, através dos modelos de ocupação *Quadra Bairro e Quadra Preservação*, descritos a seguir.

Além de possibilitar uma melhor inserção da OUC com os bairros do entorno, esta estratégia visa reduzir o conflito entre novas edificações mais verticalizadas e casas existentes, como vem ocorrendo na maior parte do município. As tipologias adotadas na zona de transição possibilitam um adensamento construtivo semelhante ao que está previsto atualmente nas regras gerais da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo para a área, mas introduzem parâmetros

que visam reduzir o impacto visual destas edificações, com destaque para a definição de limite de altimetria. Além disso, estão previstos investimentos com recursos da OUC nesta zona que garantam sua adequada articulação ao corredor, bem como a melhoria das condições urbanísticas atuais.

A zona de transição garante, ainda, maior possibilidade de permanência da população residente, reduzindo o aumento do valor dos terrenos, bem como o processo de substituição das edificações existentes. Além disso, esta área será estratégica para implantação das habitações de interesse social, sendo tendencialmente a região com menor custo de terrenos (comparativamente com as áreas preferenciais para adensamento), mas ainda muito bem localizadas em relação ao corredor.

Entende-se que a definição de uma área onde a substituição deve ocorrer em massa com a substituição quase total das edificações (áreas preferenciais para adensamento), e outra onde os padrões de ocupação possibilitam uma substituição localizada em harmonia com as edificações que forem permanecer (zona de transição), poderá garantir o objetivo de aumentar a densidade populacional junto ao corredor, com qualidade

urbanística e sem impactar de forma negativa o entorno.

Por fim, esta estratégia de diferenciação dos adensamentos poderá garantir também maior diversidade de empreendedores na região, podendo abarcar tanto incorporadoras de grande porte, quanto pequenas incorporadoras locais que poderão continuar atuando na área de transição, principalmente.

2.1.1 MODELOS DE OCUPAÇÃO

O Plano Urbanístico da Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste/Oeste / Vale do Arrudas propõe uma reestruturação urbana através da adoção de novos padrões de ocupação, do incentivo e fortalecimento de centralidades e da implantação de intervenções estratégicas em cada Setor: Projetos Âncora.

Foram adotados seis modelos de ocupação, quatro para a área preferencial para adensamento e dois para a zona de transição, com diferentes parâmetros de uso e ocupação do solo, a saber:

- Área preferencial para adensamento:
 - Quadra Praça,
 - Quadra Galeria,

- Quadra Central,
- Quadra de Desenvolvimento.
- Zona de transição:
 - Quadra Preservação,
 - Quadra Bairro.

Os novos padrões de ocupação pretendem, dentre outros objetivos, melhorar a relação das edificações com a rua e demais espaços públicos; aumentar a oferta de habitações voltadas para população que utiliza predominantemente o transporte coletivo e modos não motorizados de deslocamento; garantir a priorização do pedestre; reduzir os impactos gerados pelo aumento do tráfego de veículos privados derivados do adensamento populacional; melhorar o acesso a comércio e serviços; ampliar a oferta de espaços de uso público; melhorar a qualidade ambiental da área, e melhorar a articulação dos bairros com o sistema de transporte público instalado no corredor viário principal.

As centralidades tem o objetivo de disseminar polos de atendimento à população com características locais e intermediárias ao longo dos eixos viários. Sendo assim, as vias demarcadas como centralidades receberão intervenções no espaço público, e parâmetros

especiais para os modelos de ocupação, com o objetivo de estimular a oferta de serviços e trazer mais dinâmica para as ruas.

O conjunto de intervenções, denominado Projeto Âncora tem o objetivo de promover o desenvolvimento de cada região da operação urbana fortalecendo algumas características dos bairros. Estas intervenções traduzem objetivos conceituais e representam a estrutura propulsora para o desenvolvimento da OUC em cada região, com diversos desdobramentos e ramificações dentro de sua área de influência.

É importante ressaltar que a aprovação de projetos nas quadras de adensamento (*Quadra Praça, Quadra Galeria, Quadra Central e Quadra de Desenvolvimento*) deverá ser precedida pela emissão de diretrizes preliminares de projeto. Essas diretrizes serão constituídas por duas orientações em escalas distintas:

- Diretrizes na escala da quadra, específicas para cada quadra de adensamento, que serão definidas em uma complementação posterior desse plano urbanístico, conforme padrão de detalhamento adotado pelo Plano Urbanístico da Operação Urbana Consorciada do Corredor Antônio Carlos/Pedro I. Essas

diretrizes abordarão, entre outros aspectos, questões relativas à implantação do projeto e às articulações urbanas que deverão ser viabilizadas;

- Diretrizes na escala do empreendimento, a serem definidas pelo Grupo Gestor da Operação Urbana Consorciada.

A seguir, serão detalhados os objetivos, diretrizes e parâmetros de uso e ocupação do solo de cada um dos modelos de ocupação definidos para a Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste/Oeste / Vale do Arrudas, e mais a diante, estarão descritas as propostas para cada Setor da OUC que complementam a proposta de reestruturação.

QUADRA PRAÇA: liberação de espaço público

A *Quadra Praça* tem como objetivo principal configurar grandes áreas de uso público associadas ao uso não residencial no térreo. Estes espaços de uso público deverão possibilitar novas articulações de pedestres, facilitando a integração dos bairros com as estações de metrô, de BRT e com os corredores viários prioritários, bem como a configuração de espaços de lazer e convívio associados a pequenos centros de comércio e serviços.



Figura 2.1.1.1: Referência para o modelo de ocupação *Quadra Praça*.

Esta ocupação deverá apresentar maiores taxas de permeabilidade, incremento das áreas verdes e arborizadas e maior contribuição para retenção das águas pluviais, retardando o escoamento superficial

e contribuindo com a diminuição das enchentes, através da implantação de caixas de captação e trincheiras de infiltração.

As *Quadras Praças* estão localizadas estrategicamente lindeiras aos corredores viários principais e possuem incentivos para os empreendimentos na escala da quadra, o que demanda maior poder de ação dos empreendedores.

Este modelo de ocupação possui alto coeficiente de aproveitamento e alto adensamento construtivo, no entanto requer baixa taxa de ocupação e alta verticalização para promover a maior liberação de espaço público.



Figura 2.1.1.2: Referência para o modelo de ocupação *Quadra Praça*.

O modelo de ocupação *Quadra Praça* tem como **diretrizes gerais**:

- Viabilizar grandes espaços livres de uso público no térreo, integrados com a rua,

sem muros, baixa taxa de ocupação, alta taxa de permeabilidade e maior verticalização;

- Estimular a vivacidade dos espaços públicos, bem como garantir sua manutenção sem ônus para o poder público, priorizando-se a implantação de uso não residencial na maior extensão dos pavimentos térreos: fachada ativa, voltado para a rua, para vias de pedestres ou para pátios de uso públicos internos às quadras, com acesso público irrestrito e com grande permeabilidade visual;

- Garantir a inserção harmônica da edificação no espaço público, com recuo de alinhamento para alargamento dos passeios;

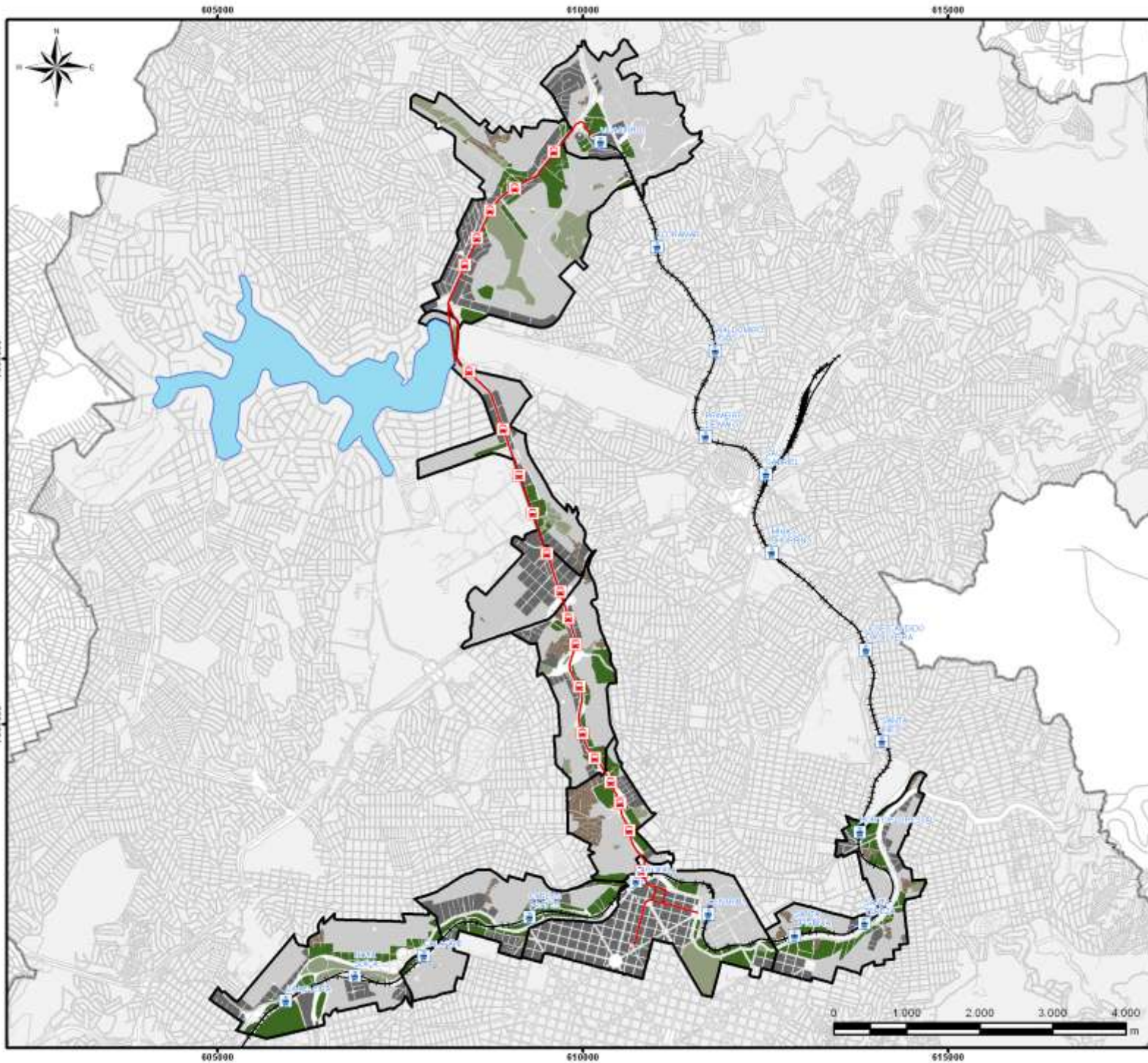
- Reduzir o impacto das áreas de estacionamento na volumetria das edificações, coibindo a implantação de fachadas cegas no andar térreo, com incentivo a estacionamentos subterrâneos ou em torre de edifício garagem (estacionamentos coletivos);

- Minimizar o impacto no sistema de transporte, viabilizando vagas de embarque e desembarque, o acesso aos estacionamentos e áreas de cargas de descargas por vias marginais ou vias internas às quadras, proibindo o acesso direto pelos corredores viários principais;

- Garantir a implantação de percursos de pedestres internos às quadras, para reduzir as distâncias dos percursos a pé, articular os bairros às estações de transporte metrô e de BRT presentes nos eixos estruturantes principais e possibilitar a

apropriação coletiva dos espaços de uso público.

2.1.1.1 - QUADRAS PRAÇA - LOCALIZAÇÃO



Legenda

- QUADRA PRAÇA
- QUADRAS DE ADENSAMENTO
- QUADRAS DE AMORTECIMENTO
- ÁREA VERDE
- VILAS E FAVELAS
- Limite Municipal
- Limite Setor
- Estação de metrô
- Linha de metrô
- Estação BRT
- Eixo BRT
- Quadra CTM
- Lagoa da Pampulha

■ Perímetro OUC

■ Limite municipal

■ Municípios metropolitanos

Ferros, OUC e PUC
Elaboração: GRUPO MAPA 2008
Data: Junho/2013
Aerofoto: 2011
Projeção: UTM
Datum: SACS 1980
Fuso: 23C



QUADRA GALERIA: formação de centralidades

A *Quadra Galeria* tem como objetivos principais a formação de redes de atendimento de comércio e serviços à população local e a possibilidade de criar caminhamentos antes inexistentes para os pedestres.



Figura 2.1.1.3: Referência para o modelo de ocupação *Quadra Galeria*.

Com o intuito de viabilizar maior dinamização de algumas áreas dos corredores principais e vias adjacentes de maior importância para acesso aos bairros, é exigida a instalação de atividades não residenciais no térreo: fachadas ativas, formando áreas de centralidades ao longo do corredor.

As fachadas ativas combinadas ao afastamento frontal incorporado ao logradouro

público como passeio e ciclovia exigido nesta tipologia, transformarão estes eixos em unidades de vizinhança para o atendimento da população local residente e usuária.



Figura 2.1.1.4: Referência para o modelo de ocupação *Quadra Galeria*.

A ocupação destas quadras deverá contemplar via interna de uso público para facilitar a transposição das quadras, por modos não motorizados de transporte, propiciando trajetos mais curtos entre os eixos viários principais e os bairros adjacentes. Este modelo de ocupação também prevê a liberação de áreas livres para uso público, contribuindo para a formação de novos espaços públicos de lazer, encontro e contemplação.

O modelo de ocupação *Quadra Galeria* tem como **diretrizes gerais**:

- Viabilizar ou reforçar a formação de centralidades nos Corredores Estruturantes

Leste-Oeste, Norte-Sul e em vias principais de acesso aos bairros, com implantação de uso não residencial no nível térreo, abertos para a rua, configurando fachadas ativas com permeabilidade visual;

- Garantir a qualidade urbanística das edificações e da área pública, com recuo de alinhamento ou afastamentos frontais e priorização dos pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo;

- Garantir relação das edificações com a rua, estimulando adensamento mais compacto;

- Garantir a inserção harmônica das edificações em relação à rua, coibindo a implantação de fachadas cegas no andar térreo voltado para a rua;

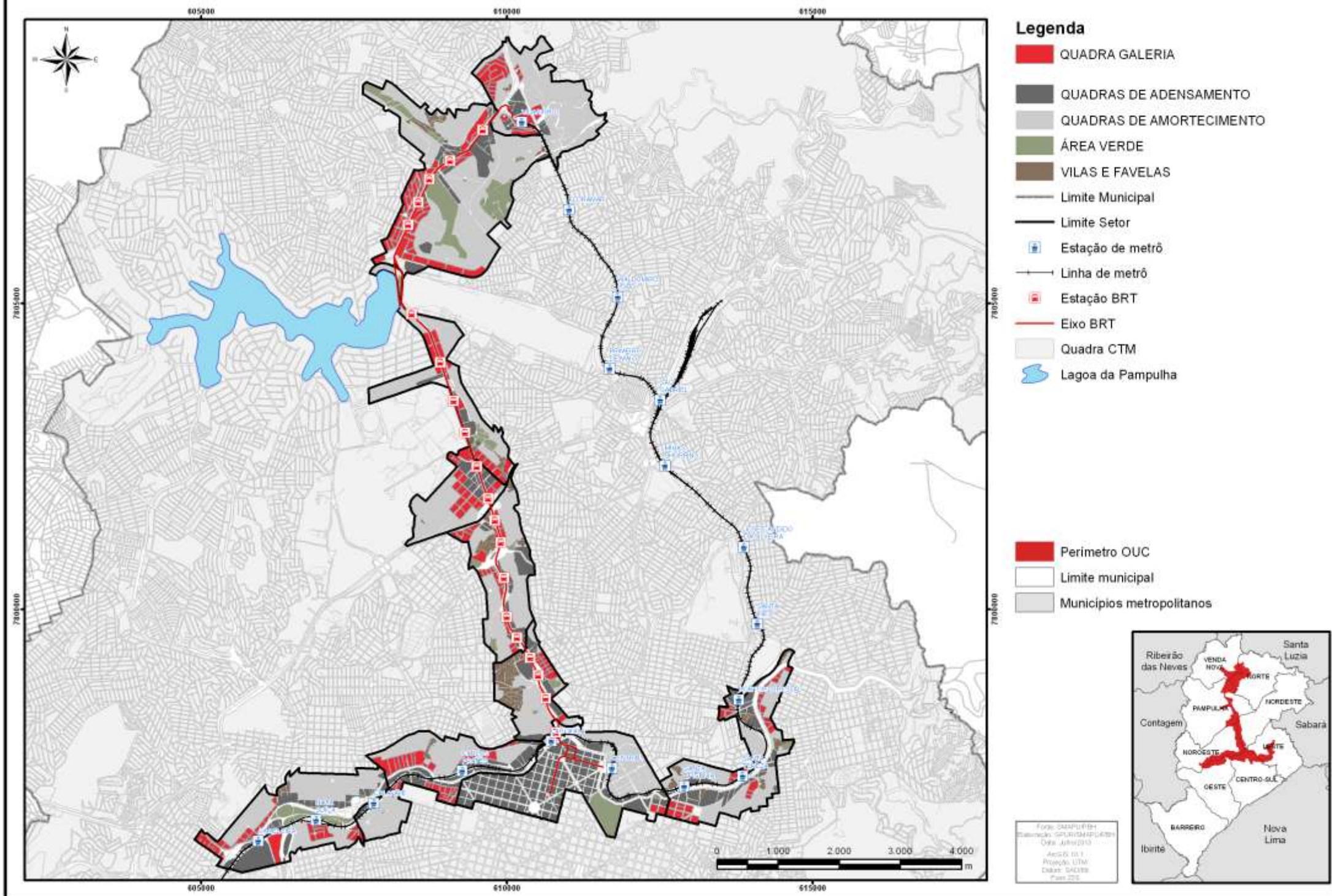
- Reduzir o impacto das áreas de estacionamento na volumetria das edificações com incentivo a estacionamentos subterrâneos ou em torre, priorizando estacionamentos coletivos;

- Garantir a priorização do pedestre, com exigência, de vias internas às quadras, que privilegiem o transporte não motorizado, com vistas à ampliação das possibilidades de circulação na área;

- Minimizar o impacto no sistema de transporte, viabilizando o acesso aos estacionamentos ou áreas de cargas e descargas por vias marginais ou vias internas às quadras, proibindo o acesso direto pelos corredores viários principais;

- Possibilitar a implantação de projetos de grande porte, com incentivo ao remembramento de lotes.

2.1.1.2 - QUADRAS GALERIA - LOCALIZAÇÃO



QUADRA CENTRAL: adensamento populacional em área servida por infraestrutura

A *Quadra Central* é um modelo de ocupação criado exclusivamente para ser aplicado na área central da OUC, abrangendo principalmente o Barro Preto e o Hipercentro. Tal região é dotada de boa infraestrutura instalada, tendo sido alvo de várias intervenções do poder público ao longo dos últimos anos.

O modelo de ocupação *Quadra Central* objetiva alto adensamento populacional na área central, associado à construção de unidades habitacionais menores, ao incentivo ao uso misto e ao incentivo à restrição de vagas de garagem.



Figura 2.1.1.5: Referência para o modelo de ocupação *Quadra Central*.

O adensamento permitido na *Quadra Central* está condicionado à liberação de atravessamento de quadra ou à liberação de área livre para uso público, o que contribuirá para a melhoria da circulação de pedestres. Através da adoção deste modelo de ocupação, pretende-se ampliar os espaços para a apropriação pública existentes no Setor Central da Operação Urbana, atualmente tão escassos. Assim, novos espaços de lazer serão criados, aprimorando a qualidade urbana da área central.



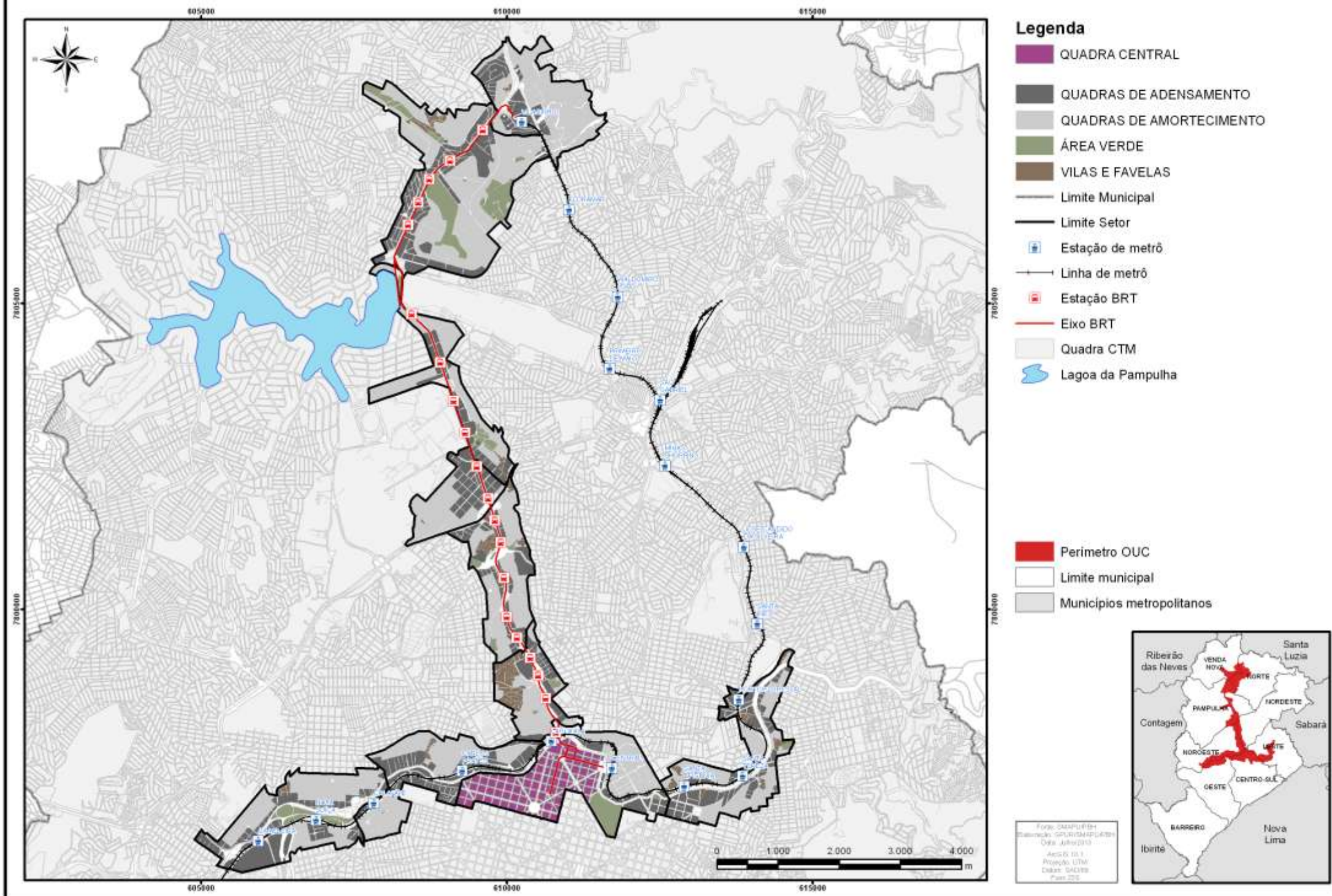
Figura 2.1.1.6: Referência para o modelo de ocupação *Quadra Central*.

A região definida com o modelo de ocupação *Quadra Central* abrange um grande número de Conjuntos Urbanos protegidos pela Política Municipal de Patrimônio Cultural. Os imóveis inseridos nesses conjuntos urbanos podem ter seus parâmetros flexibilizados e/ou revisados pelo Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte (CDPCM-BH).

Em linhas gerais, a *Quadra Central* deve atender às seguintes **diretrizes**:

- Estimular a vivacidade dos espaços públicos, priorizando-se a implantação de uso não residencial na maior extensão dos pavimentos térreos: fachada ativa;
- Garantir a implantação de percursos de pedestres internos às quadras, para reduzir as distâncias dos percursos a pé e possibilitar a apropriação coletiva dos espaços de uso público;
- Estimular a implantação de empreendimentos com maior número de unidades habitacionais de pequeno porte, estimulando o adensamento populacional na área central da OUC;
- Estimular empreendimentos que adotem um número reduzido de vagas de garagem;
- Estimular a adoção de soluções arquitetônicas que dialoguem com as empenas cegas tão comuns na área central da OUC;
- Reduzir o impacto das áreas de estacionamento na volumetria das edificações, coibindo a implantação de fachadas cegas no andar térreo, com incentivo a estacionamentos subterrâneos;
- Possibilitar a implantação de projetos diferenciados e de grande porte, com incentivo ao agrupamento de lotes.

2.1.1.3 - QUADRA CENTRAL - LOCALIZAÇÃO



QUADRAS DE DESENVOLVIMENTO: formação de centro de serviços avançados e polo industrial e logístico

O modelo de ocupação *Quadra de Desenvolvimento* será desenvolvido com o objetivo de configurar um centro de serviços avançados na região do bairro São Francisco.



Figura 2.1.1.7: Referência para o modelo de ocupação *Quadra de Desenvolvimento*

A localização estratégica desse modelo de ocupação no bairro São Francisco, se deve à proximidade da área com o Anel Rodoviário propriamente dito, que dá acesso às rodovias interestaduais e à perspectiva, cada vez mais próxima, desse corredor se integrar ao sistema de vias urbanas do município de Belo Horizonte. Em se tratando do Bairro São Francisco, são fundamentais ainda a proximidade com o Aeroporto da Pampulha e com o Campus da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Destaca-se ainda que

as duas áreas possuem altas taxas de renovação, estando atualmente ocupadas predominantemente por galpões, no caso do bairro São Francisco.



Figura 2.1.1.8: Referência para o modelo de ocupação *Quadra de Desenvolvimento*. Acredita-se que a *Quadra de Desenvolvimento* no Bairro São Francisco, até mesmo pela proximidade com a UFMG e com o Aeroporto da Pampulha criará condições para o desenvolvimento de uma zona especial que integre indústria e conhecimento, formando um polo de serviços avançados de abrangência metropolitana.

Em linhas gerais, a *Quadra de Desenvolvimento* deve atender às seguintes diretrizes:

- Estimular a adoção de altos coeficientes de aproveitamento, permitindo alto adensamento construtivo, associados a baixas taxas de ocupação e alta

verticalização, com o intuito de promover a maior liberação de espaço público;

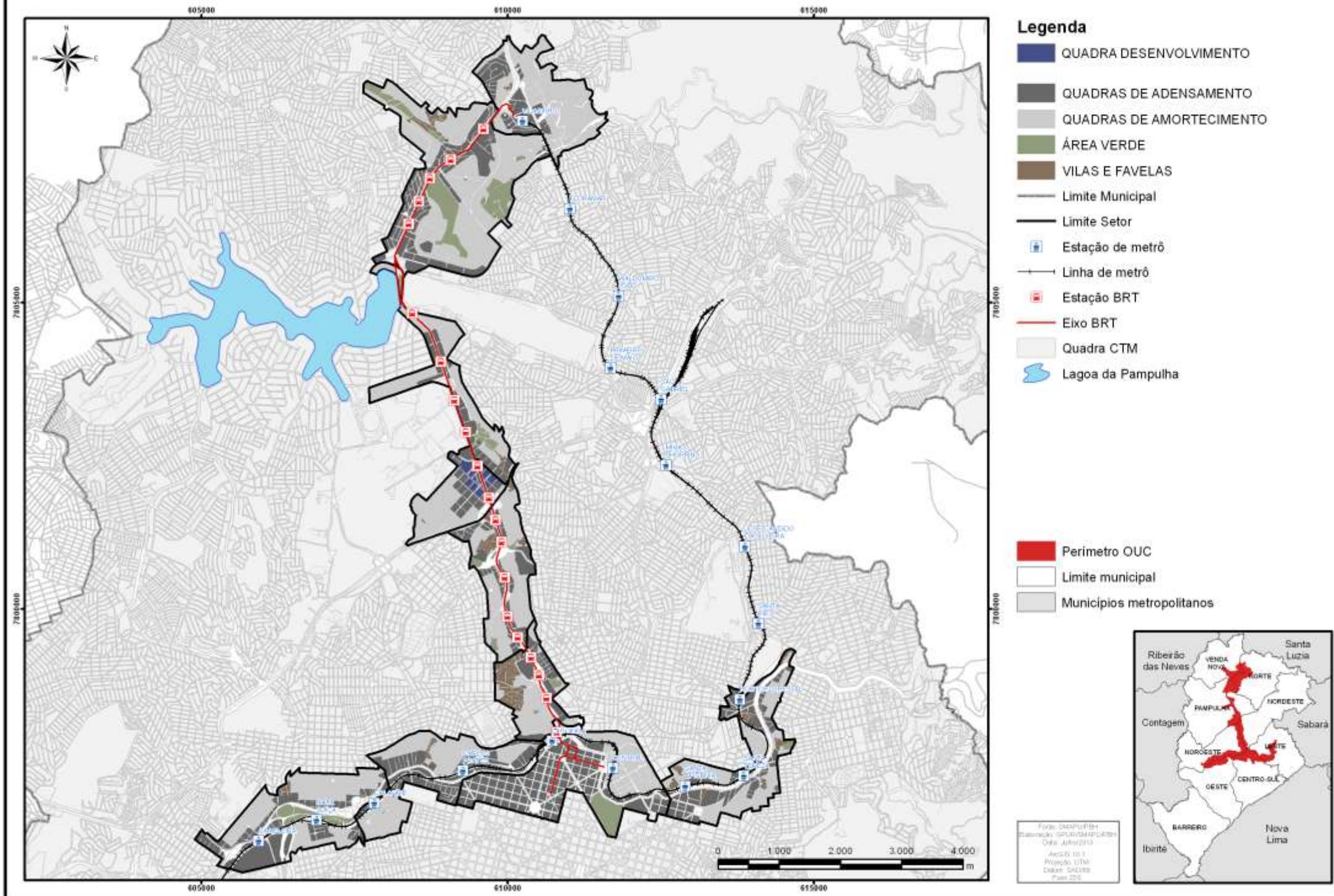
- Viabilizar grandes espaços livres para uso público no térreo, de forma integrada com a rua;

- Estimular a vivacidade dos espaços públicos, bem como garantir sua manutenção sem ônus para o poder público, priorizando-se a implantação de uso não residencial na maior extensão dos pavimentos térreos;

- Garantir a inserção harmônica da edificação no espaço público, com recuo de alinhamento para alargamento dos passeios, nas vias demarcadas;

- Reduzir o impacto das áreas de estacionamento na volumetria das edificações, coibindo a implantação de fachadas cegas no andar térreo, com incentivo a estacionamentos subterrâneos.

2.1.1.4 - QUADRAS DESENVOLVIMENTO - LOCALIZAÇÃO



QUADRAS PRESERVAÇÃO: valorização do patrimônio histórico

A *Quadra Preservação* visa prover baixo adensamento em harmonia com as edificações de interesse histórico, buscando dinamizar o espaço da rua e constituir largos e pátios no interior das quadras, para uso público, através do incentivo ao uso misto com comércio e serviço voltados para esses espaços. As Quadras Preservação estão inseridas em áreas protegidas pela Política Municipal de Patrimônio Cultural, como o Conjunto Urbano do Bairro Prado e Calafate, o Conjunto Urbano do Bairro Floresta e as ADEs Culturais do Bairro Santa Tereza e do Bairro Lagoinha. As Quadras Preservação possuem, assim, a função de dialogar intensamente com as diretrizes de proteção cultural já estabelecidas para estas áreas. Este modelo de ocupação tem como **diretrizes gerais**:

- Viabilizar inserção harmônica das novas construções com edificações de interesse histórico, através do respeito às restrições e às diretrizes estabelecidas pelo Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte (CDPCM-BH)
- Estimular a vivacidade dos espaços públicos, priorizando e incentivando o uso comercial e de serviços no térreo, voltado para a rua, para vias de pedestres ou para pátios públicos internos às quadras;
- Viabilizar o atravessamento de pedestres, bem como a criação de espaços de uso público no interior das quadras;

- Criar incentivos para a restauração de imóveis de interesse cultural, sejam eles tombados, indicados para tombamento ou protegidos por registro documental;
- Reduzir o impacto do adensamento na paisagem urbana, com controle da altimetria e da volumetria das edificações, incentivando a produção de unidades sem vagas nas quadras lindeiras ao conjunto urbano a ser preservado.

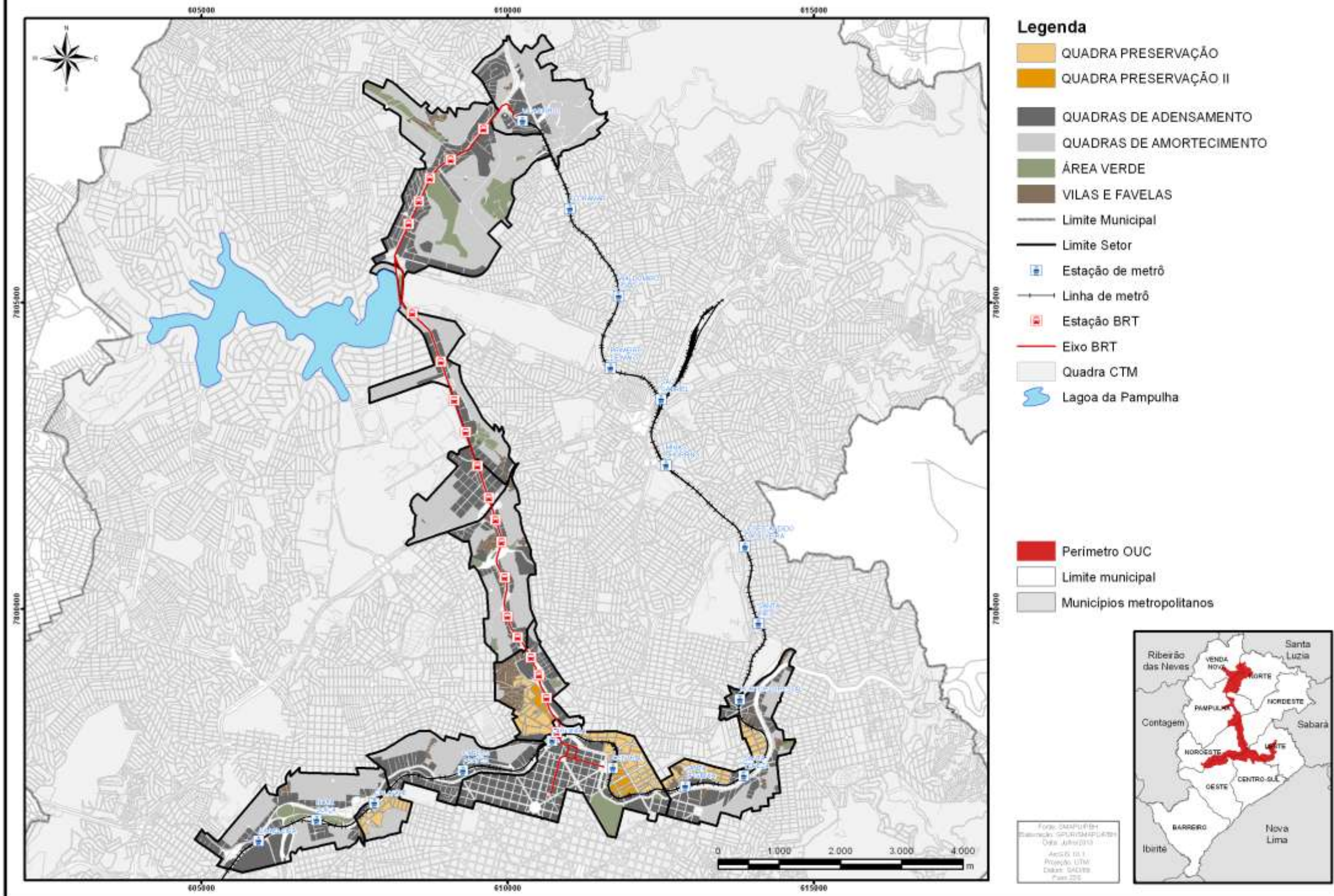


Figura 2.1.1.9: Referência para o modelo de ocupação *Quadra Preservação*.



Figura 2.1.1.10: Referência para o modelo de ocupação *Quadra Preservação*.

2.1.1.5 - QUADRAS PRESERVAÇÃO - LOCALIZAÇÃO



QUADRAS BAIRRO: área de transição

A *Quadra Bairro* objetiva adensamento moderado que viabilize maior densidade populacional no entorno do corredor de forma harmônica com a ocupação existente, configurando uma *área de transição* da OUC. Esse modelo de ocupação está direcionado ao uso residencial, preferencialmente, ou misto.



Figura 2.1.1.11: Referência para o modelo de ocupação *Quadra Bairro*.

As *Quadras Bairro* são a transição do corredor para o interior dos bairros, onde em geral, há predominância do uso residencial unifamiliar e multifamiliar de pequeno porte. Suas **diretrizes gerais** são:

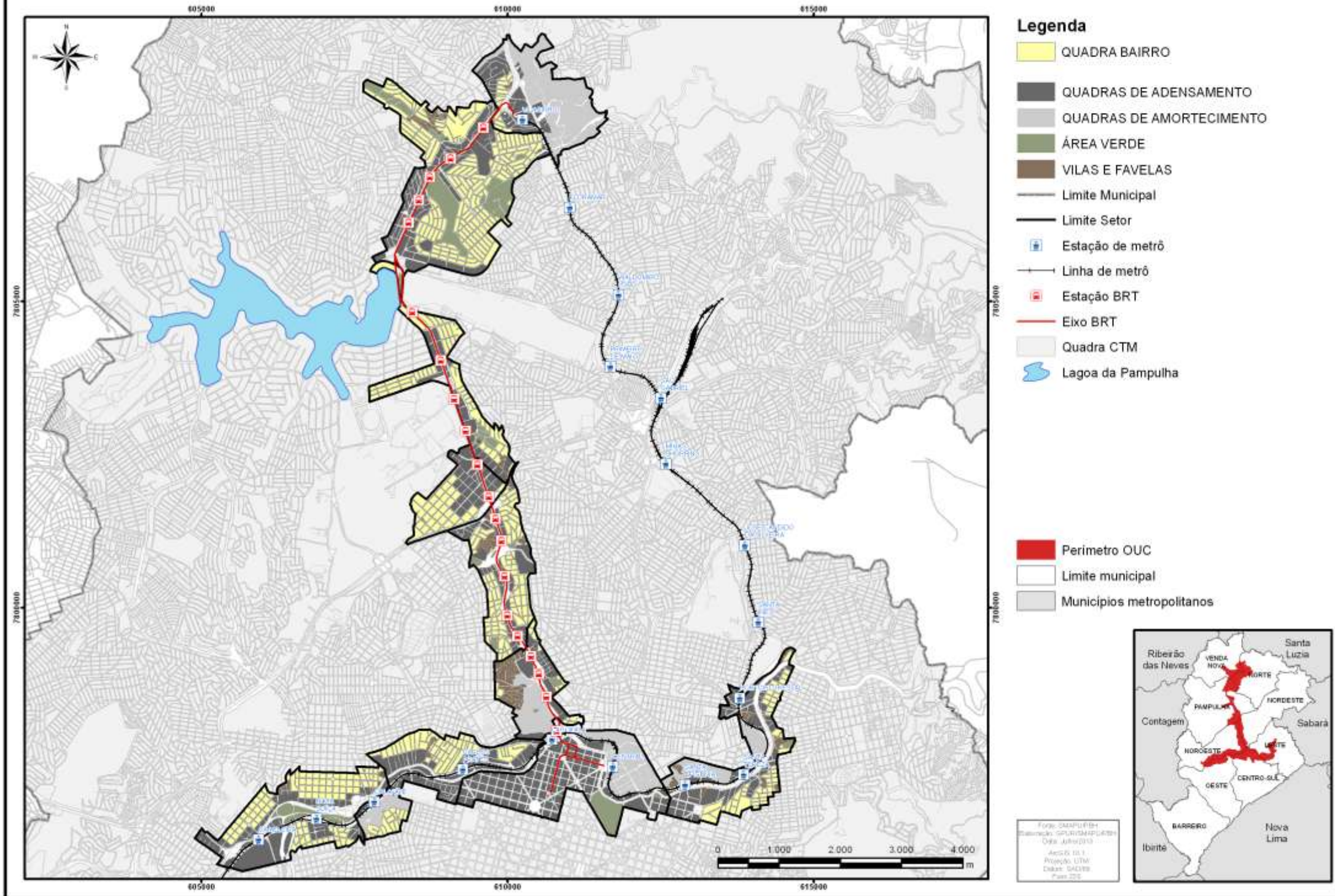
- Viabilizar adensamento com redução do impacto visual na rua, com incentivo a implantação de edificações com menor altimetria;

- Utilização do afastamento frontal para constituição de faixa ajardinada junto à edificação e ampliação do passeio existente, sob os critérios de acessibilidade em compatibilidade com os desenhos inerentes aos projetos urbanísticos desta operação;
- Aumentar a permeabilidade e a arborização das vias e interna aos terrenos, garantindo a melhoria da ambiência e amenização do clima dos bairros;
- Incentivar as centralidades através da adoção de coeficientes de aproveitamento mais elevados;
- Garantir a inserção harmônica da edificação com o espaço da rua, coibindo a implantação de fachadas cegas no andar térreo, estimulando a implantação de uso não residencial aberto para a rua, em vias classificadas como centralidades;
- Minimizar o impacto visual da verticalização nos bairros do entorno, bem como garantir relação mais harmônica das edificações com a rua, estimulando adensamento mais compacto;
- Garantir a diversidade de tipologias na região, incentivar o adensamento populacional e estimular a produção de apartamentos mais acessíveis para população de menor renda e demais pessoas que utilizem predominantemente transporte coletivo e não motorizado, com unidades habitacionais menores, com menor número de vagas de garagem e sem incentivos à implantação de estrutura privativa de lazer.



Figura 2.1.1.12: Referência para o modelo de ocupação *Quadra Bairro*.

2.1.1.6 - QUADRAS BAIRRO - LOCALIZAÇÃO



2.1.2 CENTRALIDADES

A consolidação dos eixos Leste/Oeste e Norte/Sul e seu entorno como locais providos de centros e centralidade traduz premissas do Plano Diretor, que buscam disseminar polaridades econômicas, de lazer e atendimento no território de Belo Horizonte.

Os principais objetivos da política de desconcentração de centros e centralidades urbanos são diminuir a dependência da população ao centro principal da cidade - Área Central de Belo Horizonte - e proporcionar que as regiões tenham aglomerações de atividades compatíveis com as realidades locais, agregando usos diversos, combinados entre aqueles prioritários para atendimento de demandas das comunidades e outros que sejam complementares ao sistema produtivo e de prestação de serviços especializados da capital. Ao mesmo tempo, é também objetivo desse plano urbanístico qualificar o principal centro da cidade, inserido no Setor Central da OUC, através da criação de novos espaços públicos, do tratamento paisagístico da área, da inserção de mobiliário urbano e da melhoria dos caminhamentos de pedestres.

O Plano Urbanístico da Operação Urbana Consorciada prevê para a área a adoção de padrões urbanísticos que possibilitem a criação de centros regionais, intermediários e locais, como uma expansão do centro principal da cidade. Para tal, o eixo dos

corredores deverá atuar como “espinha dorsal” de uma rede de centros e centralidades que deverão dar maior dinâmica à área ao seu redor.

Os centros regionais deverão agregar atividades de maior porte e complexidade com espaços públicos adequados ao atendimento de um público maior em virtude da visibilidade, do maior trânsito de pessoas ocasionado, sobretudo por estar próximo a grandes equipamentos e a estações de transporte coletivo. Para estas áreas, será concedido maior incentivo ao uso misto e maior possibilidade de adensamento construtivo e populacional.

As vias importantes dos bairros adjacentes ao eixo principal deverão complementar as atividades deste eixo, formando centros e centralidades secundários - intermediários ou locais - que apresentarão menor porte e receberão equipamentos, parques e praças, agregando polaridades culturais, ambientais e de lazer, bem como empreendimentos de comércio e serviços que atenderão a demandas da população local. A escolha destas centralidades está relacionada à facilidade de deslocamento por modos não motorizados e boas conexões com as estações de transporte coletivo. O desenho urbano adotado nessas vias deverá considerar o uso misto e contribuir para a formação de espaços de uso público qualificados e agradáveis.

Esclarece-se também que as centralidades demarcadas ao longo das vias demonstram a intenção deste Plano Urbanístico de criar novas centralidades ou de desenvolver centralidades incipientes. As centralidades já consolidadas não foram demarcadas no mapa, já que não serão objeto de incremento desta característica.

Além do eixo principal e dos centros e centralidades, os projetos âncoras, descritos na apresentação de cada Setor, exercem papel importante como polaridades dentro da OUC.

O Plano Urbanístico caracterizou os centros e centralidades da OUC de acordo com as vocações locais, com a conjugação de alta permissividade de usos não residenciais, flexibilização de parâmetros urbanísticos, adoção de coeficientes de aproveitamento diferenciados, incentivo ao adensamento populacional, intervenções no desenho urbano, requalificação de elementos históricos e paisagísticos. Além disso, os modelos de ocupação são fundamentais para a conformação de padrões urbanísticos especiais, pois auxiliarão na disseminação de usos não residenciais, sobretudo, voltados para o logradouro, e na liberação de espaço para uso público - nesse sentido o Plano Urbanístico prevê, nas centralidades incentivos à empreendimentos de uso misto e com comércio e serviços no térreo.

Importância das tipologias de ocupação para o desenvolvimento de centros e centralidades

É interessante que se faça uma leitura dos modelos de ocupação determinadas para a Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Eixo Leste Oeste/Vale do Arrudas sob sua importância para o desenvolvimento dos centros e centralidades.

Os modelos de ocupação são componentes fundamentais para esta estratégia, assim como os parâmetros diferenciados definidos para as centralidades, que favorecem a conformação de polaridades, quais sejam: formação e valorização de espaços de uso público; requalificação de espaços culturais e de lazer; alternativas para melhoria da mobilidade e da acessibilidade local, sobretudo, para modos não motorizados de transporte; incentivo aos adensamentos populacional e construtivo; estímulo à implantação de atividades não residenciais, preferencialmente, no espaço térreo.

- Modelo de Ocupação “*Quadra Praça*”: importante para a conformação de alto adensamento com espaços de uso público para encontro, lazer e eventos, melhoria da ambiência próxima a equipamentos urbanos e comunitários e utilização para atividades econômicas, propiciadas, por exemplo, pela disposição de mesas e cadeiras fora dos estabelecimentos e pela organização de feiras. Será obrigatória a construção de

edificações com usos não residenciais no térreo voltados para o logradouro ou para os espaços livres de uso público, seja em edifícios de uso misto (residencial e não residencial) ou em prédios exclusivamente não residenciais.

- Modelo de Ocupação “*Quadra Galeria*”: prevê afastamentos frontais generosos para ampliação dos passeios, criação de faixa arborizada e implantação de ciclovias, assim como exigências para a instalação de comércio no térreo. Além disso, ela deverá permitir a transposição para pedestres pelo interior da quadra, sobretudo, no sentido perpendicular ao eixo principal privilegiando o transporte não motorizado, com a implantação de vias internas de uso público.

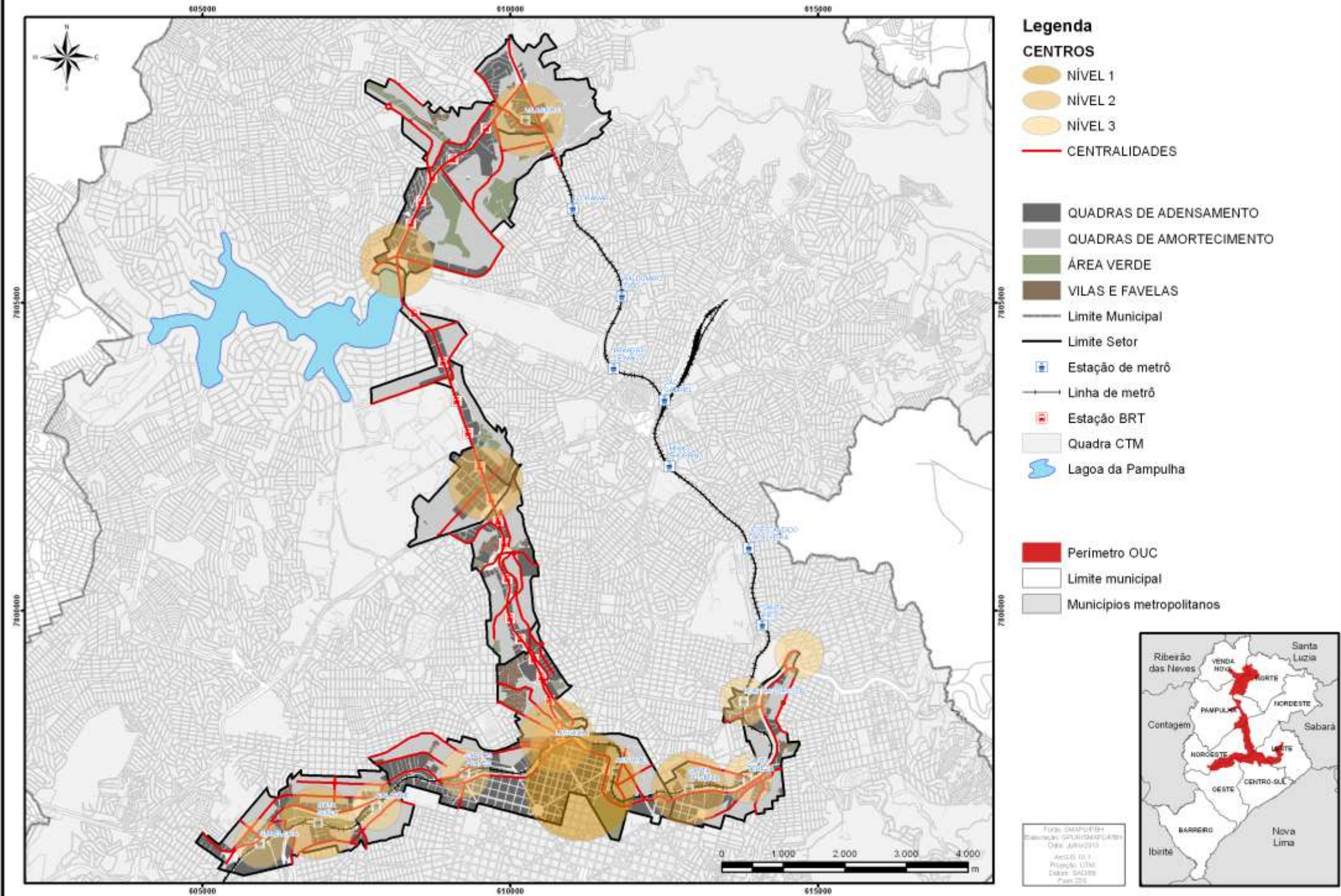
- Modelo de Ocupação “*Quadra Central*”: importante para a conformação de alto adensamento, condicionado à liberação de atravessamento de quadra e à liberação de área livre para uso público, ampliando-se os espaços para a apropriação pública, na área central. Esse modelo de ocupação estimulará a vivacidade da área, dinamizando a centralidade existente, na medida em que exige a implantação de uso não residencial na maior extensão dos pavimentos térreos, contribuindo para a formação de fachadas ativas.

- Modelo de Ocupação “*Quadra Preservação*”: importante para a conformação dos centros, mas principalmente para resgate do simbolismo e consolidação de

centralidades culturais. Elas contribuirão para melhorar a configuração dos conjuntos culturais e históricos, dotando o logradouro de condições para que as manifestações artísticas e as atividades econômicas estabelecidas nos imóveis tomem também o espaço público.

- Modelo de Ocupação “*Quadra Bairro*”: nas vias demarcadas como centralidades, a “*Quadra Bairro*” assume parâmetros que incentivam a implantação de usos não residenciais nas fachadas voltadas para a rua, como condicionante para utilização de coeficientes de aproveitamento mais altos. Assim, essas centralidades na “*Quadra Bairro*” teriam caráter local, para atendimento dos bairros propriamente ditos, contribuindo para um menor deslocamento ao centro da cidade e qualificando bairros que ainda não possuem atendimento neste sentido.

2.1.2.1 - CENTROS E CENTRALIDADES



2.1.3 OUTRAS ESTRATÉGIAS DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Além das questões apresentadas acima, o Plano Urbanístico considerou outras estratégias de uso e ocupação do solo para se atingir os objetivos da OUC. As principais delas são a definição de instrumentos para se incentivar a ocupação de áreas vazias de forma compatível com as características ambientais e com a estrutura urbano-ambiental proposta e a ocupação de trechos do espaço aéreo sobre a linha férrea e a linha de metrô.

Ocupação de áreas vazias

O interior do perímetro da OUC apresenta algumas áreas vazias que deverão, para o cumprimento dos objetivos propostos, ser ocupadas.

Considerando-se que o adensamento das áreas bem servidas por infraestrutura urbana é premissa da Operação Urbana Consorciada, a existência de espaços vazios passíveis de ocupação na área da OUC deve ser combatida. Evidentemente algumas dessas áreas são espaços com relevância ambiental, indicados para preservação ou implantação de parques, ou ainda locais não indicados para ocupação, em função de limitações como declividade ou riscos ambientais (inundações, erosão ou escorregamento), ou ainda áreas necessárias para a implantação de intervenções previstas neste Plano Urbanístico. Contudo, as demais

áreas vazias deverão ter sua ocupação induzida através de instrumentos a serem incluídos na regulamentação da OUC com essa finalidade.

Para isso, propõe-se que a regulamentação da OUC inclua os instrumentos de IPTU progressivo no tempo e parcelamento e edificação compulsórios a serem aplicados sobre as áreas indicadas acima, para estimular e induzir a ocupação dessas áreas.

Dentro do perímetro da Operação Urbana, em todos os lotes vagos e em todas as áreas não parceladas vazias⁹ sem relevância ambiental, com ausência de riscos e não afetados por projetos de intervenções da OUC deverão ser aplicados os instrumentos citados acima.

Propõe-se que a regulamentação preveja que, nas áreas preferenciais para adensamento, a ocupação dessas áreas ocorra em cinco anos a partir da implementação da OUC e, nas zonas de transição a ocupação ocorra em oito anos.

Ocupação das áreas sobre a linha férrea

⁹ As áreas não parceladas ocupadas deverão ser objeto de regularização fundiária, intervenções físicas para melhorias urbano-ambientais ou, no caso de áreas sujeitas a riscos ambientais, remoções com reassentamento em áreas adequadas, conforme tratado na seção 2.2. Política Habitacional deste capítulo e no Programa de Atendimento Econômico e Social (capítulo 4 deste Plano Urbanístico)

Como já mencionado na introdução, e que também será tratado na seção sobre Mobilidade e Acessibilidade deste capítulo, os eixos estruturantes da OUC configuram-se como grandes obstáculos urbanos formados pelos eixos viários, pelos cursos d'água e pela linha férrea.

Esta última é, talvez, o principal elemento-obstáculo pois, sendo totalmente vedada no perímetro da OUC, suas transposições ocorrem obrigatoriamente em desnível.

Visando reduzir esse problema, este Plano Urbanístico propõe, além da criação de novas transposições em desnível e da melhoria das existentes (principalmente para pedestres), a ocupação de trechos do espaço aéreo sobre a linha férrea e a linha de metrô, com o objetivo de se dar continuidade ao tecido urbano em trechos hoje interrompidos pela ferrovia.

Durante a vigência da OUC, as áreas sobre a linha férrea que vierem a ser ocupadas devem ser consideradas como lotes urbanos com o modelo de ocupação *Quadra Praça*¹⁰ e devem garantir a implantação de lajes sobre a linha férrea que configurem espaços livres de uso público, garantido a continuidade dos eixos existentes. Para essas situações, propõe-se que todo o potencial construtivo

¹⁰ Com exceção do trecho junto à estação de metrô Lagoinha, onde está prevista a implantação de um projeto especial, a Esplanada da Lagoinha.

realizado seja oneroso, como se fossem lotes com o coeficiente de aproveitamento básico igual a zero.

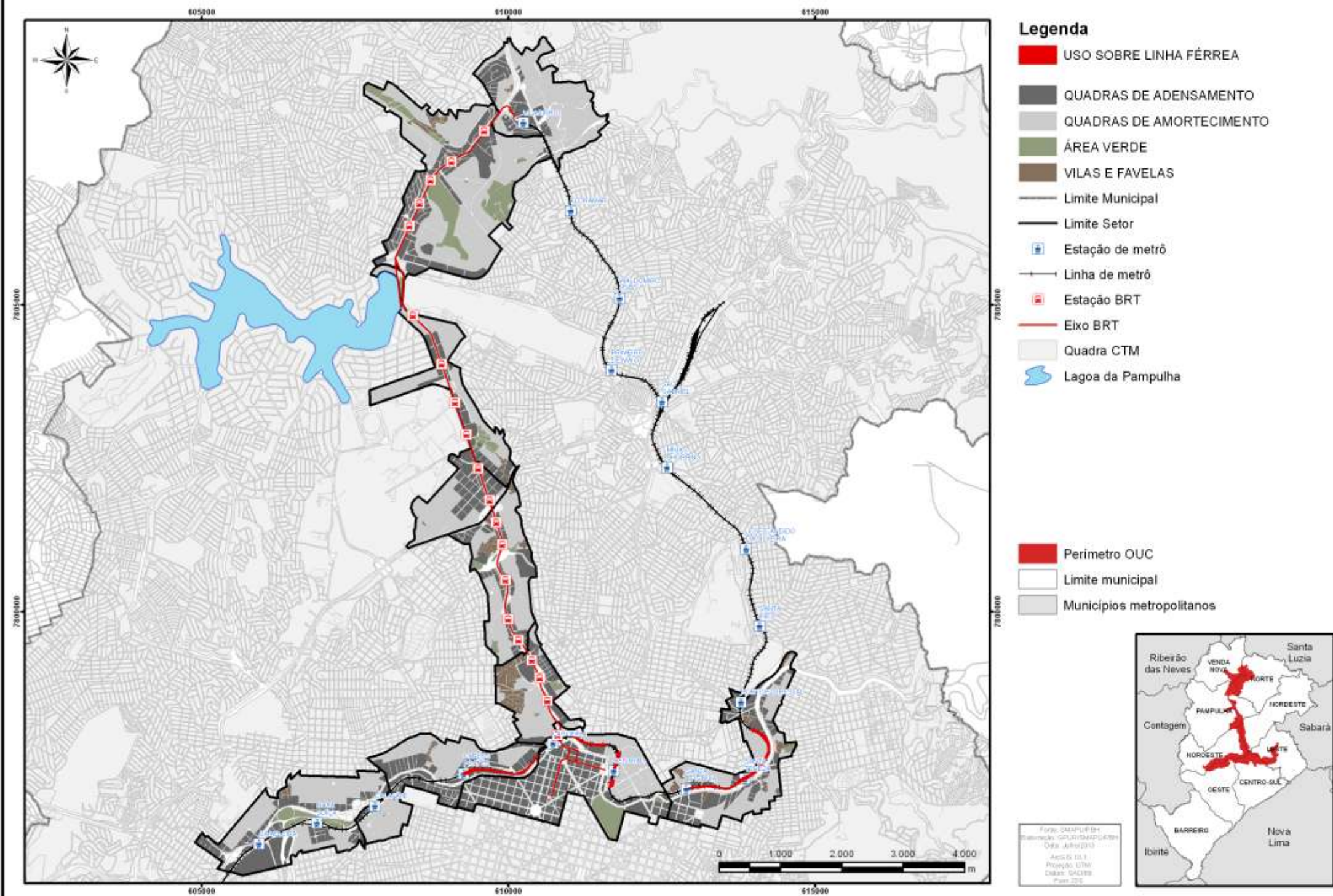
As transposições criadas através dessas intervenções devem ser exclusivas para pedestres e ciclistas, sendo restrita a implantação de transposições para veículos motorizados. As transposições para pedestres devem garantir a continuidade dos eixos de circulação existentes de ambos os lados da ferrovia.

Em alguns trechos, em função das condições de topografia, pelo menos um dos lados do espaço urbano contíguo à linha férrea encontra-se em um nível elevado, próximo ao nível onde é possível construir uma laje sem prejudicar a operação do metrô e dos trens. Nesses trechos, a ocupação do espaço aéreo da ferrovia é especialmente desejável, pois permite criar a continuidade do tecido urbano de forma mais adequada, com desnível reduzido em pelo menos um dos lados. Nesses casos, a cobertura da linha férrea terá efeitos próximos aos do enterramento da linha, sem, contudo, apresentar custos tão altos. Essas áreas deverão apresentar, na regulamentação da OUC, incentivos para ocupação. Elas estão apresentadas no Mapa 2.1.3, a seguir.

Por fim, propõe-se também que a regulamentação da OUC dê incentivos à ocupação de áreas sobre a linha férrea junto às transposições para pedestres (passarelas e travessias urbanas) existentes e propostas.

O objetivo de tal incentivo é, por um lado, viabilizar a implantação ou a melhoria da transposição – que deverá ser uma contrapartida para a implantação do empreendimento – e, por outro, garantir a vitalidade e a segurança do espaço da travessia, que passará a contar com os espaços de serviço e comércio do empreendimento e, conseqüentemente, com o movimento das pessoas que buscam tais serviços, em oposição às transposições tradicionais desprovidas de atividades complementares.

2.1.3 - ÁREAS PARA OCUPAÇÃO SOBRE O METRÔ



2.2 POLÍTICA HABITACIONAL

A política habitacional proposta para a área da OUC Antônio Carlos/Pedro I – Leste/Oeste / Vale do Arrudas tem como principal objetivo viabilizar maior adensamento populacional nas áreas que possuem infraestrutura instalada e maior capacidade de suporte, ao longo dos corredores viários principais no entorno das estações de transporte coletivo e na área central do município. O objetivo é promover o atendimento de uma maior parcela da população pelo transporte público e garantir acesso a usos de comércio e serviços através do desenvolvimento de centralidades a serem incentivadas, tomando partido dos investimentos já realizados e previstos para a área, como a ampliação das linhas do metrô e a implantação do Bulevar Arrudas , dentre outros.

Neste sentido, tem-se como diretrizes gerais:

- Incentivar a produção de habitações menores e que promovam maior adensamento populacional nas áreas previstas para adensamento pelo Plano Urbanístico da OUC, desestimulando, nestas áreas, o uso do transporte individual motorizado;
- Implantar infraestrutura que possibilite o adensamento em áreas subutilizadas, dispondo de mecanismos legais para a ocupação destas áreas, se for o caso;

- Estímulo à produção de tipologias habitacionais para diversos públicos, em relação à faixa de renda, faixa etária, composições familiares, demandas locacionais e modos de morar, possibilitando diferenciadas apropriações do espaço;

- Garantia da vitalidade da região em todas as horas do dia, através da complementaridade dos usos residencial e não residencial, e incentivo e criação de parâmetros que propiciem que o adensamento populacional aconteça em locais dotados de serviços, comércio e equipamentos urbanos e comunitários compatíveis com as demandas geradas;

- Definição de áreas de transição dentro do perímetro da OUC para prover adensamento compatível com a tipologia de residências unifamiliares, preservando a ambiência dos bairros e sua população residente, principalmente nas áreas mais afastadas dos corredores estruturantes;

- Serão criadas estratégias que garantam a possibilidade de manutenção da população residente proprietária e locatária: vilas e favelas, loteamentos irregulares e população de rua na área da OUC. Tópico desenvolvido no capítulo Plano de Atendimento Econômico e Social.



Figuras 2.2.1 e 2.2.2: Referências de ocupação para habitação, com UHs de tamanhos e características diversificadas, associadas ao uso não residencial no térreo, que se integra a áreas livres de uso público , praças e calçadas largas; no alto, Copenhague (Dinamarca); abaixo, Centre (Singapura).

A estratégia base para estruturar a política habitacional proposta parte também da definição dos padrões de uso e ocupação do solo apresentados anteriormente. Os parâmetros urbanísticos de cada um dos

modelos de ocupação foram pensados para viabilizar uma diversidade de usos, usuários e ambiências.

2.2.1 PRODUÇÃO DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL

A habitação de interesse social deverá ser inserida de forma harmônica no tecido urbano, com **qualidade ambiental e urbanística**, em áreas com boa infraestrutura instalada, dentro dos limites da OUC. Além disso, deverá preferencialmente estar **associada à implantação de equipamentos e à geração de espaços públicos**, conjugada à diversificação de usos e à formação de centralidades locais. Será estimulada a **diversidade de tipologias habitacionais** para além do padrão comumente adotado (que acaba por criar guetos formados por grandes conjuntos habitacionais), com **incentivo à produção de edifícios flexíveis**, com possibilidade de ampliação das unidades, viabilizados através da adoção de parâmetros urbanísticos especiais. Para alcançar este objetivo, poderá ser prevista a realização de concursos de projetos arquitetônicos de Habitação de Interesse Social, para prover as unidades a serem produzidas com os recursos da OUC.

Será estimulada a produção de unidades habitacionais para a **redução do déficit habitacional municipal**, com ênfase em famílias com renda de zero a três salários mínimos, além daquelas necessárias para

reassentamento da população removida das áreas de risco ou de áreas que receberão intervenções previstas pela própria OUC.



Figura 2.2.3: Referência de Habitação de Interesse Social flexível, Iquique (Chile).

Como estratégia para aproveitar a infraestrutura instalada e fortalecer centralidades existentes, serão criados incentivos para o **aproveitamento de edifícios subutilizados ou abandonados**, cujas estruturas possam ser adaptadas para HIS ou para equipamentos comunitários que atendam à população. As adaptações dos edifícios existentes serão orientadas pela Lei Nº 9.326, de 24 de janeiro de 2007, que dispõe sobre normas para adaptação e implantação de atividades específicas situadas no Hipercentro de Belo Horizonte e dá outras providências.

Dessa maneira, a produção de habitação de interesse social no escopo da Operação será viabilizada através de duas estratégias concomitantes e complementares:

- a) **produção pública** com recursos da Operação Urbana e
- b) **produção pela iniciativa privada**, através de incentivos e exigências aos empreendedores.

A produção pública, com recursos da Operação Urbana, deverá atender às seguintes diretrizes:

- Produção de HIS para reassentamento de todas as famílias de baixa renda removidas em decorrência das obras da OUC;
- Destinação de recursos em todas as etapas da OUC para ser investido em áreas de Vilas e Favelas e AEIS-2 (loteamentos irregulares de baixa renda). A priorização destes investimentos será definida pelo grupo gestor no momento da aplicação do recurso, considerando-se as seguintes diretrizes: priorizar a remoção de população em área de risco (destaque para condições precárias como a da Vila da Área) e intervenções que melhorem a articulação da vila com seu entorno, especialmente com os corredores estruturantes e as estações de transporte coletivo.
- Destinação dos terrenos públicos na área da OUC que, pelo Plano Urbanístico, não estejam destinados a praças, parques e

obras viárias, prioritariamente para implantação de HIS, equipamentos públicos, ou preferencialmente para a conjugação desses dois usos, com ênfase para o atendimento das famílias com renda de zero a três salários mínimos;

- Viabilização de HIS em modelo vertical com elevador, em conjunto prioritariamente com Equipamentos Públicos de abrangência local previstos na OUC (postos de saúde, BH Cidadania, UMEI, etc.) ou com uso não residencial nos primeiros pavimentos, com objetivo de reduzir o custo do condomínio, melhor aproveitar lotes bem localizados e favorecer a complementaridade de usos e atividades urbanas. A conjugação do uso residencial com os equipamentos públicos poderá ser viabilizada a partir de análise de cada caso junto ao grupo gestor.

Para a produção de HIS pela iniciativa privada dentro da área da Operação, foram pensadas as seguintes diretrizes e incentivos:

- Outorga não onerosa para HIS destinadas a famílias com renda de 0 a 6 SM, utilizando o potencial construtivo da quadra onde está localizada, sem consumação do estoque de potencial construtivo do setor;
- Incentivo para a produção de HIS, com geração de 1 CEPAC a cada 5m² da área construída do empreendimento em potencial construtivo para qualquer área da Operação (conforme a regulamentação de aplicação dos incentivos), desde que atendidas as exigências de: presença de uso não

residencial em, no mínimo, 5% da área construída total do empreendimento e no mínimo 70% da área construída total do empreendimento destinada a HIS para famílias com renda de zero a três salários mínimos.

- Atendimento de diretrizes específicas estipuladas pelo Grupo Gestor para aprovação de empreendimentos que possuam ou somem mais de 300 unidades Habitacionais de Interesse Social em seu terreno ou em seu entorno, considerando uma distância de 250m a partir das divisas. Esta diretriz visa evitar a construção de grandes guetos de Habitação de Interesse Social, em consonância com o item II, do parágrafo 4º da Resolução II do Conselho Municipal de Habitação de Belo Horizonte.

2.2.2 INTERVENÇÕES EM VILAS E EM LOTEAMENTOS IRREGULARES DE BAIXA RENDA

As vilas e favelas serão requalificadas por meio da implantação de ações fundamentais dispostas pelos Planos Globais Específicos (PGE), quando houver, ou propostas pelo Grupo Gestor junto à Urbel, priorizando medidas estruturais que irão integrá-las melhor a seu entorno e privilegiando seu acesso às estações de transporte coletivo. Tem-se como premissa a manutenção da população moradora da área, qualificada com complementação de infraestrutura, implantação de habitação de interesse social

(HIS), novos equipamentos de uso coletivo e áreas verdes.

Para a realização da regularização fundiária, serão priorizados os loteamentos irregulares ocupados por população de baixa renda (áreas demarcadas como AEIS-2), que possuem possibilidade de reestruturação e implantação de novas unidades habitacionais.

No Plano Urbanístico da OUC, as remoções e relocações devem ser, tanto quanto possível, evitadas em favor de uma política de regularização fundiária que beneficie a parcela da população residente em assentamentos precários. O programa de regularização fundiária de vilas e conjuntos habitacionais, no município de Belo Horizonte, é coordenado pela Urbel, com participação de moradores e representantes da população local, que acompanham especificamente os atos dessa regularização. Trata-se de uma maneira de evitar a gentrificação, com maior qualidade habitacional e urbanística.

Na OUC, estes programas serão coordenados pelo Grupo Gestor, em parceria com a Urbel, de acordo com as diretrizes propostas pelo Plano de Atendimento Econômico e Social. Além do recurso previsto para investimento em vilas e favelas cujo escopo será posteriormente definido, algumas obras, de especial importância para os objetivos desta OUC, foram já listadas e hierarquizadas como as demais intervenções, listadas no Anexo 2 deste Plano Urbanístico.



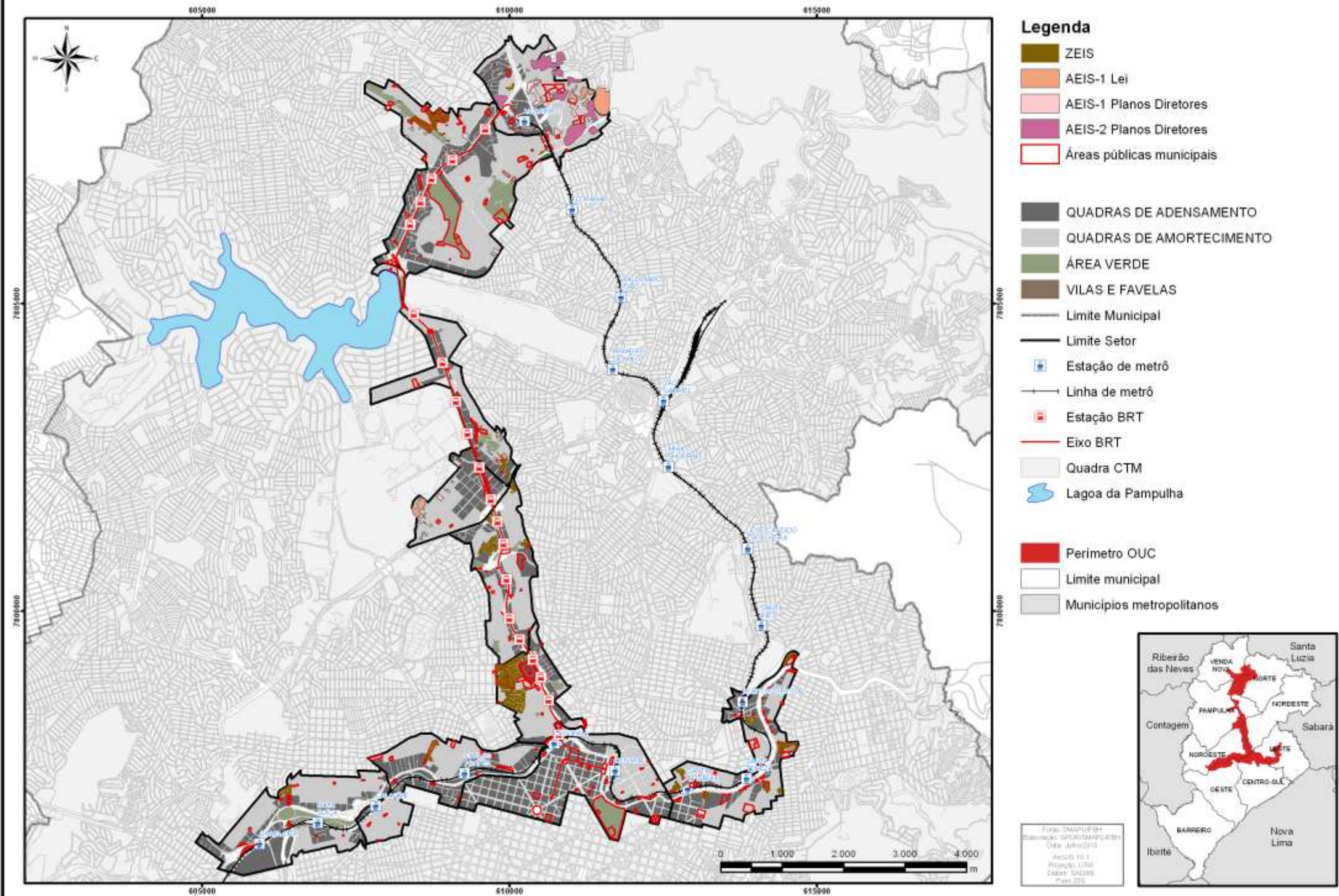
Figuras 2.2.4 e 2.2.5: Referências para habitação de interesse social e equipamentos comunitários nas vilas e favelas; (no alto) Medellín (Colômbia); (abaixo) habitações e equipamentos no Morro do Alemão, Rio de Janeiro (RJ)

Quadro 2.2.2 – Vilas e Favelas na Operação Urbana Consorciada

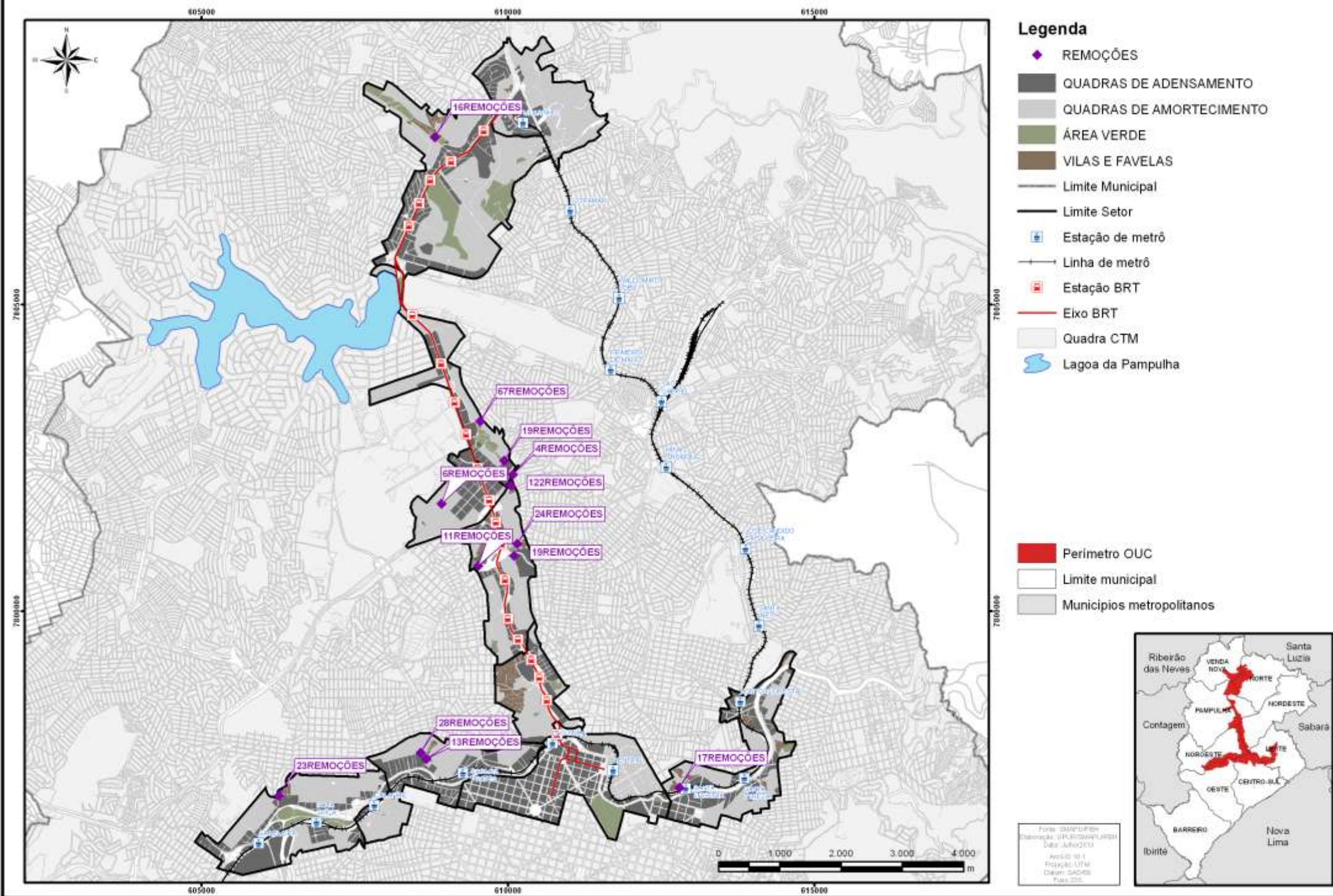
VILA	LOCALIZAÇÃO	Possui PGE?
Vila Pedreira Prado Lopes	Setor Revitalização da Lagoinha	S
Vila Senhor dos Passos	Setor Revitalização da Lagoinha	S
Vila Nova Cachoeirinha I	Setor Tecelões/Nova Cachoeirinha	S
Vila Nova Cachoeirinha III	Setor Tecelões/Nova Cachoeirinha	N
Vila Maloca	Setor Tecelões/Nova Cachoeirinha	N
Vila Inestan	Setor Tecelões/Nova Cachoeirinha	S
Vila Real I	Setor Centro de Serviços Avançados do São Francisco	N
Vila Real II	Setor Centro de Serviços Avançados do São Francisco	N
Vila São Francisco	Setor Centro de Serviços Avançados do São Francisco	N
Vila Santa Rosa	Setor Parque do Brejinho/Pampulha	S
Vila Santo Antônio Indaiá	Setor Parque do Brejinho/Pampulha	N
Vila Canto do Sabiá	Setor Verde Parque Lagoa do Nado/Parque Lareira	N
Vila São João Bastista	Setor Verde Parque Lagoa do Nado/Parque Lareira	S
Vila Bacuraus	Setor Verde Parque Lagoa do Nado/Parque Lareira	N
Vila Satélite	Setor Requalificação do Entorno da Estação Vilarinho	N
Vila Oliveiras	Setor Parque Bacia do Calafate	N
Vila Calafate	Setor Parque Bacia do Calafate	S*
Vila Peru (São Francisco das Chagas)	Setor Parque Bacia do Calafate	S
Vila Buraco Quente (Dias)	Setor Parque Linear Leste	N
Vila São Vicente	Setor Parque Linear Leste	S
Vila União (Ponta Porã)	Setor Parque Linear Leste	S
Vila Cônego Pinheiro	Setor Parque Linear Leste	N
Vila Cônego Pinheiro A	Setor Parque Linear Leste	N
Vila São Rafael	Setor Parque Linear Leste	S
Vila João Alfredo	Setor Parque Linear Leste	N
Vila Camponesa III	Setor Parque Linear Leste	N

* Plano de Remoção e Reassentamento

2.2.1 - ZEIS, AEIS E ÁREAS PÚBLICAS



2.2.2 - REMOÇÕES



2.3 PATRIMÔNIO CULTURAL

O limite da Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste/Oeste / Vale do Arrudas abrange uma extensa área com interesse cultural, principalmente concentrada na região mais central do Município de Belo Horizonte. Tornou-se imprescindível, portanto, que essa Operação Urbana Consorciada contemplasse, entre seus preceitos, não só a preservação desse Patrimônio Cultural, mas a adoção de uma série de incentivos capazes de permitir a sua valorização, ampliando a relação do patrimônio construído com o espaço urbano da cidade.

Para cumprir esses objetivos e, ao mesmo tempo manter um diálogo profícuo com a atual Política Municipal de Proteção ao Patrimônio Cultural, a OUC adotou os conceitos e estratégias de proteção definidos pela Diretoria de Patrimônio Cultural da Fundação Municipal de Cultura (DIPC-FMC), órgão atualmente responsável por gerir essa política. Tais conceitos serão apresentados a seguir, de forma sucinta.

2.3.1 A POLÍTICA MUNICIPAL DE PROTEÇÃO AO PATRIMÔNIO CULTURAL¹¹

¹¹ Conceitos e definições extraídas do site da Fundação Municipal de Cultura <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPic=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=fundacaocultura&tax=23503&lang=pt_BR&pg=5520&taxp>

A política de proteção ao patrimônio cultural do Município de Belo Horizonte é orientada através da definição de Conjuntos Urbanos, demarcados a partir de áreas polarizadoras, com valor simbólico ou urbanístico, onde são encontradas ambiências, edificações ou mesmo conjunto de edificações que apresentam expressivo significado histórico e cultural. Esses espaços destacam-se por desempenharem uma função estratégica e simbólica na estruturação e compreensão do espaço urbano e de suas formas de ocupação.

Para a proteção desses Conjuntos Urbanos, o Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte (CDPCM-BH) adota, principalmente, os seguintes instrumentos:

a) Graus de Proteção:

- **Edificações de Interesse Cultural:** todas as edificações inseridas no perímetro do Conjunto Urbano.

- Edificações de Valor Especial, protegidas por **Registro Documental:** edificações com valor histórico-urbanístico, mas que, isoladamente, não apresentam características relevantes capazes de justificar seu tombamento, mas, na composição com as edificações próximas a

=0& >, acessado em 06 junho de 2013 e da Deliberação CDPM-BH 01/2005, publicada no Diário Oficial do Município em 14 de junho de 2005.

eles, caracterizam uma fase da ocupação da cidade. Assim, antes de qualquer modificação ou demolição em imóveis protegidos por registro documental, esses imóveis precisam, obrigatoriamente, serem registrados de forma detalhada, com o objetivo de conformar fontes documentais para futuros estudos sobre a cidade.

- Edificações de valor polarizador ou simbólico, protegidas por **Tombamento Específico:** edificações que se constituem em referenciais simbólicos para o espaço e memória da cidade, ou aquelas com significado histórico e arquitetônico dignos de proteção, devido aos seguintes méritos: possuir integração na paisagem e na trama urbana, constituindo uma ambiência específica de determinado trecho do Conjunto Urbano; ser marco ou um testemunho para a compreensão global da paisagem e ocupação da cidade; bem como da trajetória histórica por ela vivida; servir de referência para compreender sua época, estilo e função, traduzidos em uma composição plástica que, mesmo com intervenções realizadas ao longo do tempo, não tenha sua leitura irreversivelmente comprometida.

- b) Controle de Altimetria: o controle de altimetria para novas construções em Conjuntos Urbanos tem como objetivo preservar e valorizar o patrimônio histórico edificado, estimulando sua integração harmônica e evolução da cidade; garantir a adequada inserção de uma nova construção nos Conjuntos Urbanos, sem agredir a

paisagem a ser preservada, no que diz respeito às visadas principais, à escala e à volumetria; preservar imóveis com proteções específicas, ou ambiências que apresentam características particulares definidas pela situação edificada já consolidada ou por sua localização topográfica.

c) Diretrizes especiais de projeto: Alguns casos pontuais dentro dos Conjuntos Urbanos devem receber tratamento especial, para que sejam garantidas relações harmônicas entre os bens culturais protegidos e seu entorno imediato. As Diretrizes Especiais de Projeto têm como objetivo incentivar intervenções desejáveis no contexto urbano onde serão implementadas. São exemplos de diretrizes especiais de projeto a implantação de fiação e dutos subterrâneos, o alargamento de passeios, a proibição de estacionamento, a criação de eixos de pedestres, etc.

Algumas regiões do Município de Belo Horizonte foram ainda protegidas e delimitadas por meio de Áreas de Diretrizes Especiais (ADEs), devido à sua importância histórico-cultural, sendo destinadas à proteção de seu patrimônio cultural e paisagístico.

2.3.2 PATRIMÔNIO CULTURAL NA ÁREA DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

No território compreendido pela OUC Antônio Carlos/Pedro I - Leste/Oeste / Vale do Arrudas existe um grande número de edificações protegidas por registros

documentais, diretrizes especiais de projetos ou tombamentos específicos, conformando 12 (doze) Conjuntos Urbanos e 2 (duas) ADEs Culturais, a saber:

- Conjunto Urbano Bairro Prado Calafate;
- Conjunto Urbano Avenida Barbacena - Grandes Equipamentos;
- Conjunto Urbano Avenida Augusto de Lima;
- Conjunto Urbano Praça Raul Soares - Avenida Olegário Maciel;
- Conjunto Urbano Praça Rui Barbosa e Adjacências;
- Conjunto Urbano Bairro Floresta;
- Conjunto Urbano Rua dos Caetés e Adjacências;
- Conjunto Urbano Avenida Afonso Pena e Adjacências;
- Conjunto Urbano Rua da Bahia e Adjacências;
- Conjunto Urbano Avenidas Carandaí e Alfredo Balena e Adjacências;
- Conjunto Urbano Praça Hugo Werneck e Adjacências;
- Conjunto Urbano Praça Floriano Peixoto e Adjacências;
- ADE Lagoinha;
- ADE Santa Tereza.

Tais Conjuntos Urbanos e ADEs Culturais estão descritos, sinteticamente, no *Anexo 2-B – Conjuntos Urbanos e ADEs Culturais na área da Operação Urbana Consorciada e Diretrizes para Intervenções*. Foram adotadas

as seguintes estratégias para inserir a temática do Patrimônio Cultural nas propostas de adensamento e de intervenções da OUC:

- As quadras inseridas no perímetro da Operação Urbana Consorciada pertencentes aos Conjuntos Urbanos Bairro Prado Calafate, Bairro Floresta e das ADEs Santa Tereza e Lagoinha, foram definidas como *Quadras Preservação*. Ao demarcar essas quadras como *Quadras Preservação*, o Plano Urbanístico pretende promover um adensamento controlado, em harmonia com as edificações de interesse histórico e dinamizar o espaço da rua, incentivando a constituição de largos e pátios de uso público no interior das quadras.



Figura 2.3.2.1: Referência para pátio interno. Pátio interno do Museu da Liturgia, em Tiradentes.



Figura 2.3.2.2: Referência para largos. Guimarães, Portugal



Figura 2.3.2.3: Referência para largos. Berlim, Alemanha.

- Em vias demarcadas como centralidades, haverá incentivo ao uso misto, com a implantação de usos não residenciais na maior extensão dos pavimentos térreos, como estratégias para estimular a vivacidade dos espaços públicos.



Figura 2.3.2.4: Referência para uso misto. Dublin, Irlanda.



Figura 2.3.2.5: Referência para uso misto. Budapeste, Hungria.

- O Plano Urbanístico prevê intervenções de requalificação e alargamento de calçadas, tratamento paisagístico das mesmas e instalação de mobiliário urbano adequado em vias como a Rua Platina, a Av. Barbacena, a Avenida Augusto de Lima, a Rua dos Guaicurus, a Avenida Santos Dumont, a Rua Sapucaí, a Rua Célio de Castro, a Rua Assis Chateaubriand, entre outras. Essas intervenções contribuem para a qualidade da paisagem urbana protegida e para a ampliação do fluxo de pedestres na região de interesse histórico.



Figura 2.3.2.6: Referência para requalificação de calçadas. Juiz de Fora, Minas Gerais.



Figura 2.3.2.7: Referência para requalificação de calçadas. Curitiba, Paraná.

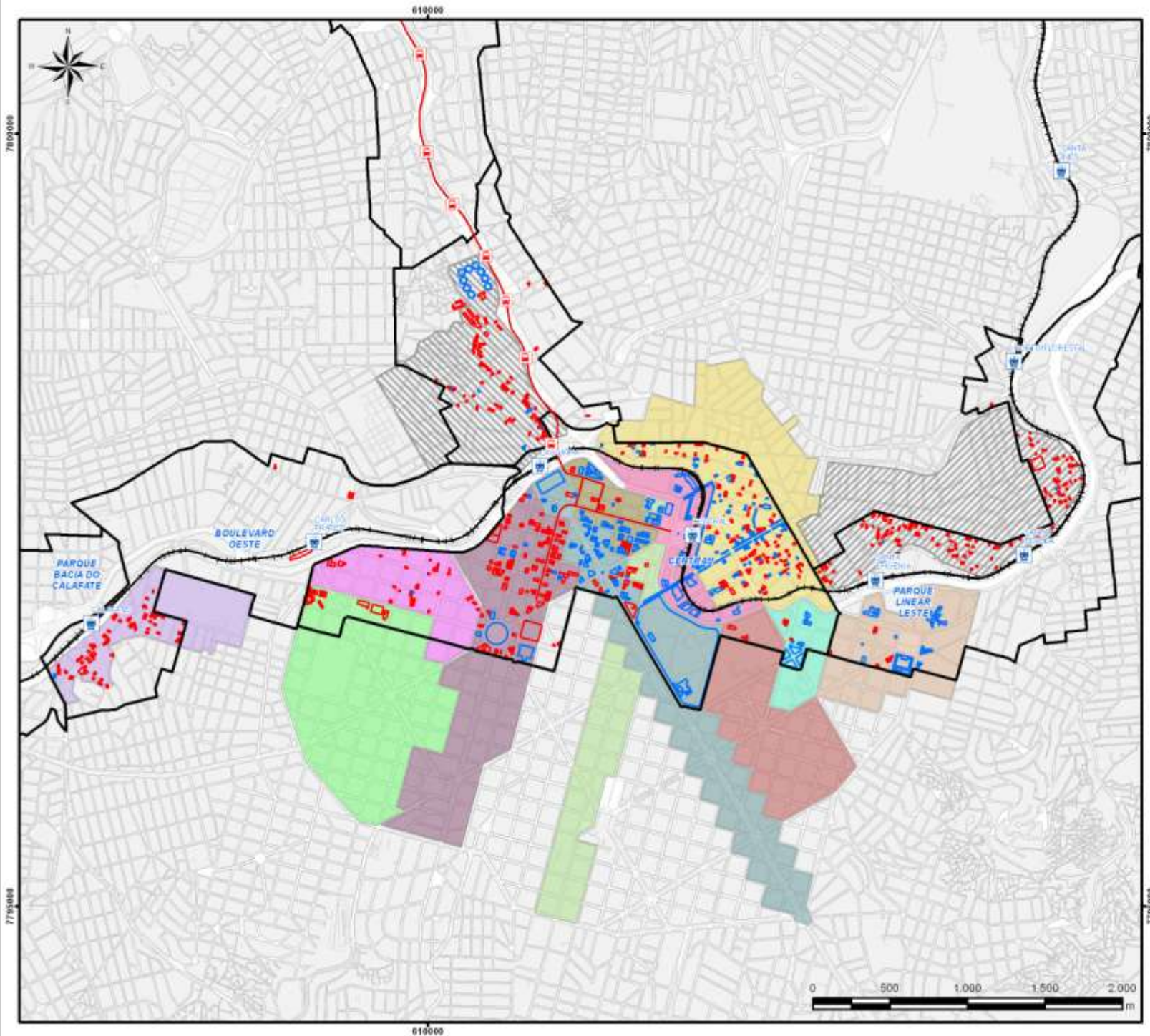
- Intervenções específicas que ampliem a conexão da área central com os bairros, como as travessias urbanas, também cumprem um papel importante no fortalecimento das áreas protegidas, na medida em que qualificam os percursos dos pedestres e dinamizam a área. É o caso da proposta para a construção de uma esplanada conectando a Avenida Afonso Pena à Praça do Peixe, que se beneficie da confluência do transporte municipal, metropolitano e interestadual. Essa intervenção beneficiará tanto o Conjunto Urbano Avenida Afonso Pena quanto a ADE da Lagoinha. Também está prevista a implantação de uma conexão de pedestres entre a Praça Floriano Peixoto e a Praça Duque de Caxias, permitindo maior integração entre o Conjunto Urbano da Praça Floriano Peixoto e a ADE Santa Tereza.

- Algumas áreas de interesse cultural estão ainda próximas a viadutos, cujos baixios, em sua maioria, encontram-se degradados. Esses baixios de viaduto também serão alvo de intervenções da Operação Urbana Consorciada, que promoverá sua requalificação, de modo a torná-los espaços públicos qualificados para estar, encontro e realização de atividades ao ar livre, o que também contribuirá para uma fruição mais qualificada da paisagem urbana das áreas protegidas.



Figura 2.3.2.8: Referência para travessias urbanas. The High Line, Nova York, Estados Unidos.

2.3.2.1 - ÁREAS DE INTERESSE CULTURAL



Legenda

Conjuntos urbanos

- Av. Afonso Pena e Adj.
- Av. Augusto de Lima
- Av. Barbacena Grandes Equipamentos
- Av. Carandai Alfredo Balena e Adj.
- Bairro Floresta
- Bairro Prado Calafate
- Praça Floriano Peixoto e Adj.
- Praça Hugo Werneck e Adj.
- Praça Raul Soares Av. Olegário Maciel
- Praça Rui Barbosa e Adj.
- Rua da Bahia e Adj.
- Rua dos Caetés e Adj.

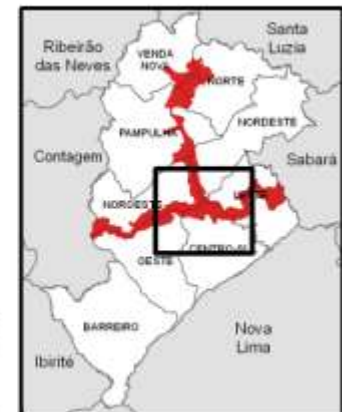
Grau de proteção

- INDICADO PARA TOMBAMENTO
- TOMBADO

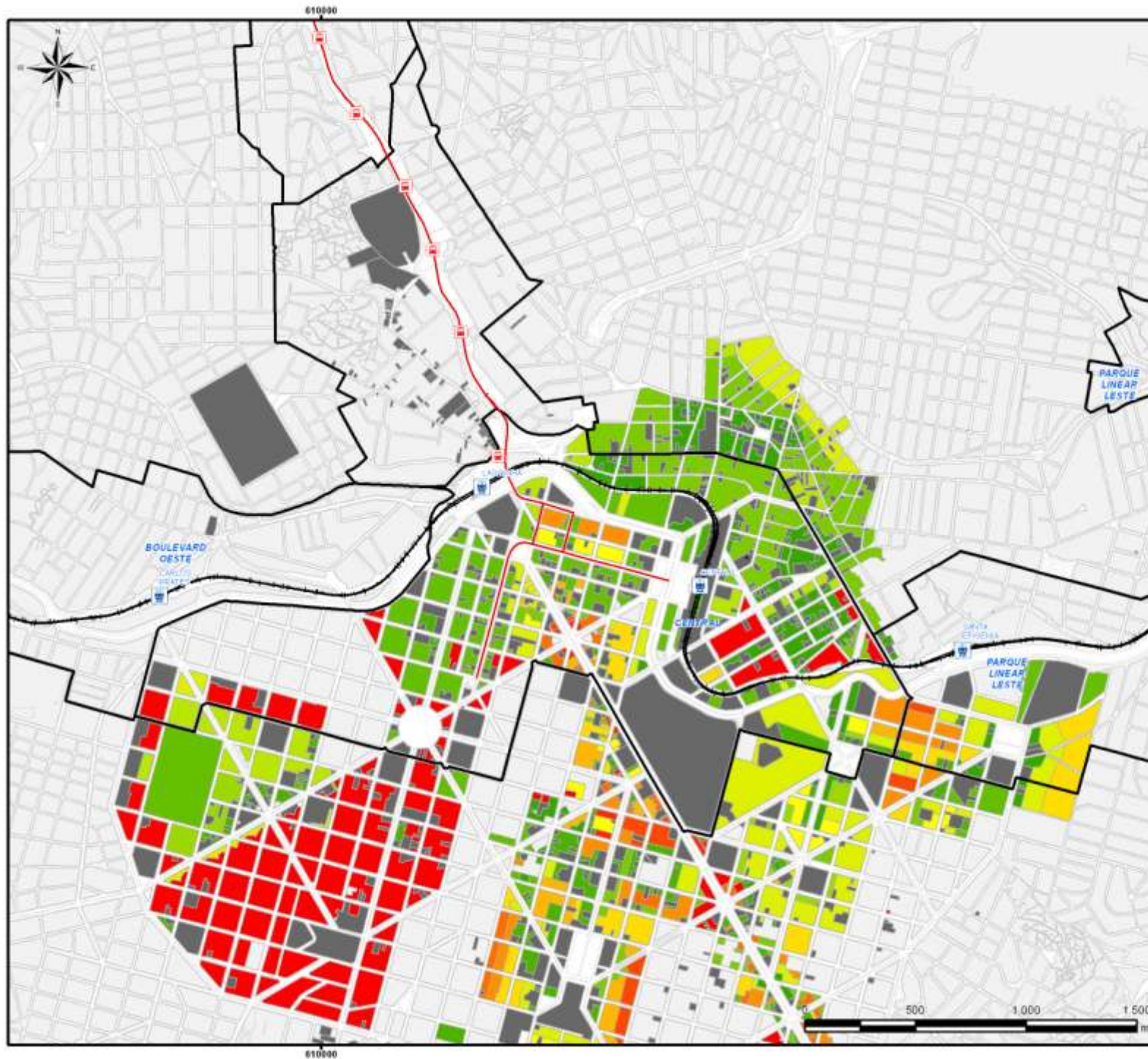
Áreas de Diretrizes Especiais

- ADE DE SANTA TEREZA
- ADE DA LAGOINHA
- Limite Setor
- Estação BRT
- Eixo BRT
- Estação de metrô
- Linha de metrô
- Quadra CTM

Projeto: 00001/2004
 Elaborado: 09/07/2004 (atualizado)
 Data: Julho/2011
 Versão: 10.1
 Propriedade: UTM
 Datum: SACRS
 Fuso: 200



2.3.2.2 - CONTROLE DE ALTIMETRIA

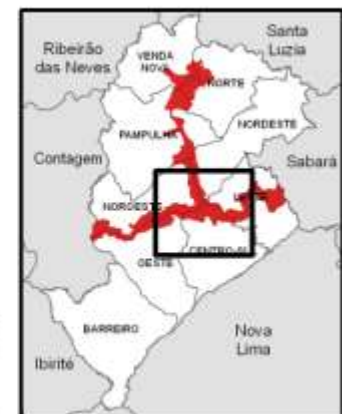


Legenda

ALTURA MÁXIMA PARA NOVAS EDIFICAÇÕES

- 7 m
- 10 m
- 14 m
- 16 m
- 20 m
- 24 m
- 27 m
- 33 m
- 38 m
- 43 m
- 48 m
- 53 m
- 63 m
- 68 m
- SEM RESTRIÇÃO
- ALTIMETRIA DO IMÓVEL EXISTENTE
- ALTIMETRIA EM ESTUDO
- Limite Setor
- Estação BRT
- Eixo BRT
- Estação de metrô
- Linha de metrô
- Quadra CTM

Projeto: 00001/2014
 Elaborado: 09/07/2014
 Data: Julho/2014
 Versão: 10.1
 Projeto: UTM
 Datum: SACRS
 Fuso: 202



2.3.3 INSTRUMENTOS DE GESTÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL NA ÁREA DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

Como estratégia de fortalecimento da Política Municipal de Patrimônio Cultural, a Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste/Oeste / Vale do Arrudas considera o Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte (CDPCM-BH) como o fórum decisório máximo em relação às questões de patrimônio cultural na área da Operação Urbana.

Dessa forma, a OUC propõe que todas as intervenções em imóveis inseridos dentro dos Conjuntos Urbanos e das ADEs Culturais existentes dentro do seu perímetro devem, não só seguir todas as diretrizes e normas que regulamentam suas proteções, como também serem previamente aprovadas pelo CDPCM-BH.

A Operação Urbana Consorciada também propõe a adoção de incentivos sob a forma de potencial construtivo adicional como instrumento de estímulo à restauração de imóveis com interesse cultural, sejam eles, tombados, indicados para tombamento ou protegidos por registro documental. Assim, haverá geração de 50% da área do imóvel

restaurado em potencial líquido não oneroso em outra área da OUC, segundo as regras de recepção de incentivos. Para fins desse incentivo, não serão computáveis restaurações apenas de fachadas.

A Operação Urbana Consorciada destinará ainda recursos específicos para a restauração de bens culturais tombados ou indicados para tombamento. A metodologia de gestão para esse recurso será baseada na experiência do *Instituto Rio Patrimônio da Humanidade* (IRPH) da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. De acordo com essa metodologia, os recursos poderão ser investidos exclusivamente em restauração de cobertura, fachadas, estruturas, instalações prediais básicas (hidrossanitárias, gás, incêndio e elétrica), além de obras para a promoção de acessibilidade.

A referência de custo para essa estratégia também foi baseada na experiência do *Instituto Rio Patrimônio da Humanidade* (IRPH). Para estipular os valores referenciais que serão destinados da arrecadação da Operação Urbana Consorciada para a restauração de imóveis de interesse cultural, primeiramente foi feito um levantamento do número de imóveis tombados ou indicados

para tombamento nos limites da OUC. Foram encontrados 242 imóveis tombados e 580 imóveis indicados para tombamento, totalizando 822 imóveis protegidos. Baseado nos valores adotados pelo Programa de Apoio à Conservação do Patrimônio Cultural da Prefeitura do Rio de Janeiro foi adotado o valor de R\$ 300.000,00 para a restauração de cada imóvel. A OUC em questão considerou arcar com os custos da restauração de no mínimo 164 imóveis, que representam 20% do total de imóveis protegidos na área da operação, totalizando um investimento de R\$49.320.000,00. Dos quais 8% dos imóveis protegidos na área da operação serão restaurados na primeira etapa, enquanto 12% desses imóveis serão restaurados nas segunda e terceira etapas (6% em cada uma dessas etapas).

Deverão ser realizadas discussões adicionais para a definição das diretrizes para a implementação desse instrumento e sua inclusão na regulamentação da OUC. A título de ilustração, seguem as diretrizes programáticas que nortearam o programa análogo do Rio de Janeiro:

- Para cada projeto de restauro serão destinados a cota máxima de 300 mil reais.

- Estarão habilitados para concorrer a esse recurso preferencialmente empresas ligadas à indústria criativa, tais como empresas de artes visuais, filmes e vídeos, modas, artes cênicas, música, tevê, rádio, design, publicidade, produtoras culturais, ONGs, organizações sociais, escritórios de arquitetura, empresas de engenharia com especialização em restauração, cooperativas de artesãos e restauradores.
- Pessoas físicas estarão inabilitadas para concorrer a esse recurso, mesmo sendo proprietárias dos imóveis.
- Cada entidade (CNPJ) poderá apresentar até 3 projetos, podendo ser contemplado com até 2 projetos.
- Cada imóvel somente estará autorizado a concorrer com um projeto.
- Os projetos deverão possuir a autorização do proprietário do bem.
- Os projetos concorrentes serão avaliados individualmente por uma comissão responsável pela sua análise, formada por técnicos da Diretoria de Patrimônio Cultural da Fundação Municipal de Cultura (DIPC-FMC) e/ou do órgão responsável pela gestão da OUC.
- Essa comissão de análise será responsável por estabelecer os critérios de seleção para os projetos.
- A restauração para uso habitacional multifamiliar receberá maior pontuação.
- Os projetos serão classificados de acordo com a soma da pontuação atribuída.

2.4 ESTRUTURA URBANO-AMBIENTAL

2.4.1 INTRODUÇÃO

A Estrutura Ambiental busca valorizar as potencialidades de cada região da OUC, aumentando as áreas verdes e melhorando em quantidade e qualidade os espaços de uso público. Através da requalificação ambiental de vias e espaços estratégicos serão criados ambientes mais agradáveis com maior conforto e acessibilidade a todos os moradores e usuários da área da OUC. Uma rede de praças, parques urbanos e áreas verdes de lazer e de convívio está proposta no intuito de integrar o tratamento de questões ambientais importantes à ocupação urbana da cidade. Além disso, pretende-se melhorar a gestão ambiental do espaço, contribuindo para a busca de soluções de várias demandas pontuais que juntas formatam em parte a pauta da agenda ambiental do município. Nesse sentido, soluções diferenciadas de uso e ocupação do solo abarcam conceitos de gerenciamento dos recursos hídricos, resíduos sólidos, drenagem urbana, saneamento básico, entre outros.

A estrutura ambiental está articulada então à proposta de uso e ocupação do solo através de um conjunto de ações que incentiva o aumento das áreas verdes e dos espaços públicos de livre acesso. Serão incentivadas, e em alguns casos exigidas,

práticas sustentáveis nas tipologias de uso e ocupação do solo, tais como: maiores taxas de permeabilidade do solo; utilização de energia renovável e reuso da água nas novas edificações; maior retenção das águas pluviais do que o preconizado na lei vigente, entre outras iniciativas.

Também serão incentivadas ações com o objetivo de integrar melhor o crescimento urbano com questões ambientais mais amplas, tais como: maior disponibilidade de áreas verdes por habitante, diretrizes de não canalização de córregos e despoluição de cursos d'água, coleta seletiva de resíduos, entre outras. As políticas específicas para cada um desses temas são descritas a seguir.

2.4.2 REDE DE ÁREAS VERDES

A estrutura ambiental pode ser entendida como um conjunto de áreas verdes compreendido por parques urbanos, praças e quadras praças, interligados por vias que receberão tratamento paisagístico/arbóreo: as conexões ambientais.

Intervenções estruturantes

A partir das concepções gerais da estrutura urbano ambiental, a rede de áreas verdes congrega os quatro tipos de intervenções consideradas estruturantes que juntas articulam as propostas ambientais do Plano Urbanístico. São elas:

- **PARQUES URBANOS:** implantados ou requalificados em regiões de relevante interesse ambiental e/ou carentes em áreas verdes de uso público;
- **PRAÇAS:** implantadas e requalificadas em áreas que devem constituir espaços de uso cotidiano e de convivência;
- **CONEXÕES AMBIENTAIS:** implantadas ao longo de importantes eixos viários;
- **QUADRAS PRAÇAS:** áreas verdes a serem implantadas em grandes quadras, tratadas no Plano de Uso e Ocupação do Solo;

Os **parques urbanos** são grandes áreas verdes públicas que contribuem para o equilíbrio ambiental dos bairros, a manutenção das áreas de preservação permanente (APP's), a preservação das nascentes e cursos d'água e para a valorização destes ambientes pela população. O plano urbanístico propõe a criação ou revitalização de inúmeros parques, com as mais diversas características, tornando-os acessíveis aos moradores e usuários da área.

As **praças** existentes ou a serem criadas serão ambientes que contribuirão para a qualidade de vida das pessoas, bem como

para a qualidade ambiental dos bairros onde se encontram. Esses espaços devem ser entendidos com espaços de uso público que cumprem não somente a função de aumentar o índice de áreas verdes do município, mas também de representarem áreas aprazíveis de lazer, permanência e encontro para os cidadãos que delas vierem usufruir. Por isso, são previstas para as praças melhorias significativas no que se refere à infraestrutura nelas instalada de modo a responder às demandas ambientais e de uso por parte da população. No conjunto estão previstas requalificação de calçadas, aumento da área verde, elevação da taxa de permeabilidade do solo, instalação de equipamentos de lazer e esporte, melhoria da acessibilidade entre outras ações que contribuirão para aumentar a qualidade ambiental desses importantes espaços de uso coletivo.

As **conexões ambientais** são um conjunto intervenções realizadas em vias estratégicas que cumprem prioritariamente a função de melhorar a qualidade ambiental dos espaços de integração entre os corredores viários, as centralidades, as praças e os parques urbanos, possibilitando maior área verde, segurança e conforto aos usuários desses espaços. Além do caráter ambiental explícito nessas intervenções, as conexões possuem o atributo de reestruturação viária focada no pedestre, ou seja, fazem parte de um processo de pedonização das principais vias da OUC. As ações de promoção do modo

de deslocamento a pé e cicloviário, em alternativa ao motorizado, são entendidas como uma das estratégias em prol do resgate da qualidade de vida na cidade através do incentivo ao uso e à apropriação do espaço público da rua.

A liberação de espaços livres de uso público e o incremento das áreas verdes e permeáveis na cidade são importantes contribuições da tipologia **Quadra Praça**. As praças geradas são áreas privadas, porém de uso público irrestrito, permitindo a transposição da quadra pelos pedestres.

Além disso, a proposta contempla o tratamento de alguns taludes e áreas remanescentes de reestruturação viária existentes no perímetro da OUC. Normalmente abandonados esses espaços transformam-se em áreas degradadas, desvalorizando tanto os espaços públicos e privados. Entretanto, quando requalificadas tais áreas podem se transformar em boas opções para soluções paisagísticas criativas, implantação de travessias de pedestres e até mesmo apresentarem potencial para uso, convertendo-se em praças ou espaços de lazer.



Figura 2.4.2.1: Referência de parque urbano - Parque Municipal, Belo Horizonte (MG).

Diretrizes

- **Implantação e requalificação de parques urbanos:** os parques serão zoneados como ZPAM e deverão garantir a preservação ambiental e o uso sustentável.
 - Incentivo especial será dado à instituição de Reservas Particulares Ecológicas em terrenos indicados ou não no Plano Urbanístico como relevantes do ponto de vista ambiental de modo a incluir o munícipe e proprietário da terra como ator participativo no processo de preservação do patrimônio ambiental da cidade.
 - Adensamento construtivo e populacional deverá ser compatível com qualidade ambiental através da criação de áreas de preservação ambiental.

- Sempre que possível os parques deverão ser abertos, isto é sem cercas e muros, e quando houver necessidade de cercamento, o mesmo deverá proporcionar a maior permeabilidade visual possível.

- Optar sempre que possível pelo recurso do cercamento do perímetro dos parques de modo a ampliar as calçadas e externalizar os espaços de uso público dos mesmos.

- Os parques que permitirem uso deverão constituir espaços de integração com o entorno, permitindo, sempre que possível, o seu atravessamento por pedestres e ciclistas.

- É sugerido à entidade responsável pela manutenção e gestão dos parques que o funcionamento dos mesmos seja ininterrupto, abertos 24 horas por dia, sempre que possível.

- Em todos os parques deverá ser incentivada a apropriação dos mesmos pela população local e visitante, com a proposta de contribuir para o aumento da qualidade de vida e estímulo à educação ambiental.

- Os parques receberão espaços apropriados para práticas esportivas diversas, para atividades de lazer, descanso, contemplação, eventos culturais, entre outros. A implantação desses espaços não poderá representar perdas e degradação ambiental para os espaços.

- Manutenção das ocupações localizadas no entorno dos parques sempre que a ocupação não implicar risco aos

residentes e degradação ao patrimônio ambiental.

Atravessamentos viários devem ser evitados nesses espaços, mas quando inevitáveis, deverão ser alvo de projetos especiais específicos de implantação, reduzindo seus impactos e aumentando sua integração com o ambiente.



Figura 2.4.2.2: Referência de transposição viária (viaduto) integrada a eixo de parque sem que o mesmo perca a sua continuidade – Parque N. S. da Piedade. (Google, 2012)

- **Recuperação urbanística e ambiental dos fundos de vale:** busca pela revalorização da paisagem de fundo de vale por meio da configuração de parques urbanos, corredores de áreas verdes e espaços de uso público ao longo das margens dos córregos e canais de drenagem.

- Requalificação do canal do Ribeirão Arrudas com a manutenção da canalização aberta nos trechos ainda não fechados, considerando a perspectiva de despoluição futura do curso d'água.

- Não intervenção no leito de todos os cursos d'água que ainda correm em calha natural no perímetro da OUC e manutenção da canalização aberta no caso de cursos d'água que já se encontrem canalizados.

- Programas de despoluição dos cursos d'água poderão ser criados e implantados para melhorar a qualidade ambiental dos espaços.

- Combinação de medidas do tipo estrutural e não-estrutural para controle das inundações.



Figura 2.4.2.3: Referência de requalificação ambiental de fundo de vale - Parque Nossa Senhora da Piedade, Belo Horizonte (MG)

- **Criação de conexões ambientais ao longo de eixos viários importantes:** juntamente com os parques urbanos

existentes e propostos, devem conferir novo significado à paisagem urbana, configurando eixos viários extremamente arborizados.

- Oferecerão espaços de lazer para a população, ampliando o índice de áreas verdes e elevando a qualidade ambiental da área de intervenção.

- Receberão tratamento arbóreo/paisagístico, ampliação da capacidade de circulação para os pedestres e ciclistas, adequação e ampliação das interseções e travessias de pedestres/ciclistas, ampliação de áreas permeáveis e implantação de equipamentos de uso coletivo.



Figura 2.4.2.4: Referência de tratamento paisagístico e arborização de via; Londrina (PR).

- **Criação de uma rede de praças:** objetivo de incrementar benefícios para além do eixo dos corredores viários prioritários.

- Incentivar o uso destes espaços para atividades recreativas através da instalação de mobiliário urbano e equipamentos de uso coletivo (pistas de caminhada,

equipamentos de ginástica, playground etc.), além da promoção de atividades diversas (culturais, comunitárias, religiosas etc.).

- Promover a recomposição da arborização e o aumento da taxa de permeabilidade do solo.

- Promover intervenções nos bairros adjacentes integrando e conectando as praças através das conexões ambientais.

- Localização compatibilizada com tipologias de uso e ocupação, reestruturações viárias e formação de centralidades internas aos bairros lindeiros ao eixo viário principal.

- Serão estimuladas formas comunitárias e/ou privadas de manutenção das praças (tais como o programa Adote o Verde e outros).

- Fazer uso de piso permeável na praça sempre que possível a fim de elevar taxa de permeabilidade do solo.



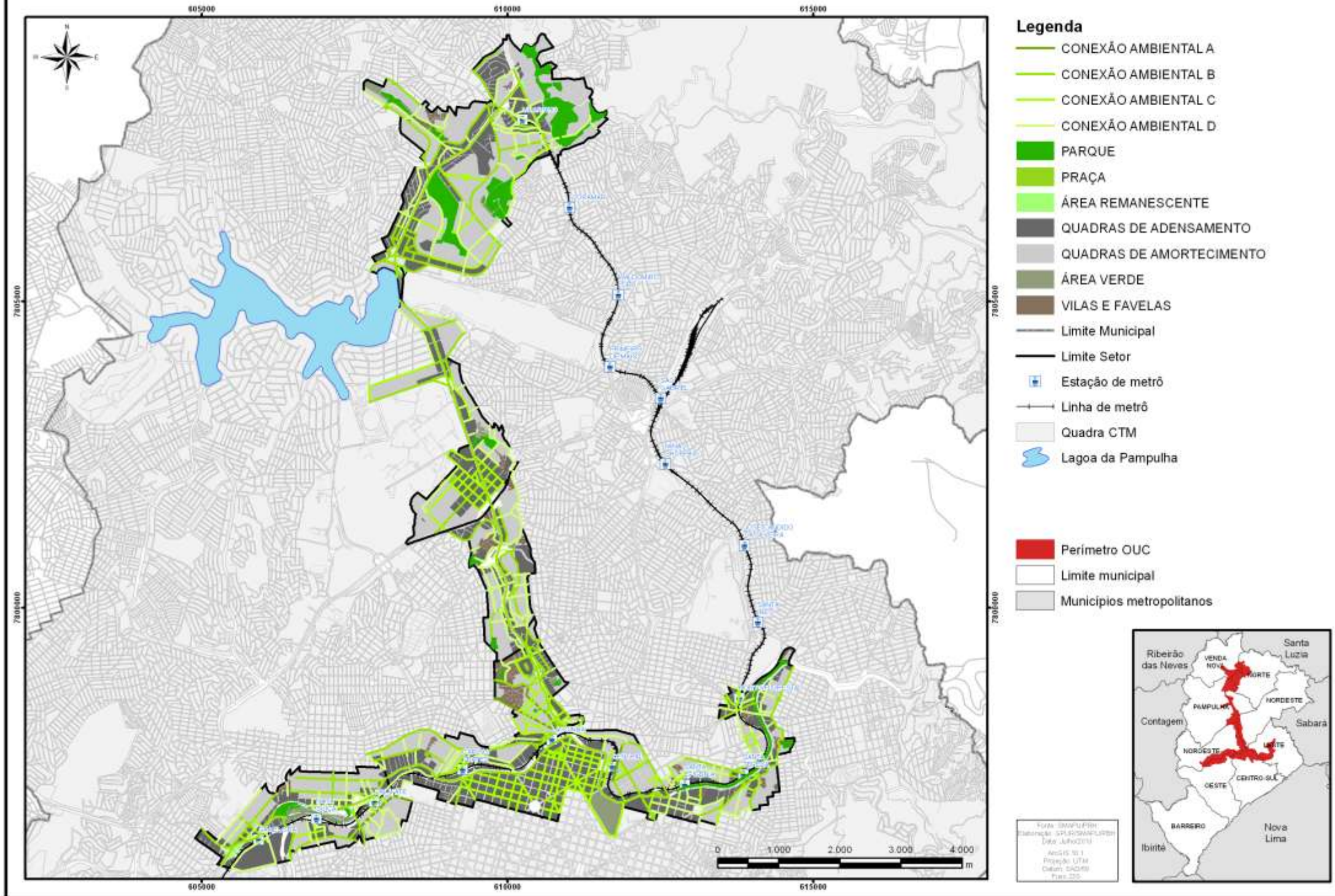
Figura 2.4.2.5.: Referência de praça como centralidade local; Praça Duque de Caxias, no bairro Santa Tereza, Belo Horizonte (MG)

- **Melhoria das áreas verdes e dos espaços públicos:** requalificação urbana e opção por modelos de ocupação que ampliem a oferta de áreas verdes e equipamentos de uso coletivo, nos espaços de uso público.

- **Identificação das áreas de risco ambiental:** na formulação das propostas de intervenção serão zoneadas as áreas sujeitas à erosão, inundação e outros riscos ambientais.

- As propostas de uso e ocupação do solo levarão em consideração o zoneamento das áreas de risco.

2.4.1 - REDE DE ÁREAS VERDES



2.4.3. POLÍTICA DE RESÍDUOS SÓLIDOS

Coleta seletiva

Atualmente a coleta do material reciclável no município é feita por caminhões da prefeitura em locais predeterminados ou porta a porta, dependendo do bairro. Todos os materiais recicláveis recolhidos pela coleta seletiva são destinados para as associações ou cooperativas de catadores e trabalhadores com materiais recicláveis participantes do Fórum Municipal Lixo & Cidadania. São duas as modalidades de coleta seletiva: ponto a ponto e porta a porta.



Figura 2.4.3.1: Caminhão de coleta seletiva da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. Fonte: PBH.

Coleta seletiva ponto a ponto: a população separa os recicláveis em sua residência ou local de trabalho e os deposita em

contêineres instalados pela Prefeitura. Cada endereço é chamado de Local de Entrega Voluntária (LEV).

Existem na área da OUC 21 LEV's: 4 na LO e 17 na AC. Pouco numerosos e irregularmente distribuídos no espaço da OUC, tais locais não são suficientes para atender a demanda atual e, menos ainda, a projetada no cenário de ocupação da OUC.

Estratégia para coleta seletiva ponto a ponto: ampliar a quantidade de LEV's na área da operação urbana e reestruturar a logística de coleta dos caminhões da PBH para atender essa nova demanda, estes pontos deverão ser implantados como contrapartida de licenciamentos específicos dos empreendimentos. Dar preferência para as centralidades como opção de implantação de LEV's e contemplar todos os bairros com locais de entrega voluntária.

Coleta seletiva porta a porta: nessa modalidade os materiais recicláveis são separados pelos moradores e recolhidos na rua, por um caminhão. As unidades espaciais utilizadas como referência para a coleta porta a porta são os distritos de coleta seletiva, que ao todo abrangem 30 bairros, atendendo pouco menos de 15% da população do município. Em toda a área da OUC não há nenhum distrito de coleta.



Figura 2.4.3.2: Local de entrega voluntária (LEV) para coleta seletiva. Fonte: PBH.

Estratégia para coleta seletiva porta a porta: ampliar a coleta domiciliar para a área da operação urbana e reestruturar a logística de coleta dos caminhões da PBH para atender essa nova demanda. Assegurar que todos os bairros da OUC passarão a contar com coleta porta a porta. Garantir que todos os setores da OUC sejam distritos de coleta seletiva.

Estratégia geral para coleta seletiva: incentivar a formação de novas associações ou cooperativas de catadores e trabalhadores com materiais recicláveis na área abrangida pela OUC.

Todas as estratégias previstas neste Plano deverão estar integradas à da Política de Gerenciamento de Resíduos Sólidos da

Superintendência de Limpeza Urbana de Belo Horizonte.

Reciclagem de Resíduos de Construção e Demolição

Considerando que a premissa básica de toda operação urbana consorciada é a renovação do tecido urbano, especial atenção deve ser dada ao resíduo gerado pela construção civil. Em Belo Horizonte existem as Estações de Reciclagem de Resíduos de Construção Civil, que são equipamentos destinados à recepção e reciclagem dos Resíduos de Construção e Demolição - RCD produzidos por grandes geradores que se utilizam de caminhões ou caçambas como meio de transporte. Os RCD produzidos pelos pequenos geradores são recebidos nas Unidades de Recebimento de Pequenos Volumes – URPV e se estiverem devidamente segregados são transportados para as usinas de reciclagem.

As Unidades de Recebimento de Pequenos Volumes (URPV's) são equipamentos públicos destinados a receber materiais como entulho, resíduos de poda, pneus, colchões, eletrodomésticos e móveis velhos, entre outros, até o limite diário de 1m³ por obra. A população pode entregar pessoalmente seus resíduos de construção civil em qualquer uma das URPV's existentes em Belo Horizonte. Esse transporte pode ser feito também pelos carroceiros cadastrados e qualificados pela SLU para práticas ambientalmente corretas.

Atualmente existem na área da OUC 6 URPV's: 3 na LO e 3 na AC, que além de pouco numerosas e mal distribuídas no espaço da operação urbana, são insuficientes para atender a demanda atual e, menos ainda, a projetada no cenário de ocupação e renovação previsto para o território.

Estratégia geral para coleta de resíduos de construção civil: ampliar o número de URPV's na área abrangida pela OUC, assegurando que todos os setores passarão a contar com um equipamento de recolhimento de pequenos volumes.

2.4.4 POLÍTICA DE RECURSOS HÍDRICOS E DRENAGEM URBANA

A preocupação em relação ao gerenciamento dos recursos hídricos está focada principalmente na qualidade ambiental dos fundos de vale e no controle da drenagem urbana. As propostas de parques incorporam o gerenciamento dos recursos hídricos juntamente com a manutenção dos ecossistemas aquáticos. Além disso, as tipologias de uso e ocupação definidas para a área da OUC indicam parâmetros urbanísticos e exigências de métodos construtivos (taxa de permeabilidade, caixa de captação, trincheira de infiltração etc.) que visam atenuar o impacto do lançamento das águas pluviais no sistema de drenagem da

cidade.



Figura 2.4.4.1: Referência de Vala de Infiltração. Experimento do Projeto Switch em BH.¹²

Seguindo as tendências mais modernas de gestão de recursos hídricos e visando atender às determinações legais sobre o assunto, a bacia hidrografia é considerada a unidade de gerenciamento das águas e da gestão ambiental de modo mais abrangente na OUC. Além disso, no contexto das intervenções deverá ter prioridade o uso de medidas não-estruturais de gerenciamento dos recursos hídricos.

O saneamento dos cursos d'água existentes na área da OUC é premissa básica de sua estrutura urbano-ambiental. Desse modo,

¹² Disponível em: <http://leesu.univ-paris-est.fr/yes/IMG/pdf/WWW-YES-Brazil-Nascimento-Presentation-2009-10-26.pdf>

medidas serão adotadas para garantia da despoluição completa dos cursos d'água que ainda correm em leito natural cujas bacias estejam inseridas inteiramente na área da OUC. Os demais canais de drenagem também serão alvo de programas de retirada de lançamentos de esgoto, de modo que toda a área da OUC esteja com seus efluentes líquidos conectados a interceptadores para que sejam tratados nas ETE's que atendem o município.

Articulações com a empresa concessionária de abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto do município (COPASA) serão necessárias. Um instrumento útil para auxiliar na tarefa de despoluição dos cursos d'água é o Programa Caça Esgoto, desenvolvido pela COPASA. Entre as várias estratégias do referido programa destacam-se para os interesses da OUC: i) identificação de lançamentos de águas pluviais internas dos imóveis na rede coletora da COPASA via ligação predial; ii) identificação de lançamentos de redes coletoras de esgotos em pluviais; iii) identificação de lançamentos de redes pluviais na rede coletora/interceptora de esgotos; iv) identificação de lançamentos de redes coletoras/interceptoras de esgotos em córregos; e, v) monitoramento da qualidade da água dos Ribeirões e corpos receptores.

Além disso, é intenção do referido Programa promover educação ambiental junto aos diversos segmentos da sociedade, através de

ações dirigidas às escolas, associações, postos de saúde, etc. de forma conscientizar a população sobre a importância de impedir os lançamentos de esgotos nos corpos receptores e, por consequência, possibilitar uma adesão total na rede coletora da COPASA.

Ainda com foco na drenagem urbana, as inundações constituem outra importante questão ambiental a ser tratada no plano urbanístico da OUC. Nesse aspecto, medidas que visem controlar e restringir o lançamento imediato das águas das chuvas na rede de drenagem pluvial são as mais eficientes. Tais medidas envolvem técnicas de controle na fonte (também chamadas de controle no lote, através do aumento da infiltração ou armazenamento com uso de pavimentos permeáveis, trincheiras e planos de infiltração, micro-reservatórios de detenção etc.), na rede de micro-drenagem (através de banhados construídos, pequenas bacias de detenção e retenção etc.) e na rede de macro-drenagem (através do planejamento e zoneamento de espaços destinados à inundação, criação de grandes bacias de detenção etc.).



Figura 2.4.4.2: Wetland Vilarinho – Bacia de detenção implantada em BH. Fonte: PBH.

No nível do lote, ou no controle na fonte, medidas de restrição de lançamentos imediatos da água pluvial na rede de drenagem devem ser implantadas nas tipologias de maior adensamento construtivo propostas na OUC. Contribuição importante pode ser dada pela experiência acumulada através do Projeto Switch¹³, que desenvolve experimentos voltados para o gerenciamento de águas urbanas. Baseadas nessas e em outras experiências na área, técnicas

¹³ O Projeto SWITCH é um consórcio composto por 32 instituições de 15 países, do qual fazem parte a Prefeitura de Belo Horizonte e a UFMG. Liderado pelo instituto IHE (UNESCO), o projeto foi contemplado por um edital de pesquisa e desenvolvimento na área de recursos hídricos urbanos, lançado pela União Europeia em 2004. O principal objetivo do SWITCH corresponde ao desenvolvimento, aplicação e avaliação de soluções tecnológicas e gerenciais voltadas ao manejo de águas urbanas. O projeto teve início em 2006 e foi encerrado no ano de 2011.

compensatórias de drenagem podem ser mais bem planejadas e empregadas nas tipologias de uso e ocupação do solo da OUC. Além dos dispositivos de controle de escoamentos (trincheiras de infiltração, valas de retenção, etc.), dispositivos de redução da poluição difusa de origem pluvial proveniente do sistema viário também são possibilidades para o cenário da OUC.

No que tange à micro-drenagem, o Switch também construiu *know-how* no desenvolvimento de pequenas áreas úmidas artificiais, as chamadas *wetlands*, que podem ser também estudadas como alternativa para implantação na área da OUC. Tais áreas constituem espaços destinados ao represamento temporário de águas pluviais, retardando a sua liberação no sistema de drenagem, reduzindo a vazão de pico e contribuindo para diminuição da poluição hídrica. Devem funcionar também como áreas verdes de uso público. Além disso, sistemas construtivos baseados nas chamadas edificações resilientes, isto é, aquelas adaptadas ao convívio com situações de inundações, também podem ser planejados e aplicados no contexto da OUC.

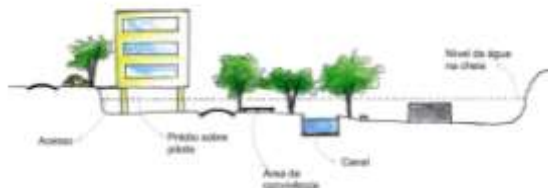


Figura 2.4.4.3: Referência de construção resiliente.¹⁴

Em relação à macro-drenagem, as bacias de retenção são soluções que também estão no escopo da OUC, sendo que uma das premissas básicas adotadas no plano urbanístico da OUC é a busca de soluções para inserção dessas estruturas de controle de drenagem na paisagem urbana de modo menos impactante. Como exemplo na área da OUC, destaca-se a bacia de retenção do Calafate, obra projetada para atenuar o pico de cheia do Ribeirão Arrudas, que já receberá infraestrutura de parque urbano, visando à requalificação ambiental e urbanística da região e à criação de áreas verdes de uso público para a população em geral. Também na área da OUC outras duas bacias de retenção estão previstas (a Bacia do Brejinho e a Bacia do Córrego Lareira), ambas com a mesma conotação de inserção do curso d'água e da obra de controle hidráulica na paisagem urbana de modo ambientalmente mais harmônico. Nesses casos os recursos para implantação estão previstos no PAC-2 e as obras estão por iniciar.

¹⁴ Disponível em:

<http://www.slideshare.net/prefeituradebh/resultados-do-projeto-switch-em-belo-horizonte>

2.4.5. POLÍTICA DE GERENCIAMENTO DE RISCOS AMBIENTAIS

No território de Belo Horizonte as áreas de risco estão associadas, grosso modo, a inundações e/ou erosão de encostas. Na área da OUC propriamente dita, tal padrão se repete sendo que não são verificadas em larga escala problemas associados à erosão de encostas, exceto em algumas ZEIS, onde a ocupação se faz em áreas de preservação permanente associadas à declividades mais elevadas. Entretanto, o risco de inundações é um problema significativo no território da OUC, assim como no restante do município.

Além das áreas de inundação mapeadas na carta de inundações do município, é notória em praticamente todos os bairros do município a baixa capacidade do sistema de drenagem pluvial em comportar de modo geral os volumes precipitados. Efeito disso é o elevado volume de escoamento superficial em eventos chuvosos, frequentemente associados a pontos de alagamento em um grande número de vias do município.

Desse modo, a análise do risco de inundações na área da OUC envolve a consideração de duas características importantes do sistema de drenagem pluvial municipal: i) áreas de inundação com manchas de tamanho mais expressivo ocorrem em algumas localidades já conhecidas do território; e ii) diversos pontos de alagamento se distribuem em todo o

território, acumulando volumes expressivos de água nas vias públicas.

A primeira característica está relacionada à própria dinâmica natural dos ambientes hídricos existentes na cidade, que abriga inúmeras bacias hidrográficas, com elevadas taxas de impermeabilização e algumas delas com cursos d'água de porte expressivo. Primeiramente, deve-se considerar que todo curso d'água possui uma área de inundação, onde sazonalmente ocorre o transbordamento da água do leito menor. Adicionalmente, deve-se levar em consideração o efeito da impermeabilização do solo que potencializa os eventos de inundações em áreas urbanas. Tradicionalmente soluções estruturais de engenharia (sobretudo as canalizações) foram utilizadas para lidar com as inundações, o que hoje é comprovadamente considerado pouco eficiente do ponto de vista da sustentabilidade das intervenções.

A segunda característica está associada também à impermeabilização do solo urbano e também à insuficiência da infraestrutura de drenagem em receber o excesso de drenagem pluvial.

Para gerenciamento das situações de risco de inundações algumas estratégias foram consideradas no plano urbanístico da OUC. As grandes manchas de alagamento, associadas aos fundos de vale com cursos d'água em leito natural são alvo de zoneamento ambiental e de implantação de bacias de retenção. Sobre o zoneamento

ambiental, foram considerados limites definidos pelas legislações aplicáveis (Código Florestal, Plano Diretor etc.) para definição das áreas que devem ser preservadas e incorporadas aos parques. Sobre as bacias de retenção, são obras já inseridas no planejamento da drenagem urbana do município antes mesmo dos estudos da OUC se iniciarem. A essas bacias foram acrescentadas intervenções que buscam a melhor inserção paisagística de tais estruturas na paisagem urbana e no contexto de fundo de vale com curso d'água em leito natural onde se encontram.

Em relação ao escoamento superficial e aos pontos de alagamento existentes na área da OUC, os estudos indicam que as medidas de retenção, infiltração e retardo da drenagem pluvial a serem implantadas nas tipologias propostas podem auxiliar a minimizar os problemas¹⁵. Além disso, mecanismos de fiscalização mais eficientes podem ser estruturados no contexto da OUC para monitorar a taxa de impermeabilização do solo da área e o cumprimento dos parâmetros de permeabilidade e de retenção de águas pluviais exigidos em cada modelo de ocupação do solo.

No que tange aos riscos de erosão associados às áreas de elevada declividade,

nos parques essas áreas serão destinadas a preservação ambiental e receberão procedimentos de estabilização de encostas onde for necessário. Nas demais áreas, medidas como estabilização de encostas, remoção de residências de áreas de risco e criação de áreas de preservação associadas a espaços de uso público são estratégias para lidar com o risco.

¹⁵ Resultados de experimentos do Projeto Switch demonstraram eficiência de 30% em alguns casos no controle da drenagem pluvial e do escoamento superficial.

2.5 MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

O perímetro da Operação Urbana Consorciada possui diversos elementos que colocam a questão do transporte em primeiro plano: a presença da linha de metrô na parte central do eixo leste-oeste e o sistema de ônibus de alto desempenho (BRT – *Bus Rapid Transit*, ou Transporte Rápido por Ônibus) atualmente em implantação ao longo de todo o eixo norte-sul assim como os eixos viários estruturantes formados pela Via Expressa, Av. Tereza Cristina, Av. do Contorno e Av. dos Andradas (no sentido leste-oeste) e pelas avenidas Presidente Antônio Carlos e Dom Pedro I (no sentido norte-sul). Esses aspectos tornam as questões de mobilidade e acessibilidade essenciais para a Operação Urbana Consorciada.

Contudo, além das potencialidades citadas, o eixo também apresenta aspectos inconvenientes para os deslocamentos das pessoas e dos bens, sendo o principal deles o forte caráter de barreira formado pelos eixos viários, (agravado, no eixo leste-oeste pela ferrovia e pelo curso d'água), a falta de qualidade urbanística dos espaços de entorno das estações e a precariedade das infraestruturas de circulação de pedestres em algumas áreas, inclusive nos acessos à maior parte das estações de metrô.

No que se refere à mobilidade e à acessibilidade, o plano urbanístico busca reduzir o caráter de barreira dos eixos, promover e estimular o uso de meios de transporte não motorizados e coletivos, em consonância com as Políticas Municipais e com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012).

De forma integrada com as propostas de uso e ocupação do solo, propõem-se maiores adensamentos no entorno das estações de metrô e BRT, buscando estimular seu uso, assim como promover a criação ou o desenvolvimento de centralidades nessas áreas.

Os principais objetivos das propostas de mobilidade e acessibilidade no escopo da Operação Urbana são:

- Promover e estimular o uso de meios de transporte não motorizados, através da melhoria de suas condições e infraestruturas.
- Promover e estimular o uso do transporte coletivo, com foco no metrô e no BRT e em suas estações com melhoria no entorno e no acesso a elas e nas condições de integração com bicicletas;
- Reduzir o caráter de obstáculo formado pelos eixos principais principalmente em favor dos pedestres e dos ciclistas.
- Realizar melhorias na estrutura viária geral, com foco no atendimento às novas

demandas advindas dos incrementos das densidades populacionais previstas pelo Plano de Ocupação da Operação Urbana Consorciada, buscando controlar seus impactos sobre a área da intervenção e sobre seu entorno.

As intervenções direcionadas a mobilidade acessibilidade, circulação e transporte terão, em sua maioria, as características descritas a seguir.

2.5.1 CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

A Operação Urbana promoverá e facilitará os deslocamentos a pé, com melhorias nas condições de circulação de pedestres (focadas principalmente nas centralidades e nos acessos às estações de metrô e BRT), com a redução nas distâncias de deslocamento e com melhorias na infraestrutura e na ambiência dos espaços dos pedestres.

A redução das distâncias dos deslocamentos será viabilizada através de três estratégias: criação de novas centralidades; aberturas de novos eixos de circulação de pedestres, com atravessamento de quadras e com a criação de novas travessias para pedestres sobre o eixo principal da OUC, de forma a reduzir seu caráter de barreira.



Figura 2.5.1.1: Referência para travessias urbanas.

Na maioria dos casos, as novas transposições proposta, não se configuram como passarelas, mas como **travessias urbanas**, que, além de promover as transposições em desnível, deverão apresentar dimensões generosas para atender pedestres e ciclistas proporcionando conforto e agradabilidade no percurso. Para isto as travessias urbanas deverão apresentar: cobertura ao menos parcial de sua seção; áreas de estar, mirantes e tratamento paisagístico; ciclovias demarcadas e, em suas extremidades, elevadores e tratamento de seus acessos, com medidas moderadoras de tráfego nas travessias de acesso.

Com relação às melhorias nas calçadas, propõe-se a criação de uma rede de vias com tratamento especial. Para a definição do traçado da rede buscou-se interligar as estações de metrô e de BRT, as centralidades, os principais equipamentos de uso público e os parques.

A proposta inclui, além de alargamentos e melhorias nas calçadas, também melhorias paisagísticas e ampliação da arborização de todos os eixos da rede. Assim, além de intervenções para a mobilidade dos pedestres, também se tratam de ações de cunho ambiental, com a criação de **conexões ambientais** – corredores verdes. São propostas quatro tipologias de conexões ambientais:

- Tipo D: adequação de calçadas (regularização e alargamentos pontuais) e implantação de arborização com projeto de paisagismo específico;
- Tipo C: adequação de calçadas (regularização e alargamentos pontuais), implantação de mobiliário urbano e arborização com projeto de paisagismo específico;
- Tipo B: requalificação urbanística das calçadas (com pavimento especial), implantação de mobiliário urbano especial, arborização com projeto de paisagismo específico;

- Tipo A: requalificação urbanística das calçadas (com pavimento especial), implantação de mobiliário urbano especial, arborização com projeto de paisagismo específico e enterramento de fiação aérea.

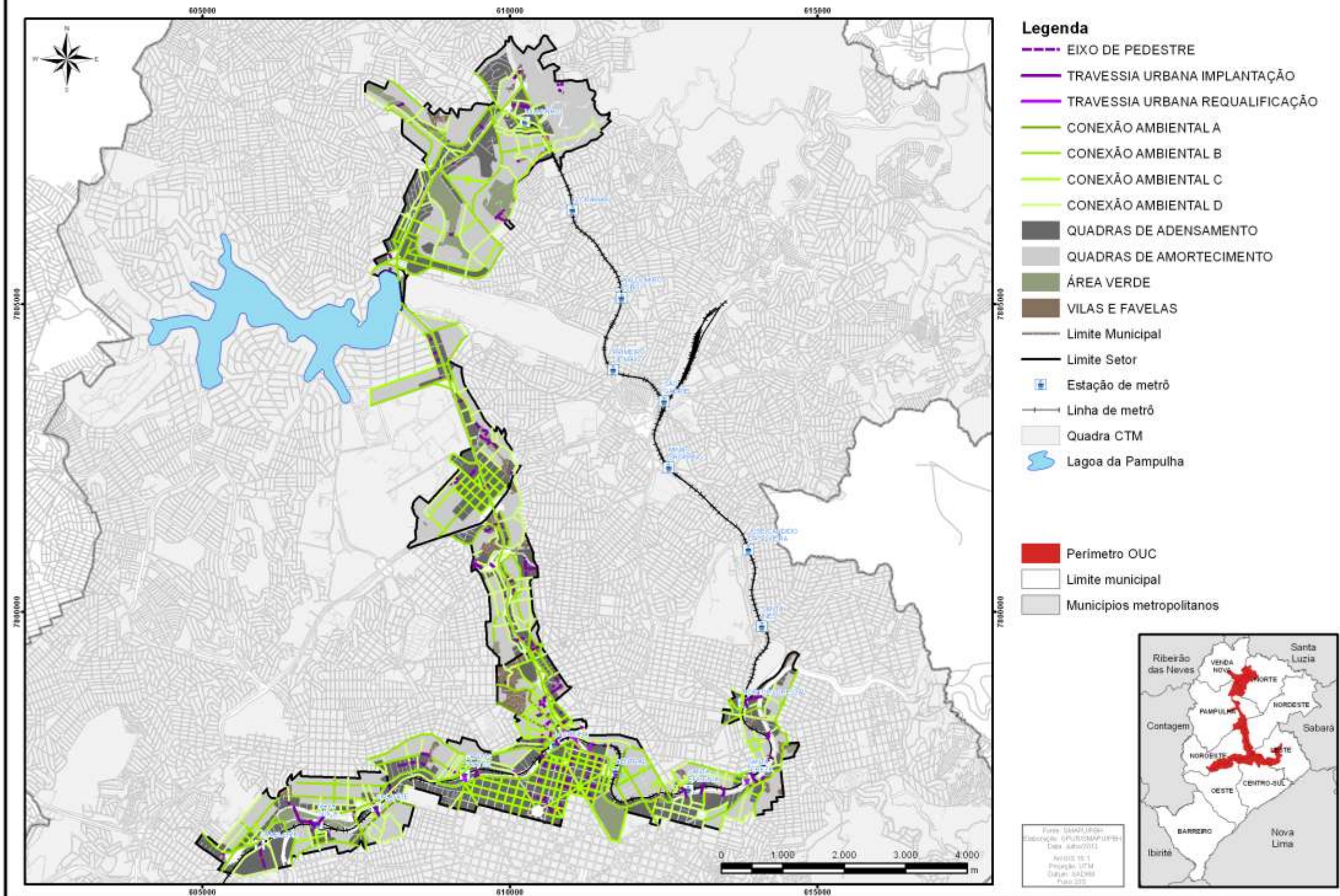
A OUC implantará tratamento das interseções viárias, com melhorias nas condições de travessia dos pedestres, com implantação de faixa de travessia ou passarela em todas as interseções da OUC.

Nas centralidades, os usos não residenciais voltados para as ruas e para os espaços de circulação de pedestres contribuirão para a vitalidade destes lugares, melhorando a ambiência e as condições de segurança, incentivando, assim, a circulação a pé.



Figura 2.5.1.2: Referência para tratamento paisagístico de calçadas. Toronto (Canadá).

2.5.1 - CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES



2.5.2 REDE CICLOVIÁRIA

Considerando o grande potencial cicloviário proporcionado pela topografia favorável da área da OUC, sobretudo em seu eixo leste-oeste, mas também observado no eixo norte-sul, aliado às diretrizes de incremento do uso da bicicleta, este Plano Urbanístico propõe a criação de uma ampla rede cicloviária, implantação de paraciclos e bicicletários e a criação de um sistema de empréstimo ou aluguel de bicicletas públicas. Assim como no caso da rede de conexões ambientais, com a qual ela se confunde em grande parte, o foco principal da rede cicloviária, estará nas estações de metrô e de BRT, nas centralidades e nos equipamentos de uso público e nos parques existentes e propostos.

As ciclovias foram propostas em três níveis hierárquicos:

- **Rede estrutural:** nos eixos principais leste-oeste (Via Expressa e avenidas Tereza Cristina, do Contorno e dos Andradas) e norte-sul (avenidas Antônio Carlos e Dom Pedro I);
- **Rede alimentadora:** para interligar os bairros à rede estrutural e às estações de metrô e BRT;
- **Rede local:** para maior capilaridade no interior dos bairros.

O mapa 2.5.2 ilustra a proposta da rede cicloviária e o Anexo 2-D traz indicações preliminares de parâmetros para cada trecho.

Serão implantados paraciclos e bicicletários nos principais pontos de interesse público. Também serão exigidos nos empreendimentos nas quadras de adensamento, através de parâmetros a serem definidos na regulamentação da OUC. Todas as estações de metrô e BRT receberão paraciclos ou bicicletários, de forma a incentivar a intermodalidade metrô-bicicleta e BRT-bicicleta, assim como para ampliar o raio de influência e acesso das estações, tendo em vista que os deslocamentos em bicicleta são potencialmente mais longos que aqueles realizados a pé.

Tendo em vista que o uso da bicicleta provoca transpiração mais intensa, o que faz com que algumas pessoas deixem de usá-las em algumas situações por falta de estrutura para se tomar banho, a OUC estimulará a implantação de vestiários de uso público, como contrapartida a ser exigida no licenciamento de empreendimentos específicos. Espera-se que se viabilize uma rede de vestiários ao longo de toda área da OUC, que poderão ser usados não apenas pelos usuários do empreendimento em questão, mas também por usuários de empreendimentos vizinhos.

Por fim, propõe-se que a OUC crie um sistema de empréstimo ou aluguel de bicicletas públicas. Ainda que tal política seja

recomendada para adoção em todo o território municipal, propõe-se que ela seja iniciada na área da OUC, em função da rede cicloviária proposta, que incentivará o uso de bicicletas. O detalhamento do sistema de empréstimo ou aluguel de bicicletas deverá ser realizado através de estudos mais aprofundados. Estes devem prever sua futura expansão para todo o município, assim como instrumentos para estimular a integração das bicicletas com o transporte coletivo.

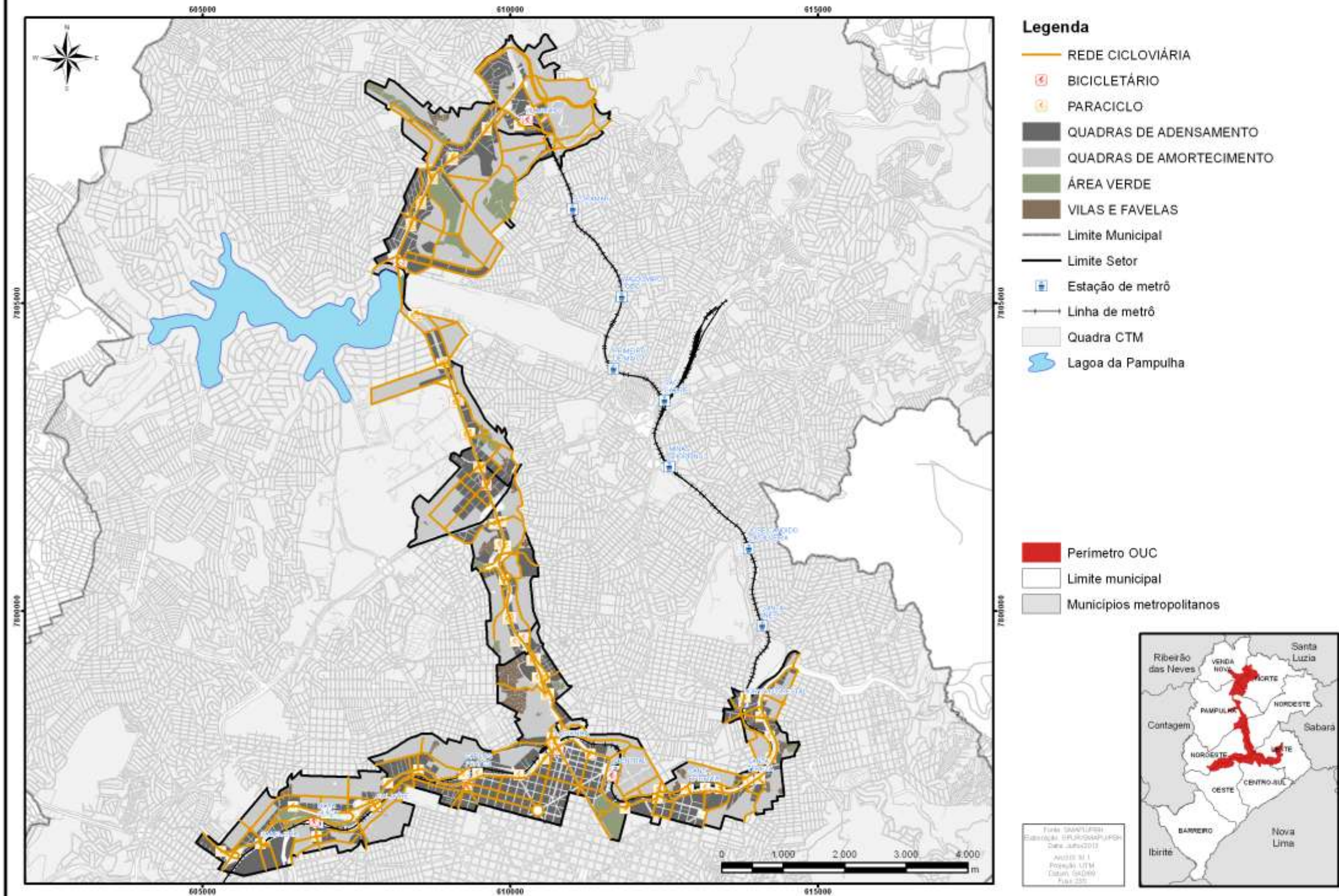


Figura 2.5.2.1: Referência para bicicletário.



Figura 2.5.2.2: Referência para tratamento paisagístico de ciclovias.

2.5.2 - REDE CICLOVIÁRIA



2.5.3 TRANSPORTE COLETIVO

As intervenções da OUC relacionadas ao transporte coletivo visarão, primordialmente, incentivar e facilitar o uso do metrô e do BRT, com intervenções no entorno de suas estações que as tornem mais acessíveis, visíveis e atrativas, e também que busquem dar mais dinamismo a essas áreas.

As intervenções incluem melhoria e construção de novas passarelas de acesso às estações, sobretudo às estações de metrô, cujo acesso é mais precário. Também serão realizadas melhorias e alargamento das calçadas de seu entorno, implantação de paraciclos e bicicletários para incentivar a integração com bicicletas, e, junto às estações de metrô, implantação de pontos de ônibus especiais ou pequenas estações para a integração ônibus-metrô.

As intervenções no entorno das estações de metrô estão detalhadas no Anexo 2-E. Deve-se ressaltar que o Plano Urbanístico considera que grande parte dessas intervenções deverá ser realizada pela Metrominas – Trem Metropolitano de Belo Horizonte SA, dentro do escopo de intervenções previsto para a Parceria Público-Privada (PPP) em preparação. A OUC assumirá apenas as intervenções que não forem realizadas pela PPP citada ou todas elas no caso de fracasso da iniciativa em um prazo de 4(quatro) anos após a regulamentação desta OUC.

No caso de não implantação da Estação Nova Suissa, prevista pelo Metrô, a OUC não a implantará. Neste caso, as quadras com previsão de adensamento em seu entorno também não poderão ter seus coeficientes construtivos ampliados – o adensamento dessas quadras fica condicionado à implantação da nova estação de metrô.

A OUC também implantará pistas exclusivas para ônibus em algumas vias. A maior parte delas está localizada na área central, maior destino de viagens por ônibus do município e de toda região metropolitana, onde diversos trechos viários foram indicados para receber pistas exclusivas para ônibus.

A OUC também incorporará, no médio e no longo prazo, as propostas da rede estruturante de transporte coletivo, previstas para Belo Horizonte que a interceptam – tratam-se dos corredores de BRT previstos para o Anel Rodoviário, a Via 540 e o eixo das avenidas Bernardo Vasconcelos e Américo Vespúcio. Quando de sua implantação, esses corredores deverão estar integrados com o corredor da Av. Antônio Carlos através da ligação direta de suas estações, através de passarelas, escadas e elevadores. Além desses corredores também se propõe a implantação, no curto prazo, de pistas exclusivas para ônibus na Avenida Portugal, para reduzir o tempo dos deslocamentos dos serviços alimentadores da Estação Pampulha. Essas pistas exclusivas

devem estender-se além da área da OUC, a leste e a oeste.

Para incentivar e melhorar a integração dos serviços de ônibus, a OUC também propõe a criação de pistas exclusivas para ônibus com foco na alimentação das estações de metrô nas seguintes vias: Av. Guaratan, Rua Conselheiro Rocha, Av. Nossa Senhora de Fátima, Av. Juscelino Kubitschek e nas marginais da Via Expressa.

Por fim, propõem-se a implantação de abrigos de ônibus especiais integrados a todas as estações de metrô, para melhorar a qualidade e incentivar a integração ônibus-metrô. Esses abrigos de ônibus deverão apresentar projeto especial e atrativo, dimensionamento maior que o dos pontos usuais e elementos que propiciem conforto e deem informações sobre o sistema de transporte aos usuários tais como painéis com informações em tempo real, bancos e lixeiras. Também deve-se prever, sempre que possível, cobertura no trecho de ligação entre o abrigo de ônibus e a estação de metrô.

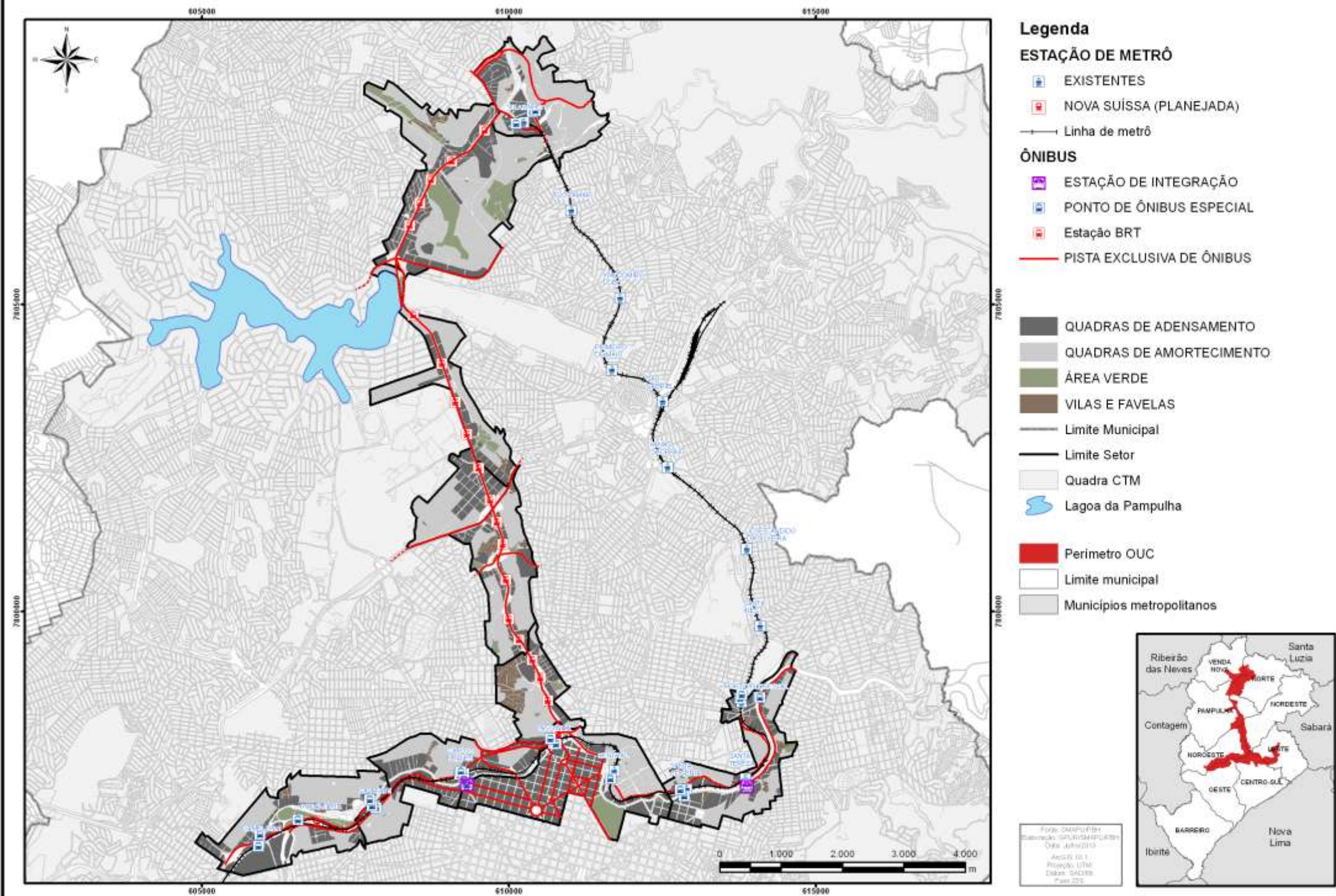
Junto às estações de metrô Carlos Prates e Santa Tereza, propõe-se a implantação de duas pequenas estações de integração ônibus-metrô. Não se trata de grandes edificações no interior das quais deverão ocorrer as operações de embarque e desembarque, o embarque e o desembarque dos passageiros dos ônibus ocorrerá em baias nas próprias vias públicas. As estações de integração serão espaços localizados junto

a essas baias onde os passageiros terão acesso a serviços como compra de tickets, informações, bicicletários, alimentação e comércio.

A estação de integração Carlos Prates será implantada em terreno público na interseção da Rua dos Goitacazes com a Av. Barbacena e integrará a estação de metrô com linhas de ônibus com destino a bairros da área central e da região oeste. A estação de integração Santa Tereza será implantada entre a Av. dos Andradas e a Rua Niquelina em terreno a ser desapropriado e atenderá linhas de ônibus que acessam bairros da região leste de Belo Horizonte.

A OUC poderá prever incentivos à iniciativa privada visando implantar tais estações associadas a outros empreendimentos.

2.5.3 - TRANSPORTE COLETIVO



2.5.4 REESTRUTURAÇÃO NOS PADRÕES DE USO DAS VIAS

A grande maioria das vias da área da Operação Urbana Consorciada (e também da cidade como um todo) apresenta, com relação às propostas de incentivo à circulação de pedestres e de bicicletas, limitadores de dois tipos: a largura, e o padrão de uso das vias, ou seja, as vias são estreitas e grande parte do espaço é destinada aos veículos motorizados, seja para circulação, seja para estacionamento. Nesse sentido deverão ser realizadas intervenções que promovam a reestruturação viária considerando tanto a alteração dos padrões de uso das vias quanto seu alargamento, com prioridade para a melhoria das calçadas e a implantação de ciclovias.

Se por um lado, estas propostas seguem as diretrizes do Plano Diretor Municipal, da Política Urbana de Belo Horizonte e da Política Nacional de Mobilidade Urbana, por outro ela implica em uma considerável alteração nos padrões de uso das vias que atualmente são fortemente voltados para os veículos motorizados. Estas mudanças certamente irão de encontro à forma como a população está acostumada a ver o espaço viário. Assim a OUC também deverá promover campanhas de esclarecimento de seus princípios, buscando difundir e alterar a forma como se percebe o espaço das ruas. As campanhas deverão tentar fazer com que a população:

- Entenda que os diferentes espaços das vias públicas devem atender ao interesse coletivo de acordo com as diretrizes da Política Urbana;
- Deixe de ver as ruas como estacionamentos públicos;
- Veja as calçadas como os elementos mais importantes do sistema viário;
- Veja as bicicletas como meios de transporte urbanos que devem, em diversas situações, ter seu espaço de circulação segregado dos veículos motorizados e dos pedestres;
- Entenda que o espaço destinado aos veículos motorizados deve ser limitado e regulamentado em benefício dos meios não motorizados, coletivos e dos espaços de lazer e permanência.

O objetivo das reestruturações propostas é possibilitar a implantação dos alargamentos de calçada, ciclovias, assim como, em alguns trechos, buscar o aumento da capacidade viária (para dar suporte ao maior adensamento) sem onerar demasiadamente a OUC (evitando-se desapropriações).

Tendo em vista o caráter pontual e progressivo tanto dos empreendimentos particulares como das intervenções públicas da OUC, traçou-se uma estratégia que permita alterações de padrões de uso das

vias e intervenções físicas em etapas, conforme a descrição a seguir.

No primeiro momento, serão eliminadas as faixas de estacionamento das vias indicadas (pelo menos uma das faixas), possibilitando o alargamento das calçadas e a implantação de ciclovias. Para possibilitar o alargamento da caixa da via, serão exigidos recuos de alinhamento: 10 metros para os eixos principais (Via Expressa e avenidas Tereza Cristina, do Contorno e dos Andradas no sentido leste-oeste e avenidas Antônio Carlos e Pedro I no sentido norte-sul); 6 metros para os demais trechos indicados como centralidades e 4 metros para os demais trechos em pelo menos uma das situações: proposta de ciclovia, proposta de conexão ambiental nas tipologias A, B ou C e os trechos com previsão de recuo de alinhamento na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

Em um segundo momento, será viabilizado, de forma não onerosa para a OUC, através dos recuos de alinhamento, o alargamento de trechos da via. Estes alargamentos possibilitarão a reposição de parte das vagas de estacionamento eliminadas no primeiro momento. O recuo será obrigatório para todas as edificações com testada para as vias indicadas. No caso de empreendimentos em quadras de adensamento, a lei da Operação Urbana Consorciada deve condicionar à utilização de coeficientes de aproveitamento construtivos superiores ao básico ao

reparcelamento dos terrenos, com transferência da área de recuo para o Poder Público, em conformidade com as legislações federal, estadual e municipal de parcelamento do solo. Tal transferência configurará uma contrapartida aos maiores potenciais construtivos permitidos pela OUC (sem prejuízo das demais contrapartidas previstas, como a outorga onerosa de potencial construtivo adicional).

Ressalta-se que a proposta pressupõe uma descontinuidade nos alargamentos viários, tanto no tempo quanto no espaço, pois estes ocorrerão apenas onde houver implantação de novos empreendimentos, e à medida que estes forem sendo implantados. Ainda assim, a proposta se mostra viável, já que seus principais elementos – alargamento de calçadas e implantação de ciclovias – independem dos alargamentos. Estes viabilizarão o retorno dos estacionamentos assim como alargamentos ainda mais generosos nas calçadas.

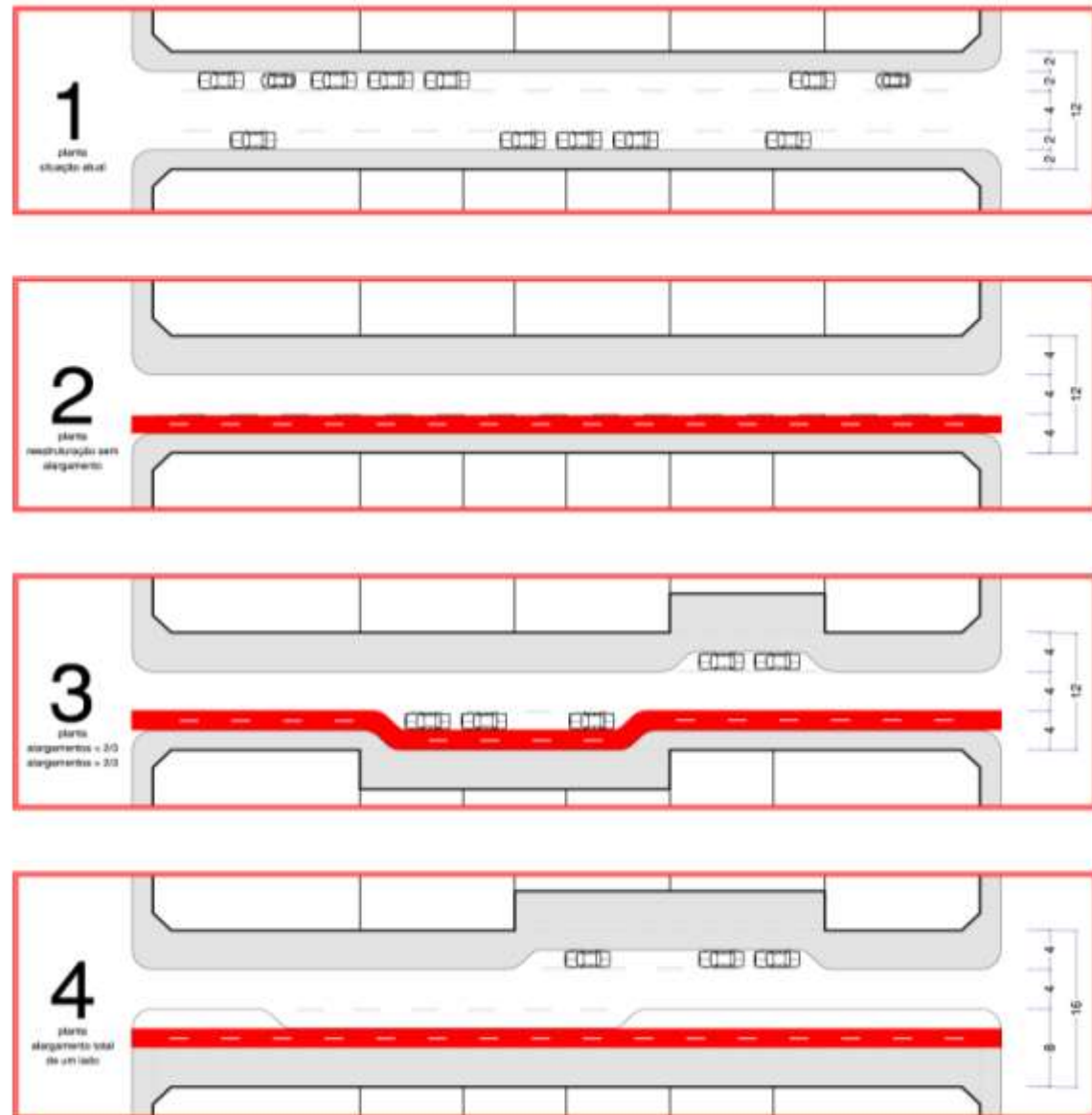


Figura 2.5.4.1: Estratégia para reestruturação viária ao longo do tempo.

As prioridades para a destinação dos espaços das vias públicas nos trechos em questão são:

- Trechos sem alargamentos:
 1. Ampliação de calçadas;
 2. Implantação de ciclovias;
 3. Circulação de veículos motorizados.
- Áreas dos alargamentos:
 1. Ampliação de calçadas;
 2. Criação de jardins e áreas verdes (para trechos de centralidades ou conexões ambientais)
 3. Estacionamentos de veículos.

Para se garantir a materialização dessas prioridades, a regulamentação da OUC deverá exigir que as áreas provenientes dos recuos de alinhamento sejam usadas exclusivamente para alargamento de calçada e implantação de ciclovia. As calçadas existentes poderão ser usadas para reposição de estacionamentos e implantação de baias para embarque e desembarque de ônibus, desde que esses elementos ocupem apenas 50% da extensão da quadra e com largura máxima de à 2,5m.



Figura 2.5.4.2: Referência para tratamento paisagístico de calçadas. Chengdu Tianfu District Great City, Chengdu (China)

Em algumas vias, caso empreendimentos da OUC promovam o alargamento de mais de 2/3 da extensão de um dos lados de um trecho viário e o alargamento do 1/3 restante se mostre desejável, o grupo gestor poderá indicar a desapropriação desse trecho. Além disso, a regulamentação da OUC também deverá prever que, nesses casos, os proprietários dos terrenos sem recuo nessas situações poderão ceder essas áreas ao poder público em troca de potencial construtivo a ser usado na própria área da OUC. Áreas de afastamento frontal de edificações existentes poderão enquadrar-se nessas situações.

2.5.5 INTERVENÇÕES VIÁRIAS

A melhoria das condições de circulação do tráfego geral, cuja infraestrutura é

majoritariamente utilizada pelo transporte individual motorizado, não foi considerada como uma prioridade pelo Plano Urbanístico da OUC, tendo em vista que este buscou desestimular o uso do automóvel particular através das propostas indicadas acima.

Ainda assim, a melhoria da infraestrutura viária geral não foi ignorada. Os objetivos principais das propostas são a implantação de intervenções viárias já previstas pelo planejamento municipal assim como a mitigação dos efeitos dos maiores adensamentos.

Ressalta-se que os problemas dos congestionamentos afetam tanto o transporte individual como o transporte coletivo e outros serviços que dependem de veículos motorizados (transporte de bens e mercadorias, coleta de lixo, serviços de emergência e segurança). Assim, as propostas de intervenções viárias, que incluem alargamentos e implantação de novas vias, assim como construção de viadutos e trincheiras, não têm como foco principal a melhoria da circulação de veículos particulares. É nesse sentido que os novos trechos viários, viadutos e trincheiras propostos deverão apresentar sempre espaços adequados para circulação de pedestres e, quando indicado, ciclovia ou pistas exclusivas para ônibus.

Como será detalhado na descrição das intervenções e das propostas de uso e ocupação do solo, em algumas áreas o

adensamento proposto ficará condicionado à realização das intervenções, de forma a evitar o adensamento de áreas com características que favorecem ocupações mais intensas (por exemplo, áreas próximas a estações de metrô), mas cuja infraestrutura viária não apresenta capacidade de suporte para maiores adensamentos.

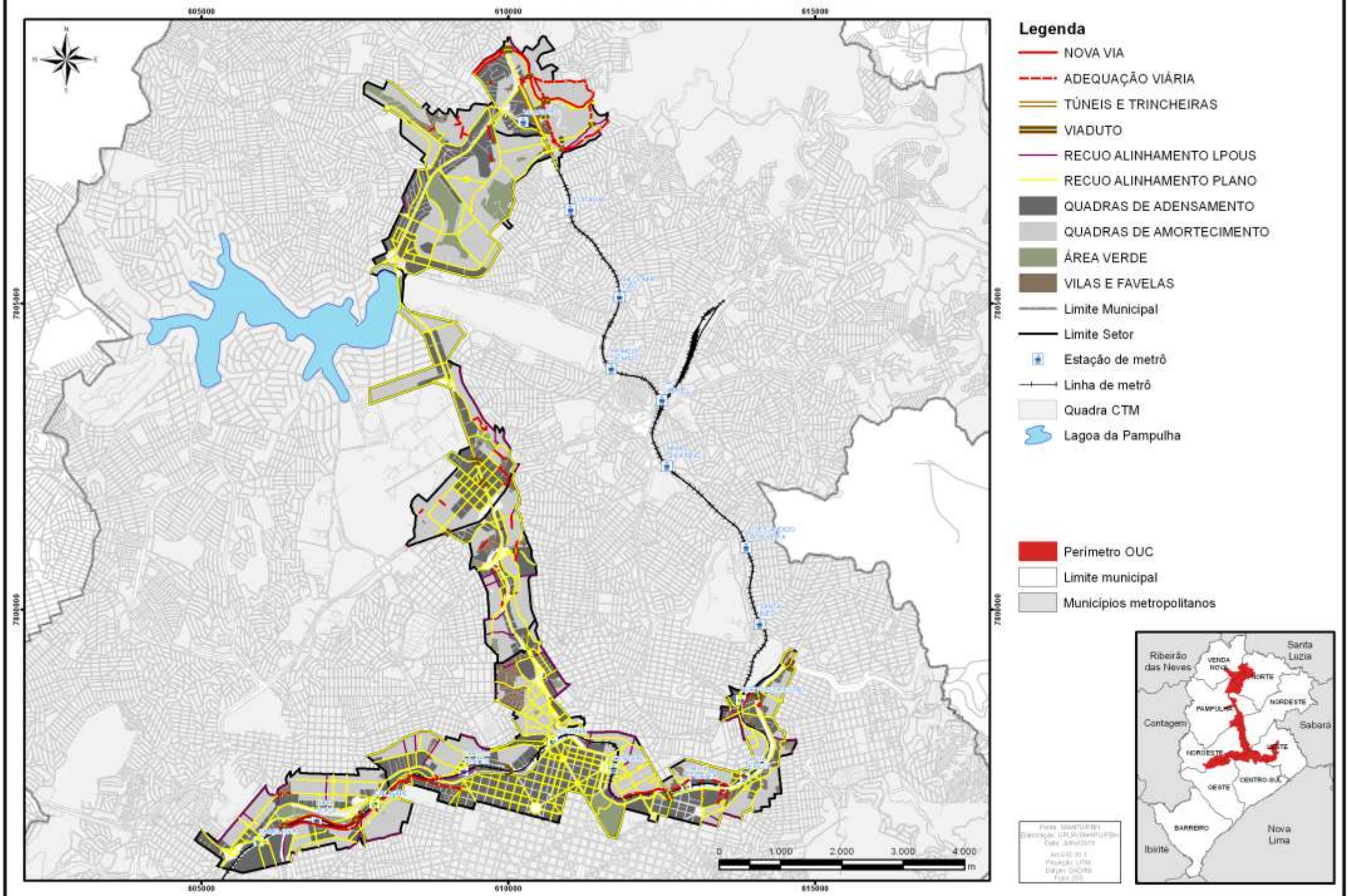
Dentre as intervenções viárias, também se propõe a implantação de alguns projetos previstos no Programa de Estruturação Viária de Belo Horizonte – VIURBS – assim como outros, propostos especificamente para a OUC. A listagem das propostas encontra-se no Anexo 2-A – Lista de intervenções por setor.

Nas situações de conflito entre as intervenções previstas pelo VIURBS com as propostas do Plano Urbanístico da OUC, prevê-se a compatibilização dos projetos viários ou mesmo sua supressão. Encaixa-se neste último caso o ponto 176 do VIURBS (via de ligação entre a Via Expressa e a BR-040), que, devido a seu conflito com o Parque Metropolitano Oeste, proposto por este Plano Urbanístico, não deverá ser implantado.

Deve-se destacar que, dentre as intervenções viárias previstas pelo VIURBS, a OUC incluiu em seu programa de intervenções aquelas cujos efeitos são percebidos principalmente na área da OUC. Projetos como a Via 540 e os túneis das Vias 800 e 210 (incluídos nos pontos 39, 61 e 62 do VIURBS), que ampliam a acessibilidade sobretudo de áreas fora do

perímetro da OUC, não foram incluídos no escopo das intervenções a serem viabilizadas com recursos da Operação Urbana, embora as áreas necessárias para sua realização estejam sendo resguardadas, para que as intervenções não sejam inviabilizadas pela OUC.

2.5.4 - INTERVENÇÕES VIÁRIAS



2.5.6 ESTACIONAMENTOS

Em relação às vagas de estacionamento a principal estratégia será o estímulo à produção de unidades habitacionais com número reduzido de vagas de garagem, com os seguintes objetivos: (1) tornar os imóveis mais acessíveis economicamente para a população com renda mais baixa; (2) atrair para a área da Operação Urbana, moradores que priorizem o uso do transporte coletivo e não motorizado; (3) reduzir o impacto visual do volume de vagas de garagem nas edificações, com ênfase para o aumento significativo da alimetria das edificações e as fachadas cegas que impactam o espaço público prejudicando sua ambiência e a vitalidade.

Serão reduzidas, para a área da OUC, as exigências mínimas de vagas de garagem nos empreendimentos da OUC, bem como a limitação de desconto para efeito de cômputo no potencial construtivo, conforme detalhamento a seguir.

Quadro 2.5.1 – Vagas de garagem em empreendimentos da OUC

	Uso Residencial	Uso Não Residencial
Mínimo exigido	1 vaga / 200 m ² de área líquida	1 vaga / 200 m ² de área líquida
Máximo de vagas não computadas no CA*	1 vaga / 100 m ² de área líquida nas áreas de adensamento 1 vaga / 75 m ² de área líquida nas áreas de transição	1 vaga / 100 m ² de área líquida

* CA: coeficiente de aproveitamento construtivo
Elaboração própria

Destaca-se que não foram definidos limites máximos de número de vagas para construção de estacionamentos nos empreendimentos, contudo, acima dos limites indicados acima, a área do estacionamento excedente será computada no coeficiente de aproveitamento construtivo do empreendimento.

A equipe técnica do plano urbanístico considerou a inclusão do que foi chamado *Estacionamentos Coletivos*. Estes *Estacionamentos Coletivos* seriam formados

por vagas constituídas em empreendimentos da OUC de uso misto ou não residenciais. As áreas destas vagas de estacionamento não seriam computadas no Coeficiente de Aproveitamento dos empreendimentos, mas não poderiam estar vinculadas às unidades do empreendimento, devendo ter seu uso liberado ao público. O acesso veicular do estacionamento coletivo poderia ser compartilhado com o acesso do(s) estacionamento(s) do restante do empreendimento, mas ele deveria ter sua área de estacionamento separada e demarcada assim como acesso exclusivo para pedestres a partir do espaço público. Esta proposta necessita mais discussões e estudos.

Para evitar o impacto dos acessos aos estacionamentos sobre o fluxo dos corredores viários principais da OUC, formado pela Via Expressa e pelas avenidas Tereza Cristina, do Contorno, dos Andradas, Antônio Carlos e Pedro I, os acessos veiculares deverão estar localizados preferencialmente em vias transversais ou paralelas aos corredores. Caso os acessos aos estacionamentos ocorram a partir do corredor principal, serão exigidas áreas de acumulação de veículos maiores que o atualmente exigido pela Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo. Com isso, objetiva-se simultaneamente desestimular acessos de estacionamento a partir do corredor e reduzir seu impacto sobre a circulação caso eles ocorram.

Para minimizar os impactos destes acessos nas vias transversais e paralelas, onde os acessos vierem a ser implantados, estão previstas ações que visam o aumento da capacidade destas vias, através de alargamentos pontuais (a serem viabilizados com recuos de alinhamento dos novos empreendimentos, como descrito anteriormente), assim como aumento da capacidade das vias, através de eliminação de vagas no espaço público.

Como regra geral para todos os estacionamentos cuja entrada de veículos seja implantada no corredor principal, impõem-se os parâmetros definidos na Tabela a seguir:

Quadro 2.5.2 – Faixas de acumulação e de circulação interna para estacionamentos com acesso a partir do corredor principal

Área do estacionamento (m ²)	Comprimento da faixa de acumulação (m)	Número de faixas
Até 500	10	1
501 a 1.000	15	1
1.001 a 2.000	20	2
2.001 a 5.000	25	2
Mais de 5.000	35	2

Elaboração própria

A regulamentação da OUC deverá prever que estas faixas de acumulação não

poderão estar localizadas na frente do empreendimento, de forma paralela à testada, para não prejudicar os acessos de pedestres nem a relação da edificação com os espaços públicos.

Por fim, para estimular o uso do transporte coletivo por atuais usuários do transporte particular e reduzir o fluxo de veículos à área central, a OUC estimulará a construção de estacionamentos junto às estações de integração do BRT (Vilarinho e Pampulha) e às estações de metrô, com exceção das situadas próximo à área central (Carlos Prates, Lagoinha e Central). Os incentivos serão dados através de descontos nas outorgas onerosas do direito de construir para essas áreas.

Propõe-se que, para estacionamentos em um raio de 200 metros das estações em questão, cada Certificado de Potencial Adicional Construtivo possa ser convertido em área construída 1,5 vezes maior do que situações similares (mesmo setor e mesmo modelo de ocupação). As quadras específicas sujeitas ao incentivo serão detalhadas posteriormente.

2.5.7 LOGÍSTICA E CARGA E DESCARGA

A questão da logística urbana ainda encontra-se em um estágio bastante incipiente em Belo Horizonte e no Brasil

como um todo¹⁶. As políticas ligadas ao tema não estão suficientemente amadurecidas para guiar uma proposta consolidada para toda a duração da OUC.

As propostas relacionadas ao tema incluem, em primeiro lugar, as medidas já adotadas pelo município. Mas também se buscaram novas propostas, ainda que de forma preliminar. Considerando o caráter embrionário de tais políticas, propõe-se que a OUC adote-as, ainda que de forma experimental e que o detalhamento das propostas ocorra após a sua regulamentação, devendo ser elaborada pelo Poder Executivo Municipal e aprovada pelo Grupo Gestor/Comissão de Acompanhamento da OUC.

Dentre as medidas já adotadas em Belo Horizonte, e que serão incorporadas pela OUC, estão:

- Regulamentação da parada dos veículos para carga e descarga objetivando reduzir o conflito na circulação do transporte coletivo e de pessoas;
- Controle da circulação de veículos através da criação de critérios por porte, local e horário;

¹⁶ Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – Relatório 4 – Plano de Melhoria da Oferta, p. 158.

- Internalização dos espaços destinados à carga e descarga para empreendimentos de porte médio e grande;

- Definição de parâmetros específicos para todos os empreendimentos de impacto, através de Estudo de Impacto de Vizinhança ou Estudo de Impacto Ambiental.

Além dessas medidas, propõe-se também que a OUC adote as seguintes políticas, com o objetivo de se oferecer maior eficiência para a área da OUC no que diz respeito à logística urbana e também para se desenvolver as políticas municipais ligadas ao tema:

- Estímulo à implantação de terminais de carga nas proximidades do Anel Rodoviário;

- Estímulo à internalização das operações de carga e descarga de pequenos empreendimentos através do uso dos espaços destinados a esse fim em empreendimentos maiores localizados na vizinhança.

- Estímulo à criação, ao longo da área da OUC, de terminais menores, também conhecidos por *Terminais de Último Quilômetro*, através dos quais as operações logísticas são racionalizadas, com recebimento de cargas em veículos maiores e maior flexibilidade de horários, disponibilidade de locais para armazenamento de mercadorias e

realização de distribuição em veículos menores e em horários pré-fixados.

2.6 INSTRUMENTOS E GESTÃO

Esta seção traz contribuições e propostas específicas para os instrumentos de regulamentação da Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I – Leste-Oeste / Vale do Arrudas.

Sua primeira parte apresenta uma compilação de instrumentos indicados (a maioria já mencionada nas seções anteriores deste capítulo) para se atingir os objetivos propostos neste Plano Urbanístico. Na segunda parte encontram-se propostas para a gestão da OUC.

2.6.1 INSTRUMENTOS

Estratégia de uso e ocupação do solo

Além dos parâmetros urbanísticos indicados no Anexo 1, propõe-se os seguintes instrumentos:

A aprovação de projetos nas quadras de adensamento (*Quadra Praça, Quadra Galeria, Quadra Central e Quadra de Desenvolvimento*) deverá ser precedida pela emissão de diretrizes preliminares de projeto. Essas diretrizes serão constituídas por duas orientações em escalas distintas:

- Diretrizes na escala da quadra, específicas para cada quadra nas áreas preferenciais para adensamento, que serão definidas em uma complementação posterior desse plano urbanístico, conforme

padrão de detalhamento adotado pelo Plano Urbanístico da Operação Urbana Consorciada do Corredor Antônio Carlos/Pedro I. Essas diretrizes abordarão, entre outros aspectos, questões relativas à implantação do projeto e às articulações urbanas que deverão ser viabilizadas;

- Diretrizes na escala do empreendimento, a serem definidas pelo Grupo Gestor da Operação Urbana Consorciada.

A regulamentação da OUC deve prever que os empreendimentos nas áreas preferenciais para adensamento deverão ter os espaços e as vias de uso público sob servidão administrativa permanente. O empreendimento só poderá ser aprovado após inclusão da servidão administrativa no registro do imóvel.

Como forma de viabilizar a introdução do uso residencial e misto, em edificações vazias ou subutilizadas do Setor Central, serão implementados também no âmbito da Operação Urbana Consorciada, os parâmetros e definições da Lei nº 9.326/2007, no perímetro definido pela citada norma.

No perímetro da OUC, serão implementados instrumentos como o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios e IPTU progressivo no tempo.

Como incentivo para que a revitalização nas “*Quadras Preservação*” aconteça, mas de

forma controlada, considera-se que, desde que o CA básico seja consumido, o potencial restante (até o CAM) poderá ser transferido de maneira não onerosa para outras áreas da OUC.

Como incentivo para a implantação de áreas livres de uso público, em “*Quadras Preservação*”, cada 1m² de pátio interno de uso público ou de atravessamento de quadra implantado, gerará 1m² de potencial líquido não oneroso em outra área da OUC.

O estoque de potencial construtivo adicional proveniente de incentivos fica limitado à 5% do estoque total de cada setor.

O potencial construtivo adicional proveniente de incentivos por empreendimento fica limitado à 10% do total de área adicional construída.

A regulamentação da OUC deverá possibilitar que empreendimentos sejam construídos sobre a linha férrea, com as seguintes condições:

- Parâmetros de Quadra Praça, mas com CAB=0 (todo potencial realizado é oneroso);
- Atravessamento para pedestres e ciclistas, com garantia da continuidade dos eixos de circulação existentes de ambos os lados da linha.

Política Habitacional

A produção de habitação de interesse social no escopo da Operação será viabilizada através de duas estratégias: produção pública com recursos da Operação Urbana e produção pela iniciativa privada, através de incentivos e exigências aos empreendedores.

A produção pública, com recursos da Operação Urbana, deverá atender às seguintes diretrizes:

- Produção de HIS para reassentamento de todas as famílias de baixa renda removidas em decorrência das obras da OUC;
- Destinação de recursos em todas as etapas da OUC para ser investido em áreas de Vilas e Favelas e AEIS-2 (loteamentos irregulares de baixa renda). A priorização destes investimentos será definida pelo grupo gestor no momento da aplicação do recurso, considerando-se as seguintes diretrizes: priorizar a remoção de população em área de risco (destaque para condições precárias como a da Vila da Área) e intervenções que melhorem a articulação da vila com seu entorno, especialmente com os corredores estruturantes e as estações de transporte coletivo.
- Destinação dos terrenos públicos na área da OUC que, pelo Plano Urbanístico, não estejam destinados a praças, parques e obras viárias, prioritariamente para implantação de HIS, equipamentos públicos, ou preferencialmente para a conjugação

desses dois usos, com ênfase para o atendimento das famílias com renda de zero a três salários mínimos;

- Viabilização de HIS em modelo vertical com elevador, em conjunto prioritariamente com Equipamentos Públicos de abrangência local previstos na OUC (postos de saúde, BH Cidadania, UMEI, etc.) ou com uso não residencial nos primeiros pavimentos, com objetivo de reduzir o custo do condomínio, melhor aproveitar lotes bem localizados e favorecer a complementaridade de usos e atividades urbanas. A conjugação do uso residencial com os equipamentos públicos poderá ser viabilizada a partir de análise de cada caso junto ao grupo gestor.

Para a produção de HIS pela iniciativa privada dentro da área da Operação, foram pensadas as seguintes diretrizes e incentivos:

- Outorga não onerosa para HIS destinadas a famílias com renda de 0 a 6 SM, utilizando o potencial construtivo da quadra onde está localizada, sem consumação do estoque de potencial construtivo do setor;
- Incentivo para a produção de HIS, com geração de 1 CEPAC a cada 5m² da área construída do empreendimento em potencial construtivo para qualquer área da Operação (conforme a regulamentação de aplicação dos incentivos), desde que atendidas as exigências de: presença de

uso não residencial em, no mínimo, 5% da área construída total do empreendimento e no mínimo 70% da área construída total do empreendimento destinada a HIS para famílias com renda de zero a três salários mínimos.

- Atendimento de diretrizes específicas estipuladas pelo Grupo Gestor para aprovação de empreendimentos que possuam ou somem mais de 300 unidades Habitacionais de Interesse Social em seu terreno ou em seu entorno, considerando uma distância de 250m a partir das divisas. Esta diretriz visa evitar a construção de grandes guetos de Habitação de Interesse Social, em consonância com o item II, do parágrafo 4º da Resolução II do Conselho Municipal de Habitação de Belo Horizonte.

As vilas e favelas dentro do perímetro da OUC serão requalificadas por meio da implantação de ações fundamentais dispostas pelos Planos Globais Específicos (PGE), quando houver, ou propostas pelo Grupo Gestor junto à Urbel, priorizando medidas estruturais que irão integrá-las melhor a seu entorno e privilegiando seu acesso às estações de transporte coletivo. No Plano Urbanístico da OUC, as remoções e relocações devem ser, tanto quanto possível, evitadas em favor de uma política de regularização fundiária. Tem-se como premissa a manutenção da população moradora da área, qualificada com complementação de infraestrutura, implantação de habitação de interesse

social (HIS), novos equipamentos de uso coletivo e áreas verdes. Para a realização da regularização fundiária, serão priorizados os loteamentos irregulares ocupados por população de baixa renda (áreas demarcadas como AEIS-2), que possuem possibilidade de reestruturação e implantação de novas unidades habitacionais.

Na OUC, estes programas serão coordenados pelo Grupo Gestor, em parceria com a Urbel, de acordo com as diretrizes propostas pelo Plano de Atendimento Econômico e Social.

Patrimônio Cultural

Fórum Decisório

Definição do Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte (CDPCM-BH) como o fórum decisório máximo em relação às questões de patrimônio cultural na área da Operação Urbana: todas as intervenções em imóveis inseridos dentro dos Conjuntos Urbanos e das ADEs Culturais existentes dentro do seu perímetro devem, não só seguir todas as diretrizes e normas que regulamentam suas proteções, como também serem previamente aprovadas pelo CDPCM-BH.

Incentivos à restauração

Adoção de incentivos sob a forma de potencial construtivo adicional como instrumento de estímulo à restauração de imóveis com interesse cultural (tombados, indicados para tombamento ou protegidos por registro documental): geração de 1 CEPAC a cada 2m² da área construída do imóvel restaurado (com projeto de restauração aprovado pelo CDPCM-BH), segundo as regras de recepção de incentivos. Para fins desse incentivo, não serão computáveis restaurações apenas de fachadas.

Restauração com recursos da OUC

A Operação Urbana Consorciada destinará ainda recursos específicos para a restauração de bens culturais tombados ou indicados para tombamento. Recomenda-se que os critérios para concessão e a metodologia de gestão para esse recurso seja baseada na experiência do *Instituto Rio Patrimônio da Humanidade* (IRPH) da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, conforme indicado na seção 2.3. Patrimônio Cultural e resumido abaixo, a título de ilustração:

- Recursos investidos exclusivamente em restauração de cobertura, fachadas, estruturas, instalações prediais básicas (hidrossanitárias, gás, incêndio e elétrica),

além de obras para a promoção de acessibilidade.

- Para cada projeto de restauro serão destinados a cota máxima de 300 mil reais.

- Estarão habilitados para concorrer a esse recurso preferencialmente empresas ligadas à indústria criativa, tais como empresas de artes visuais, filmes e vídeos, modas, artes cênicas, música, tevê, rádio, design, publicidade, produtoras culturais, ONGs, organizações sociais, escritórios de arquitetura, empresas de engenharia com especialização em restauração, cooperativas de artesãos e restauradores.

- Pessoas físicas estarão inabilitadas para concorrer a esse recurso, mesmo sendo proprietárias dos imóveis.

- Cada entidade (CNPJ) poderá apresentar até 3 projetos, podendo ser contemplado com até 2 projetos.

- Cada imóvel somente estará autorizado a concorrer com um projeto.

- Os projetos deverão possuir a autorização do proprietário do bem.

- Os projetos concorrentes serão avaliados individualmente por uma comissão responsável pela sua análise, formada por técnicos da Diretoria de Patrimônio Cultural da Fundação Municipal de Cultura (DIPC-FMC) e/ou do órgão responsável pela gestão do patrimônio cultural municipal.

- Essa comissão de análise será responsável por estabelecer os critérios de seleção para os projetos.

- A restauração para uso habitacional multifamiliar receberá maior pontuação.

- Os projetos serão classificados de acordo com a soma da pontuação atribuída.

Na OUC, estima-se restaurar no mínimo 164 dos 822 imóveis tombados ou indicados para tombamento – 20% do total, sendo 8% na etapa 1 e 12% nas etapas 2 e 3 (6% em cada etapa)

Estrutura Urbano Ambiental

Recursos Hídricos

Deverá ser garantido que cursos d'água em leito natural não sejam canalizados.

Riscos ambientais

Parte dos recursos destinados a Melhorias em Vilas e Favelas deve ser destinada a procedimentos de estabilização de encostas e retirada de famílias de áreas de risco e seu reassentamento em locais adequados.

Mobilidade e acessibilidade

Circulação de pedestres

Para garantir a abertura dos novos eixos de atravessamento de quadras para pedestres indicados como desejáveis neste Plano Urbanístico, os projetos nas quadras de adensamento deverão, antes do início de seu processo de aprovação, receber diretrizes do órgão responsável pela gestão da OUC, que indicará a necessidade de tais

atravessamentos nos empreendimentos, caso indicados pelo Plano Urbanístico.

Os espaços de uso público nos empreendimentos privados deverão ter, na própria regulamentação da OUC, pré-requisitos, tais como:

A regulamentação da OUC deve prever que os empreendimentos nas áreas preferenciais para adensamento deverão ter os espaços e as vias de uso público sob servidão administrativa permanente. O empreendimento só poderá ser aprovado após inclusão da servidão administrativa no registro do imóvel.

Deve ser possibilitada, a critério do órgão responsável pela gestão da OUC e tendo em vista os objetivos da Operação e o interesse público, a exploração comercial de áreas sobre as travessias urbanas propostas.

Rede Cicloviária

A regulamentação da OUC deve prever que, para o Licenciamento Ambiental ou Urbanístico dos empreendimentos no seu perímetro, o órgão responsável pela gestão da OUC seja consultado no sentido de se propor a exigência de implantação de bicicletário, paraciclo ou vestiário de uso público para a criação de uma rede desses equipamentos na área da OUC com o propósito de se atender aos ciclistas, com foco na rede cicloviária da OUC.

Transporte Coletivo

A regulamentação da OUC deve prever a possibilidade de se implantar as Estações de Integração de Transporte propostas (Carlos Prates e Santa Tereza) em conjunto com empreendimentos privados. Tal implantação conjunta deve ser acompanhada pelo órgão responsável pela gestão da OUC e deve ter suas condições e contrapartidas definidas a partir de estudo econômico que considere no mínimo: valor dos terrenos em questão, valor das intervenções, valor de venda dos imóveis comercializáveis e valorização potencial.

Reestruturações viárias

Os empreendimentos da OUC em terrenos com frente para vias com previsão de recuo de alinhamento das áreas preferenciais para adensamento e nas centralidades das zonas de transição deverão reparcelar o lote e transferir ao poder público o trecho indicado para recuo de alinhamento.

A regulamentação da OUC deve garantir que, nos trechos viários com previsão de recuo de alinhamento, as áreas provenientes dos recuos sejam de uso público e usadas exclusivamente para alargamento de calçada, implantação de áreas verdes e implantação de ciclovia. As calçadas existentes nesses trechos poderão ser usadas para reposição de estacionamentos e implantação de baias para embarque e desembarque de ônibus,

desde que esses elementos não ocupem mais que 50% da extensão da quadra e com largura máxima de 2,5m.

Em algumas das vias com previsão de recuo de alinhamento, caso empreendimentos da OUC promovam o alargamento de mais de 2/3 da extensão de um trecho e o alargamento do 1/3 restante se mostre desejável, o órgão responsável pela gestão da OUC poderá indicar a desapropriação desse trecho. Além disso, a regulamentação da OUC também deverá prever que, nesses casos, os proprietários dos terrenos sem recuo nessas situações poderão ceder essas áreas ao poder público em troca de potencial construtivo a ser usado na própria área da OUC. Áreas de afastamento frontal de edificações existentes poderão enquadrar-se nessas situações.

Intervenções viárias

A regulamentação da OUC deve conter um mapa semelhante ao Mapa de Projetos Viários Prioritários, assim como restrições para os imóveis atingidos por ele, de forma a evitar implantação de empreendimentos que dificultem as propostas viárias do Plano Urbanístico. (este dispositivo também pode ser aplicado a intervenções de outros tipos tais como parques, praças e equipamentos de uso público previstos no Plano Urbanístico)

Estacionamentos

A regulamentação da OUC deverá prever parâmetros específicos para vagas de estacionamento nos empreendimentos residenciais e não residenciais, conforme indicado no Anexo 1 – Parâmetros Urbanísticos.

Deverão ser previstos incentivos para a implantação de estacionamentos privados em um raio de 200 metros das estações de metrô (com exceção das estações Carlos Prates, Lagoinha e Central). Propõe-se que, para estacionamentos nessas áreas, cada Certificado de Potencial Adicional Construtivo possa ser convertido em área construída 1,5 vezes maior do que o de empreendimentos de outro tipo no mesmo setor.

Deverão ser exigidas faixas de acumulação para todos os estacionamentos com acesso a partir das vias estruturantes da OUC (Via Expressa e avenidas Tereza Cristina, do Contorno e dos Andradas). As faixas propostas, além de serem exigidas para todos os estacionamentos nessa situação, deverão ser maiores que as atuais exigências da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo. Propõe-se os critérios apresentados no quadro a seguir:

Faixas de acumulação e de circulação interna para estacionamentos com acesso a partir do corredor principal.

Quadro 2.6.1: Faixas de acumulação

Área do estacionamento (m ²)	Comprimento da faixa de acumulação (m)	Número de faixas
Até 500	10	1
501 a 1.000	15	1
1.001 a 2.000	20	2
2.001 a 5.000	25	2
Mais de 5.000	35	2

Elaboração própria

Logística e Carga e Descarga

Considerando o caráter incipiente das políticas relacionadas ao tema em Belo Horizonte, a regulamentação da OUC deverá prever aberturas para a futura definição de políticas que visem:

- Estímulo à implantação de terminais de carga nas proximidades do Anel Rodoviário;
- Estímulo à internalização das operações de carga e descarga de pequenos empreendimentos através do uso dos espaços destinados a esse fim em empreendimentos maiores localizados na vizinhança.
- Estímulo à criação, ao longo da área da OUC, de terminais menores, também conhecidos por *Terminais de Último Quilômetro*, para recebimento e distribuição de cargas menores na área urbana.

2.6.2 GESTÃO

O monitoramento da Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I – Leste-Oeste / Vale do Arrudas ficará à cargo do Grupo Gestor da OUC e do órgão municipal responsável pelo planejamento urbano.

Papel do Grupo Gestor:

O Grupo Gestor deverá possuir caráter deliberativo e fiscalizador, no que diz respeito à aplicação dos recursos do Fundo da OUC, sendo constituído pelos seguintes membros e seus respectivos suplentes:

- 1 (um) representante da Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano - SMAPU, detentor do voto de qualidade, que a presidirá;
- 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Finanças - SMF;
- 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura - SMOBI;
- 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos - SMSU;
- 1 (um) representante da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTrans;
- 1 (um) representante da Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana – SMARU;
- 1 (um) representante da Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte – URBEL que representará, também, o Conselho Municipal de Habitação;

- 2 (dois) representantes dos moradores da área da OUC;
- 2 (dois) representantes do setor empresarial com atuação na área da OUC;
- 2 (dois) representante do setor técnico;
- 1 (um) representante da Câmara Municipal de Belo Horizonte.

Entre as atribuições do Grupo Gestor estão as seguintes ações:

- definir as prioridades de investimento dentro de cada etapa da OUC, a partir da listagem de intervenções incluída no Anexo 2 deste plano urbanístico;
- fiscalizar a aplicação de recursos na área da OUC;
- aprovar o projeto de implantação de todos os empreendimentos a serem instalados nas áreas preferenciais para adensamento e nas centralidades das zonas de transição, a partir da análise de parecer elaborado pelo órgão municipal responsável pelo planejamento urbano;
- decidir sobre a possibilidade de flexibilização de parâmetros urbanísticos nos limites estabelecidos nesta Lei;
- auxiliar na elaboração e no cumprimento do Programa de Atendimento Econômico e Social à População Diretamente Afetada;
- deliberar sobre a forma de prestação da contrapartida dos beneficiários;

- Gerir o estoque de potencial construtivo adicional, destinados exclusivamente para empreendimentos de interesse social;
- Emitir diretrizes de projeto, na escala do empreendimento, para aprovação de projetos nas quadras de adensamento (*Quadra Praça, Quadra Galeria, Quadra Central e Quadra de Desenvolvimento*), no que diz respeito à implantação, espaço livre de uso público, quadro de áreas e volumetria, em consonância com as diretrizes específicas para as quadras, definidas pelo órgão municipal responsável pelo planejamento urbano;
- Definir os modelos de ocupação a serem adotados, em conformidade com os pareceres técnicos elaborados pelo órgão municipal de planejamento urbano, nas novas conformações que surgirem no caso de modificação de parcelamento que envolva alteração do sistema viário instalado, bem como no caso de áreas remanescentes decorrentes da implantação de equipamentos e parques previstos nesta OUC;
- Analisar, aprovar ou reprovando propostas do Poder Público para utilização de outros recursos, que não os do Fundo da OUC, para realizar obras na área da OUC, não previstas no Anexo 2 deste plano urbanístico, como forma de garantir a compatibilidade dessas obras com as previstas no plano urbanístico;
- Prever flexibilização dos parâmetros dos modelos de ocupação para

equipamentos públicos (principalmente para ampliação de equipamentos existentes) e Habitação de Interesse Social, definindo parâmetros, objetivos e limites para esta flexibilização.

Papel do Órgão Municipal responsável pelo Planejamento Urbano:

A ação do órgão municipal responsável pelo planejamento urbano se concentrará nas seguintes ações:

- subsidiar as decisões quanto à implantação dos empreendimentos;
- calcular o valor da contrapartida a ser prestada em decorrência do potencial construtivo empregado nos empreendimentos;
- controlar o estoque de potencial construtivo utilizado na área;
- Emitir diretrizes preliminares de projeto, na escala da quadra, para cada quadra de adensamento (*Quadra Praça, Quadra Galeria, Quadra Central e Quadra de Desenvolvimento*), que abordarão, principalmente, questões relativas à implantação do projeto e às articulações urbanas que deverão ser viabilizadas;
- Emitir pareceres técnicos que subsidiem as atividades do Grupo Gestor, no que se refere à definição de modelos de ocupação a serem adotados para as novas conformações que surgirem no caso de modificação de parcelamento que envolva alteração do sistema viário instalado, bem

como no caso de áreas remanescentes decorrentes da implantação de equipamentos e parques previstos nesta OUC.

Fundo da Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I – Leste-Oeste / Vale do Arrudas

O Fundo da Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste/Oeste / Vale do Arrudas deverá possuir natureza contábil, com autonomia administrativa e financeira, com o objetivo de custear a implantação da infraestrutura prevista no Plano de Intervenções da OUC.

Os recursos do Fundo da OUC, no limite de sua apuração, serão aplicados, a critério do Grupo Gestor, em:

- elaboração dos projetos básicos, executivos e complementares necessários à efetivação das intervenções previstas no Anexo 2 deste plano urbanístico;
- desapropriação de terrenos necessários à efetivação das intervenções previstas no Anexo 2 deste plano urbanístico;
- pagamento por benfeitorias realizadas em terrenos públicos localizados na OUC;
- execução das obras previstas no Anexo 2 deste plano urbanístico.

- Implementação de programas, planos e projetos de habitação de interesse social.

O fundo da OUC será gerido, em consonância com as deliberações do Grupo Gestor, pela Secretaria Municipal de Finanças, que será responsável pelo controle interno da gestão orçamentária, financeira, contábil e patrimonial do fundo. A Secretaria Municipal de Finanças deverá publicar para fins de prestação de contas, balancetes, balanços e demais demonstrativos contábeis do recebimento e aplicação dos recursos processados pelo Fundo da OUC.

Os recursos financeiros provenientes da venda de terrenos públicos na área da OUC serão integralmente destinados ao Fundo da OUC. Ressalta-se ainda que os terrenos públicos na área da OUC apenas poderão ser vendidos tendo seu valor mínimo calculado com base no ITBI, com a anuência do Grupo Gestor desta Operação Urbana.

O fundo da OUC também será responsável pelos serviços de manutenção das benfeitorias previstas. Os serviços que deverão ser realizados se dividem nos eixos de paisagismo, obras de arte e ciclovias. As diretrizes para manutenção do paisagismo são:

- Zeladoria diária das praças e parques (Varrição, rega das plantas,

jardinagem, lavagem de pisos, pequenos reparos nos pavimentos);

- Coleta diária do lixo das lixeiras de praças e parques;
- Roça e capina de mato existente nas áreas limítrofes do parque e praças mensalmente;
- Limpeza de bocas de lobo de parques semestralmente;
- Calagem e adubação semestralmente;
- Fornecimento de plantas e mudas para replantio, de acordo com a necessidade de substituição;
- Controle fitossanitário eficaz contra pragas e doença anualmente;
- Poda de formação segundo as especificidades de cada espécie anualmente.

As obras de arte terão prestação de serviço constante, prevendo:

- Hidrojateamento 1 vez ao ano + 10% de sua área/mês
- Lixamento conforme pintura
- Pintura total de estruturas de 4 em 4 anos

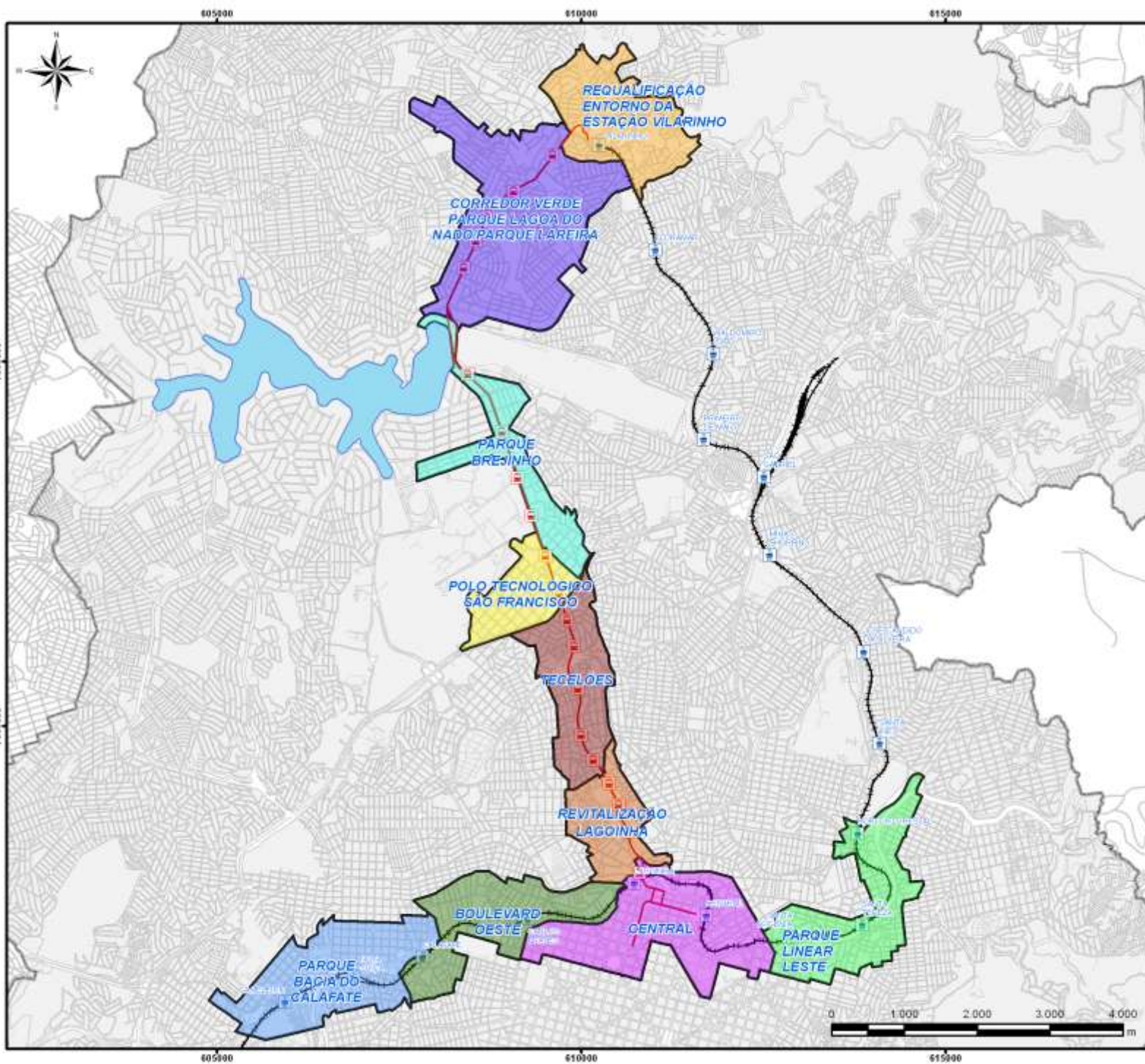
As ciclovias e ciclofaixas também deverão passar por monitoramento de sinalização vertical e horizontal, além de sua pavimentação para garantir a conservação ideal para o uso da população.

3.SETORES

Este Plano Urbanístico está estruturado a partir de dez setores, cada um apresentando um programa de ação específico que busca fortalecer características locais; ampliar a relação dos atuais e futuros moradores e usuários com o local; fortalecer a identidade de cada região e promover o desenvolvimento urbano. Estes setores, em conjunto, pretendem reestruturar os corredores viários estruturantes Leste/Oeste e Norte/Sul, assim como o entorno de nove estações de metrô e dos Mercados, cumprindo os objetivos traçados por esta OUC.

Cada Setor apresentará em sua descrição aqueles que são considerados seus *Projetos Âncora*. Entende-se por *Projeto Âncora*: uma intervenção ou empreendimento, previsto como custo desta Operação, ou como intervenção do Poder Público, ou possibilitada pela iniciativa privada através do modelo de ocupação, que tem como objetivo promover o desenvolvimento de cada Setor. Os *Projetos Âncora* traduzem os objetivos conceituais e representam a estrutura propulsora para o desenvolvimento da OUC em cada região, com diversos desdobramentos e ramificações dentro de sua área de influência.

3.1 - OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA: SETORES



- Legenda**
- SETORES**
- REVITALIZAÇÃO LAGOINHA
 - TECELÕES
 - POLO TECNOLÓGICO SÃO FRANCISCO
 - PARQUE BREJINHO
 - CORREDOR VERDE PARQUE LAGOA DO NADO/PARQUE LAREIRA
 - REVITALIZAÇÃO ENTORNO DA ESTAÇÃO VILARINHO
 - PARQUE BACIA DO CALAFATE
 - BOULEVARD OESTE
 - CENTRAL
 - PARQUE LINEAR LESTE

- Limite Municipal
- Limite Setor
- Quadra CTM
- Estação BRT
- Eixo BRT
- Estação de metrô
- Linha de metrô
- Lagoa da Pampulha
- Perímetro OUC
- Limite municipal
- Municípios metropolitanos

Força OUC/PUB/18
 Estação: GRUPO/MA/18/01
 Data: Julho/2018
 Escala: 1:1
 Projeção: UTM
 Dados: SAC/18
 Folha: 210



3.1 SETOR REVITALIZAÇÃO DA LAGOINHA

O Setor Revitalização da Lagoinha é o ponto central da Operação Urbana Consorciada, porta de entrada para o corredor estruturante Norte/Sul e sua conexão com o corredor Leste/Oeste. O local é um referencial simbólico para a cidade e possui edifícios remanescentes do início da construção da capital mineira, muitos deles, reconhecidos pelo município como parte de seu patrimônio histórico. Grande parte do setor, por sua relevância simbólica, recebe a proteção de uma Área de Diretrizes Especiais – ADE Lagoinha pela Lei nº 7.166/96, suas particularidades e estratégias desta operação para convivência harmônica com as mesmas, serão tratadas na Seção ‘Patrimônio Cultural’ e na caracterização do modelo de ocupação ‘Quadra Preservação’.

O programa de ação deste setor dentro da operação urbana consiste em re-estabelecer a relação da cidade com o patrimônio material existente no local e dinamizar o bairro, como forma de viabilizar a recuperação do acervo cultural existente. Para isto é preciso vencer algumas questões importantes, que atualmente representam obstáculos ao desenvolvimento dessa região. O principal deles consiste em fortes barreiras que separam o bairro da Lagoinha da região central – a linha férrea, o canal do Ribeirão Arrudas e o complexo viário da Lagoinha. A

re-conexão Centro-Lagoinha, parte do programa de ação do *Setor Central*, pretende vencer estas barreiras com uma esplanada para pedestres que conformará o ponto zero e o marco arquitetônico e conceitual desta Operação Urbana.

A área do setor já conta com empreendimentos polarizadores, capazes de atrair atividades complementares para a área, entre os quais podem ser citados: Centro de Atendimento da BHTrans; instituições de ensino como FACISA-BH, UNI-BH e SENAI; Mercado Popular da Lagoinha; Hospital Municipal Odilon Behrens; Igreja Batista da Lagoinha, entre outros. Portanto, é interessante que esses usos sejam mantidos no local, podendo ser ampliados sob as novas tipologias construtivas que os integrem melhor ao logradouro e proporcionem espaços de uso público, em conformidade com os pressupostos desta operação urbana. Associados aos mesmos destacam-se como *Projetos Âncora* do Setor:

- A principal centralidade incentivada dentro do Setor ocorre ao longo da Rua Itapeçerica e sua continuidade ao longo da Rua Pedro Lessa, conformando o Corredor Cultural da Lagoinha. Esta centralidade recebe tratamento específico com foco na cultura, na preservação e na convivência harmônica com os conjuntos de interesse histórico.



Figura 3.1.1: Imagem de referência para implantação do Corredor Cultural da Lagoinha.



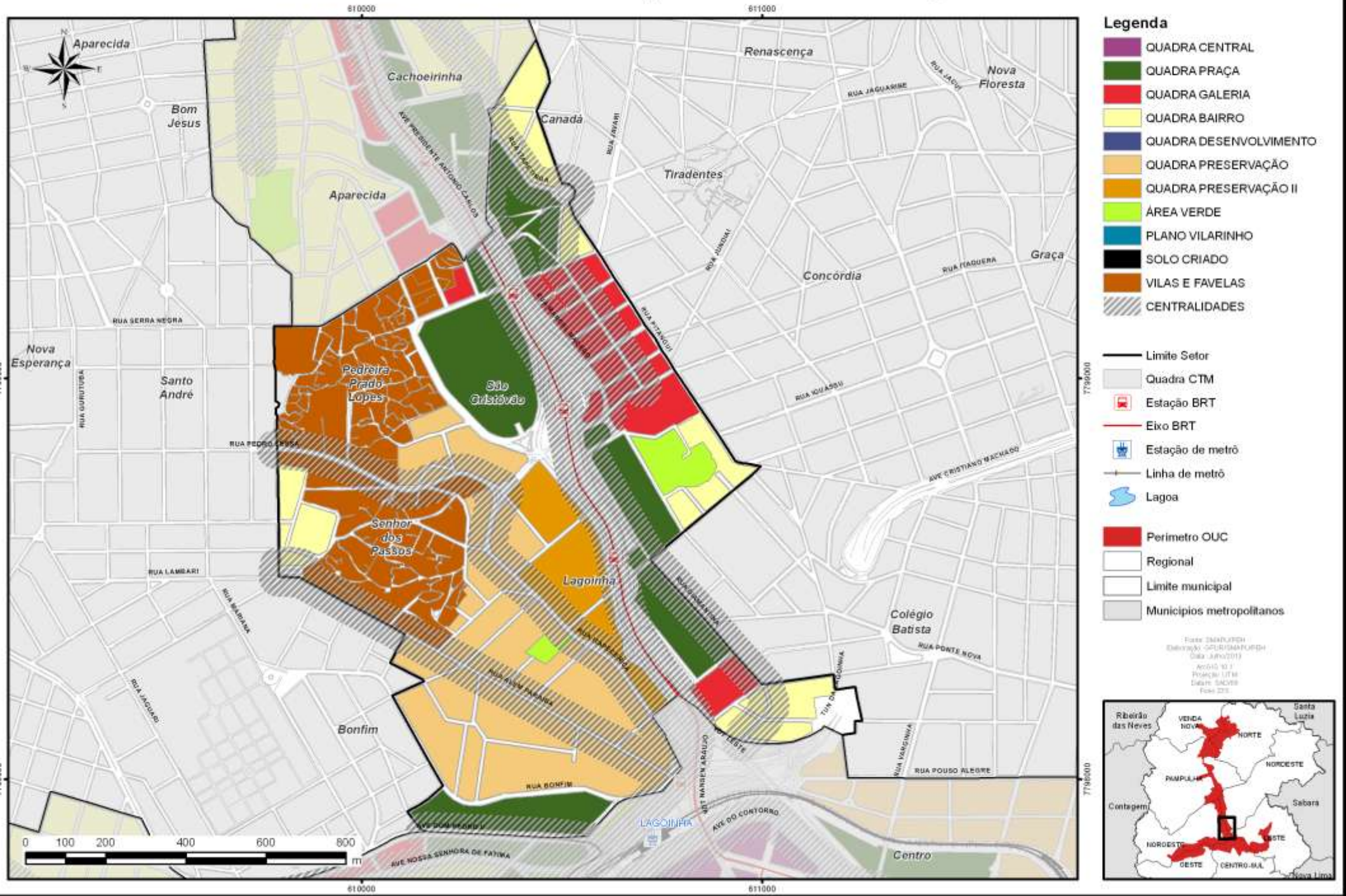
Figura 3.1.2: Imagem de referência para implantação do Centro Cultural Pedro Lessa.

- Ao final do Corredor Cultural da Lagoinha destaca-se a importância da implantação do Centro Cultural Pedro Lessa, que realiza a conexão entre as vilas Pedreira Prado Lopes e Senhor dos Passos e a integração das mesmas com o bairro, atendendo ainda à demanda de serviços e

espaços públicos da região e de novos equipamentos urbanos e comunitários, descritos nos PGE das Vilas.

Finalmente, o Setor Revitalização da Lagoinha foi apontado no Diagnóstico Urbano Ambiental como uma das regiões de maior impermeabilização do solo e escassez de áreas verdes e espaços de uso público de toda a Operação Urbana Consorciada. Desta forma, na estrutura urbano-ambiental da região buscou-se criar novas e requalificar antigas áreas verdes e espaços de lazer e convivência. Tem-se um Parque Urbano, no interior de uma quadra entre as ruas Além Paraíba e Itapecerica, que possui espaço arborizado relevante e quinze praças e largos propostos ou requalificados ao longo do setor, acrescidos de quatro áreas remanescentes da expansão da Av. Pres. Antônio Carlos que receberão tratamento paisagístico. Tem-se também como diretriz geral do setor que as propostas de requalificação de calçadas utilizem soluções com pisos permeáveis sempre que possível, dada a característica de grande impermeabilidade local.

3.1.1 - SETOR REVITALIZAÇÃO LAGOINHA: OCUPAÇÃO



3.1.2 - SETOR REVITALIZAÇÃO LAGOINHA: INTERVENÇÕES



3.2 SETOR TECELÕES / NOVA CACHOEIRINHA

A região que corresponde ao Setor Tecelões / Nova Cachoeirinha tem seu surgimento relacionado aos distritos industriais e às vilas operárias, a partir década de 1930. Alguns vestígios desta época ainda podem ser encontrados, como a fábrica Horizonte Têxtil, próxima à confluência das avenidas Bernardo de Vasconcelos, Américo Vespúcio e Pres. Antônio Carlos.

A relação da Av. Antônio Carlos com os bairros do entorno neste trecho é dificultada pelos grandes desníveis entre o corredor e os bairros e pelas áreas residuais geradas após as obras de ampliação do corredor viário, fatores que dificultam o acesso e sua transposição, criando uma grande barreira e dificultando a configuração de uma centralidade neste trecho.

Sob um relevo acidentado, na confluência das avenidas Bernardo de Vasconcelos, Américo Vespúcio, Pres. Antônio Carlos, é marcante a presença das Seções '1' e '2' da Vila Nova Cachoeirinha, na margem oeste da via.

Diante das dificuldades de acessibilidade a comércio, serviços equipamentos públicos e ao próprio corredor, o principal objetivo do Plano de Ação deste Setor é aumentar a dinâmica da região; facilitando o acesso ao transporte público, ao comércio e aos serviços; melhorar as articulações entre os

bairros e corredor; e prover equipamentos públicos para a população. Neste contexto destacam-se como projetos âncora:

- A implantação do Parque Anfiteatro Paranaíba, que configurará área de preservação de cabeceiras, associado ao uso público voltado para lazer e cultura de alcance local para o bairro Aparecida. Representando importante área verde em um entorno com alto adensamento populacional, inclusive próximo à Vila Pedreira Prado Lopes.



Figura 3.2.1: Imagem de referência para implantação do Parque Anfiteatro Paranaíba.



Figura 3.2.2: Imagem de referência para implantação de Equipamento associado a sistema de circulação vertical nas Vilas Nova Cachoeirinha.

- A implantação do Parque Nova Cachoeirinha que deverá garantir a preservação de área verde remanescente, bem como elevada área permeável, além de espaço de lazer e contemplação no entorno de ZEIS no bairro Nova Cachoeirinha.

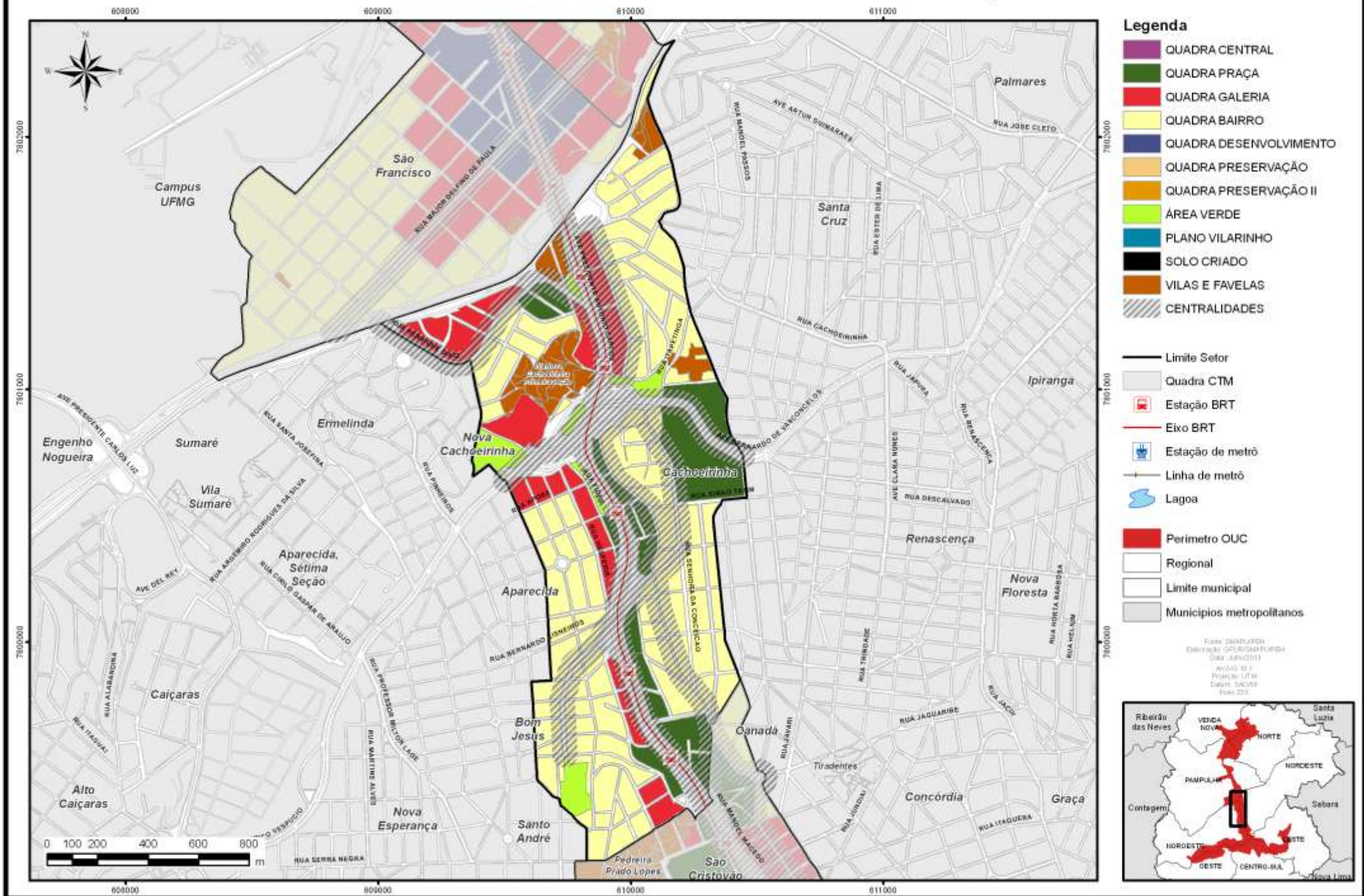


Figura 3.2.3: Vista do mirante a ser implantado no Parque Nova Cachoeirinha.

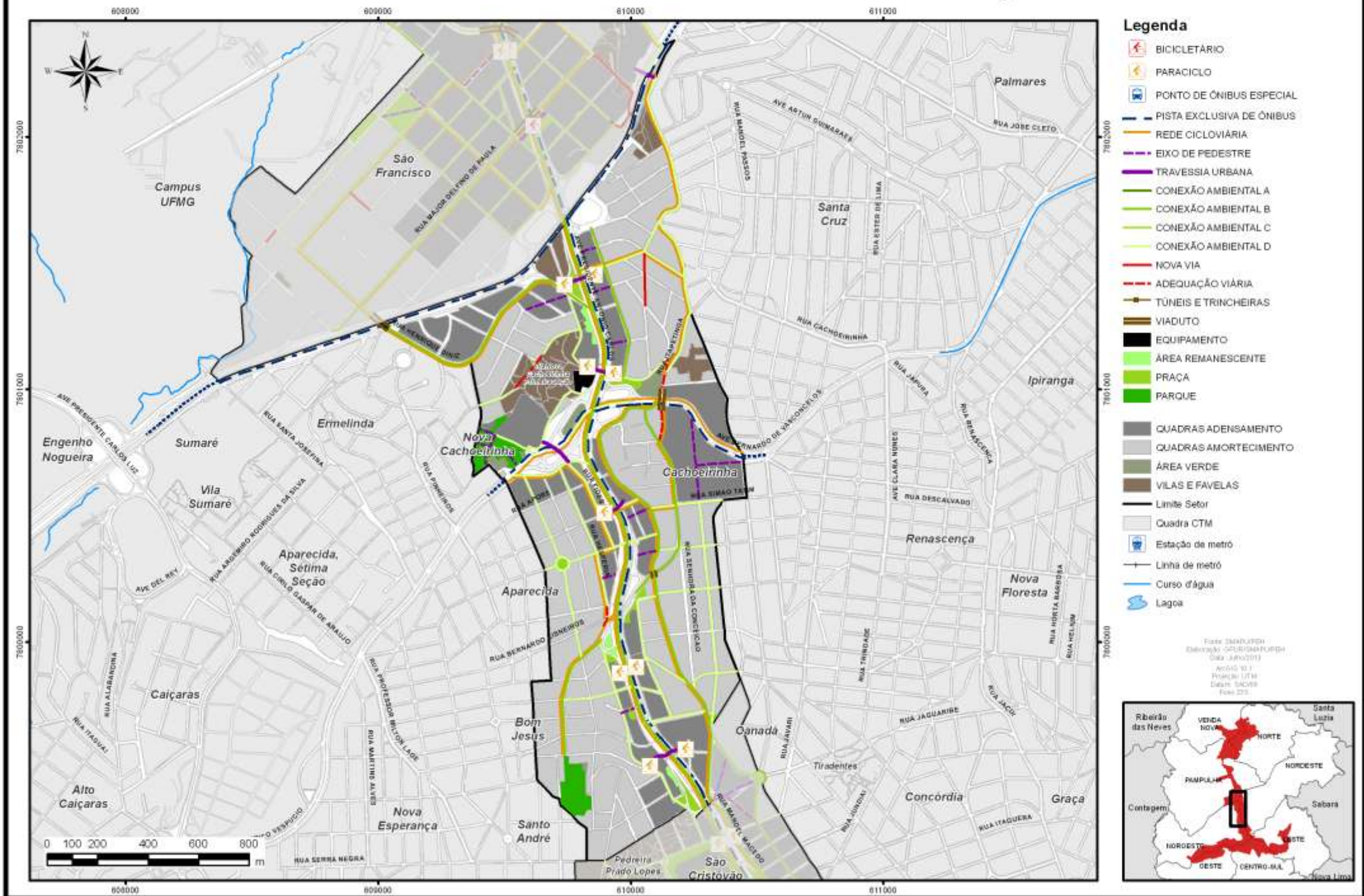
A estratégia de ocupação contempla o incentivo ao incremento do uso não residencial, através das centralidades, para o atendimento local, que receberão tratamento de *Conexão Ambiental*. Destacam-se a continuidade das Av. Paranaíba / Rua dos Operários conectando o Parque Anfiteatro Paranaíba à *Quadra Praça* da Fábrica Horizonte Têxtil, que pretende prover à ocupação do suporte necessário, incrementando comércio e serviços; e a Av. Henrique Diniz que pretende criar um eixo de comércio e serviços paralelo ao Anel Rodoviário aproveitando-se de sua localização privilegiada próxima a dois corredores viários.

A distribuição dos modelos de ocupação objetiva facilitar o acesso de pedestres ao corredor e ao sistema de BRT através da adoção dos modelos de ocupação *Quadras Praça* e *Quadras Galeria* em suas bordas. Com esta estratégia pretende-se promover maior adensamento na faixa que apresenta melhor suporte, associado à liberação de áreas públicas, travessias elevadas, novos trechos de caminamento de pedestres e ao tratamento das áreas remanescentes resultantes da ampliação da Avenida Pres. Antônio Carlos.

3.2.1 - SETOR TECELÕES / NOVA CACHOEIRINHA: OCUPAÇÃO



3.2.2 - SETOR TECELÕES / NOVA CACHOERINHA: INTERVENÇÕES



3.3 SETOR CENTRO DE SERVIÇOS AVANÇADOS DO SÃO FRANCISCO

O bairro São Francisco conforma originalmente uma área definida como ZE (Zonas de Grandes Equipamentos) e parte das premissas desta operação compreende uma re-leitura desta legislação precedente, não ignorando a vocação inicialmente conferida à área. Entende-se a região como estratégica para a formação de um centro de serviços avançados devido a suas características de localização e ocupação: a proximidade com grandes equipamentos relacionados à pesquisa e desenvolvimento (UFMG, Parque Tecnológico); sua inserção no entroncamento viário da Av. Antônio Carlos com o Anel Rodoviário; a proximidade com Aeroporto da Pampulha; bem como o alto potencial de renovação observado na área, atualmente majoritariamente ocupada por galpões.

Neste contexto tem-se como programa de ação deste Setor o incentivo à formação e o desenvolvimento de uma zona especial que integre serviços e conhecimento, formando um pólo de serviços avançados de abrangência metropolitana associada à promoção da integração entre os dois lados do bairro, dividido pela Av. Pres. Antônio Carlos. Neste contexto, o *Projeto Âncora* proposto para o Setor pretende atender a ambos estes objetivos:



Figura 3.3.1: Imagem de referência para implantação da Esplanada do São Francisco.

- A implantação de uma grande esplanada de transposição da Av. Pres. Antônio Carlos, que conectará as duas porções do bairro formando uma grande praça suspensa, criando um espaço de altíssima acessibilidade, amigável para os pedestres e ciclistas. A esplanada tem como diretriz a possibilidade de integração aos empreendimentos das *Quadras Praça* e *Quadras Galeria*, formando um marco visual no corredor, tornando-se referência simbólica para a região, porta de entrada e suporte para o Pólo de Serviços Avançados.

- Dada a complexidade dos objetivos colocados para este Setor foi desenvolvido um modelo de ocupação específico para a região do São Francisco, a *Quadra Desenvolvimento*, que pretende abranger a complexidade das necessidades das empresas que configurarão o Centro de

Serviços Avançados. Portanto espera-se que o grande potencial de transformação do setor acontecerá por investimentos privados.

A estratégia de ocupação divide o Setor em duas grandes regiões: um centro principal, o Centro de Serviços Avançados do São Francisco, situado na porção central do bairro, nos quarteirões adjacentes à Avenida Antônio Carlos, destinado ao alto adensamento com liberação de espaços públicos e conformação de centralidades de comércios e serviços utilizando-se dos modelos de ocupação *Quadra Desenvolvimento* e *Quadra Galeria*; e uma segunda área, situada a oeste da porção central, com menor possibilidade de adensamento onde se utilizará o modelo *Quadra Bairro*. Entende-se, que devido à sua localização privilegiada, com as perspectivas de transformação formal do Anel Rodoviário em via urbana, a proximidade e facilidade de acesso pelo bairro à UFMG e a infraestrutura de transporte público proveniente do BRT, atribuem ao Bairro São Francisco uma vocação, não mais de galpões e depósitos, mas sim de uso residencial, valendo-se do conceito de cidade compacta que norteia os objetivos gerais desta operação urbana.

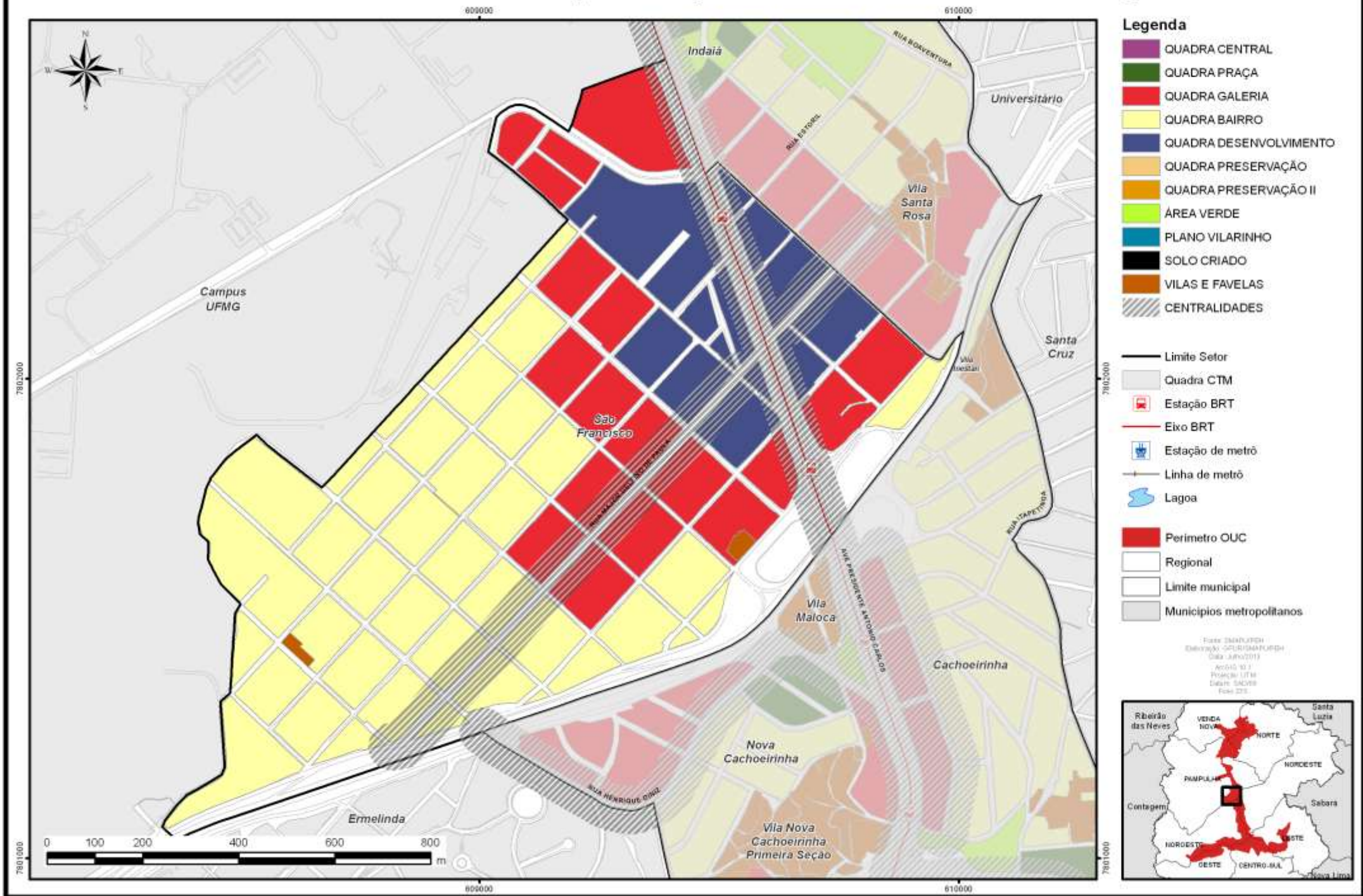
Ainda em se tratando da estratégia de ocupação destaca-se o incentivo ao desenvolvimento da principal centralidade já existente no bairro, a Av. Major Delfino de Paula Ricardo. Esta centralidade que já se diferencia pelo porte da via em relação ao

entorno receberá tratamento de *Conexão Ambiental* e se relacionará diretamente com a esplanada proposta como projeto âncora, na medida em que a esplanada proporciona a continuidade da centralidade para os dois lados do bairro dividido pela Av. Pres. Antônio Carlos.

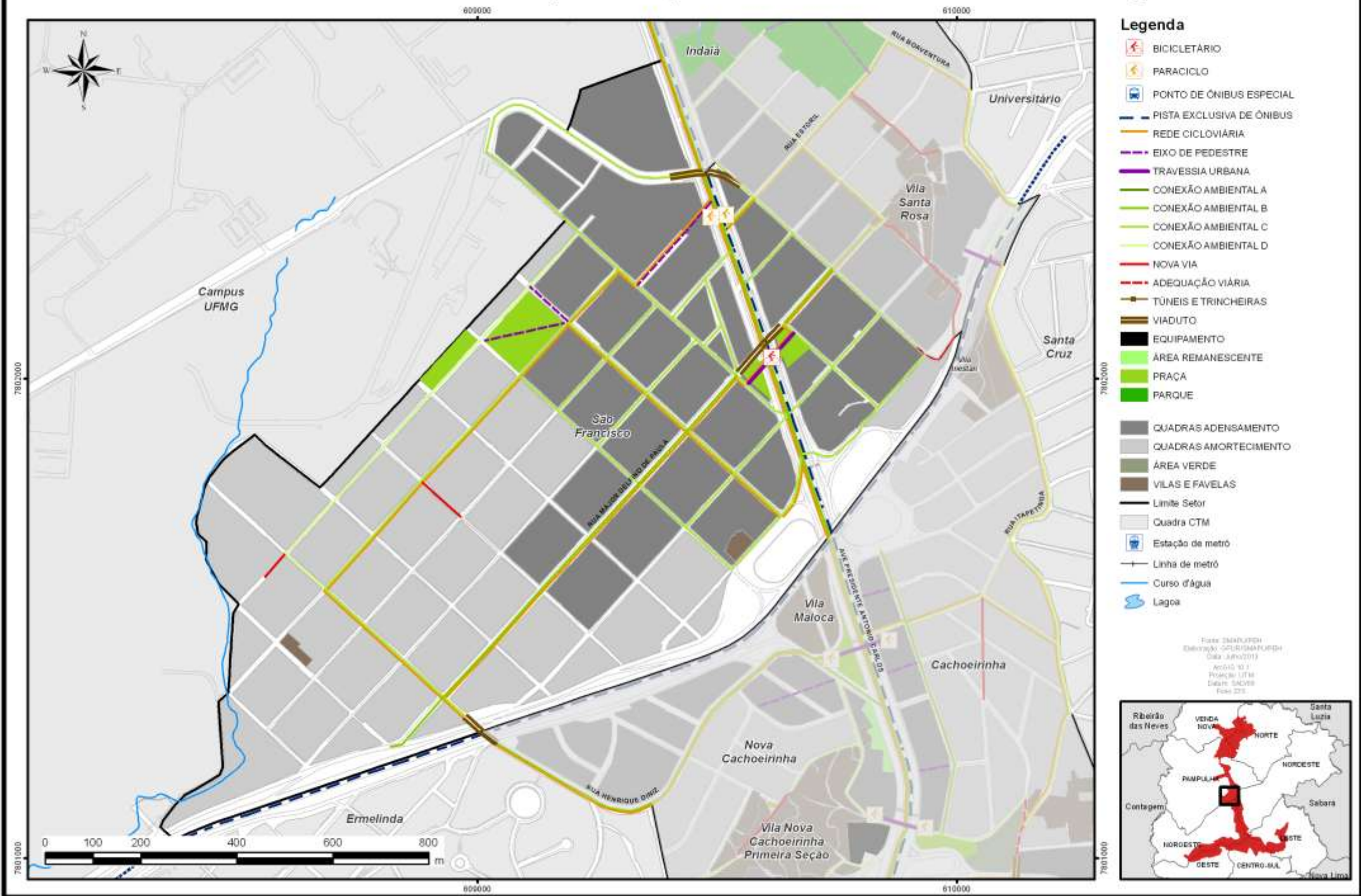
Devido à existência de grandes áreas verdes no entorno da região deste Setor, incluindo neste contexto a implantação do Parque Ecológico Brejinho no Setor vizinho, indica-se dentro da estrutura urbano-ambiental o reforço da melhoria da qualidade ambiental da área através da implantação de uma rede de *Conexões Ambientais*. Além desta rede, estão previstas a implantação de duas Praças, ambas na porção oeste do bairro São Francisco, além das áreas livres de uso público, geradas através dos modelos de ocupação que deverão articular os dois lados do corredor da Av. Pres. Antônio Carlos, o Parque do Brejinho e o Campus UFMG.

Tem-se ainda como diretriz geral para o programa a interceptação dos canais de esgoto clandestinos que afetam diretamente a implantação do *Projeto Âncora* do Setor vizinho, o Parque Ecológico do Brejinho, cujas águas atualmente poluídas correm canalizadas em maioria a partir do Bairro São Francisco.

3.3.1 - SETOR CENTRO DE SERVIÇOS AVANÇADOS DO SÃO FRANCISCO: OCUPAÇÃO



3.3.2 - SETOR CENTRO DE SERVIÇOS AVANÇADOS DO SÃO FRANCISCO: INTERVENÇÕES



3.4 SETOR PARQUE DO BREJINHO / PAMPULHA

O Setor Parque do Brejinho / Pampulha compreende bairros que apresentam características consideravelmente distintas, ao sul tem-se o bairro Liberdade que se caracteriza pela presença de ZEIS e tipologias multifamiliares consolidadas, além da presença marcante da área verde que compreende o já existente Parque Ecológico do Brejinho. Na porção norte do Setor tem-se os bairros São José e Aeroporto no limite da Área de Diretrizes Especiais – ADE Pampulha, regiões caracterizadas pela predominância de residências unifamiliares com presença pontual de edificações multifamiliares mais verticalizadas.

Destaca-se também a presença marcante de grandes equipamentos no entorno imediato deste Setor, como o campus da UFMG, o Complexo Esportivo conformado pelo estádio Mineirão e o ginásio Mineirinho e o Conjunto Arquitetônico da Lagoa da Pampulha.

O programa de ação do Setor Parque do Brejinho visa proporcionar um centro complementar as atividades dos grandes equipamentos do entorno através do incremento de diversos usos e da liberação de espaço público. Dentre as intervenções propostas destaca-se como Projeto Âncora:

- A reabilitação e ampliação da área do Parque Ecológico Brejinho que tem como

objetivo proporcionar uma área de lazer pública de escala local para os moradores do entorno, bem como estudantes, usuários e trabalhadores do proposto Centro de Serviços Avançados do São Francisco e adjacências. A proposta abrigará espaços para a prática esportiva e eventos de pequeno a médio porte, proporcionando um aumento substancial na qualidade de vida da população desta região.



Figura 3.4.1: Imagem de referência para reabilitação e ampliação do Parque Ecológico do Brejinho.

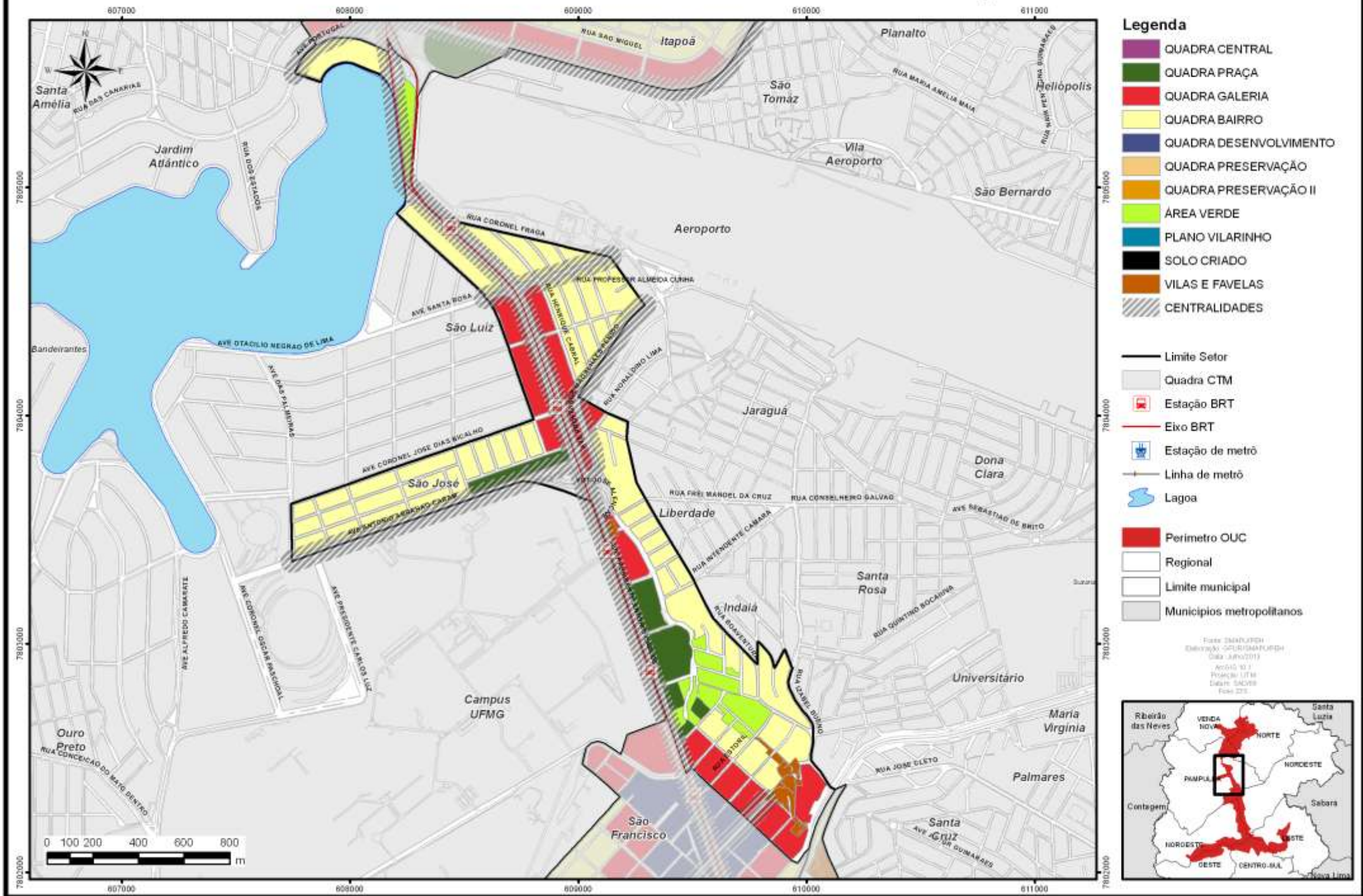
- Além disso, sob os aspectos ambientais ele contribuirá para o equilíbrio hidrológico da região, ampliando a área permeável e auxiliando a retenção das águas pluviais, por meio da implantação de uma bacia de detenção conjugada as áreas verdes do parque. A proximidade do Parque do Brejinho com a estação ecológica da UFMG favorece a diversidade ambiental, pois forma um corredor verde urbano. Finalmente, o Parque promoverá a melhoria da articulação do bairro com o BRT, privilegiando o

transporte não motorizado por meio de travessias por seu interior.

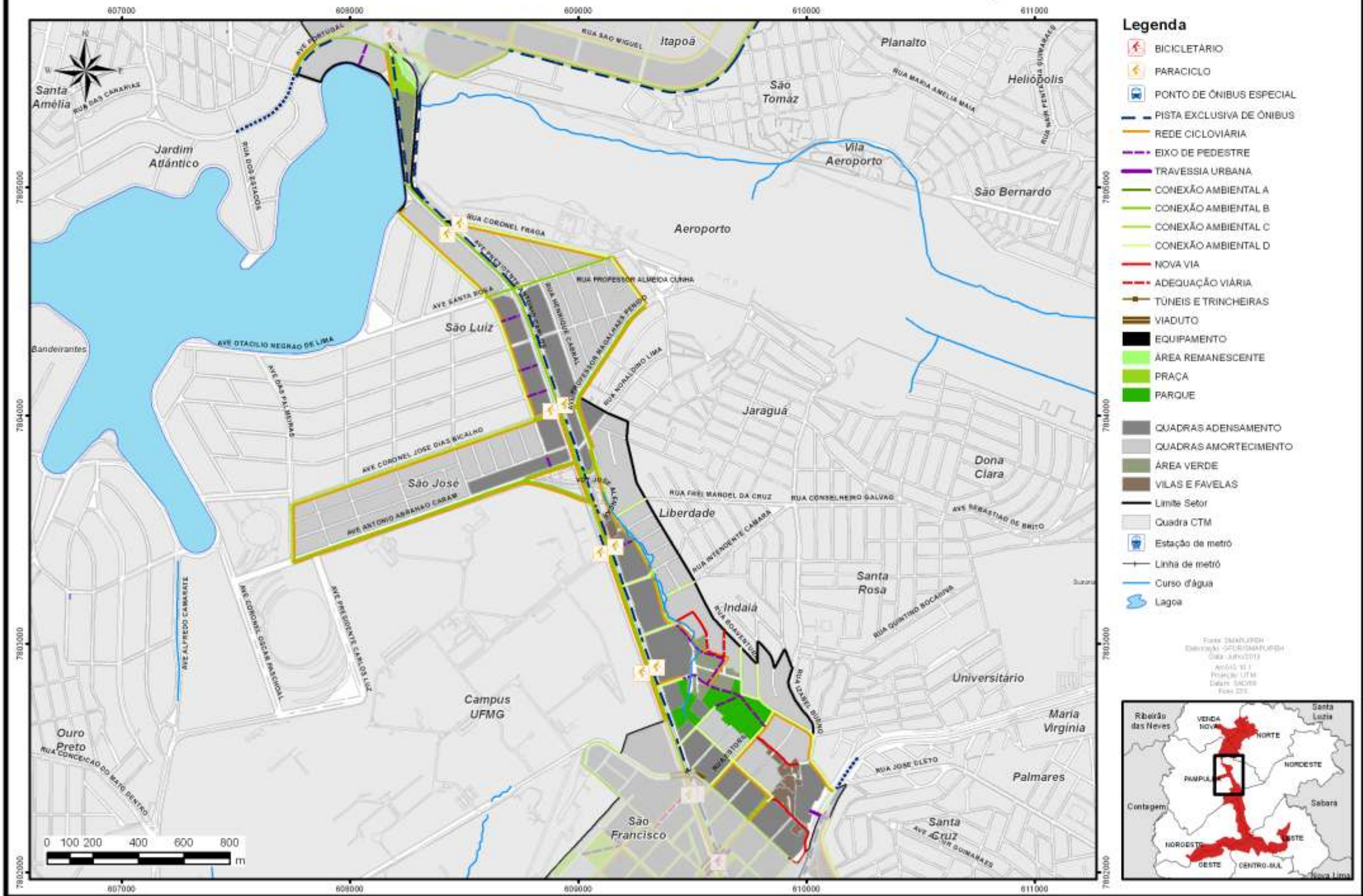
A estratégia de ocupação na porção sul do setor tem como foco a liberação de espaços livres de uso público adjacentes ao Parque que auxiliarão a promover dinâmica no trecho marcado atualmente pela barreira do cercamento da UFMG; assim como a priorização do pedestre, facilitando seu caminhar até as estações de BRT. Uma seqüência de *Quadras Praça* pretende promover a continuidade paisagística do contexto ambiental do Parque e ampliar visualmente seus limites em relação à Avenida.

Na porção norte do Setor, os modelos de ocupação *Quadra Praça* e *Quadra Galeria* foi atribuído às quadras lindeiras ao corredor estruturante. As demais quadras foram previstas como área de transição adotando-se o modelo de ocupação *Quadra Bairro*. Apesar do adensamento controlado, escolhido devido à proximidade com a ADE Pampulha, a estratégia de ocupação compreende o incentivo a consolidação de centralidades nas vias Av. Antônio Abraão Caram, Av. Cel. José Dias Bicalho, Avenida Professor Magalhães Penido e a Avenida Santa Rosa, que deverão possibilitar a conjugação de espaços públicos, facilitando o acesso ao BRT e empreendimentos de comércio e serviços que pressupõe a conformação de uma centralidade econômica de atendimento aos moradores e usuários dos equipamentos do entorno.

3.4.1 - SETOR PARQUE BREJINHO / PAMPULHA: OCUPAÇÃO



3.4.2 - SETOR PARQUE BREJINHO / PAMPULHA: INTERVENÇÕES



3.5 SETOR CORREDOR VERDE PARQUE LAGOA DO NADO / PARQUE LAREIRA

O Setor Corredor Verde Parque Lagoa do Nado / Parque Lareira compreende os bairros Itapoã, Planalto e Vila Cloris a leste da Av. Dom Pedro I, e trechos dos bairros Santa Branca e São João batista a oeste do corredor. As características contrastam entre as duas margens à medida que se distancia do corredor pelo padrão construtivo, sendo a oeste especialmente nas imediações de ZEIS, o padrão construtivo mais baixo, comparado à porção leste do setor.

De maneira geral, o Setor conta com uma infraestrutura prévia diferenciada em relação aos demais setores desta OUC, destacam-se sua localização privilegiada entre duas estações de transporte coletivo de grande porte: Estação Pampulha e Estação Vilarinho. Assim como a presença de grande equipamento de entretenimento e lazer, o Parque Fazenda Lagoa do Nado, e a proximidade da Lagoa da Pampulha que contribuem para a alta qualidade ambiental da área.

O plano de ação deste Setor compreende, portanto, uma série de intervenções que consolidem e dêem suporte ao grande potencial para o adensamento identificado no

Setor. Os *Projetos Âncora* compreendem dois grandes projetos de cunho ambiental e alcance regional que funcionarão em conjunto:

- A requalificação do Parque Fazenda Lagoa do Nado pretende revitalizar e criar novos equipamentos e espaços para apropriação pública. Serão também reestruturadas e criadas novas portarias, que em conjunto com ciclovias e novos eixos de circulação de pedestres pretendem rearticular o parque promovendo sua conexão com o entorno.



Figura 3.5.1: Vista interior do Parque Lagoa do Nado.

- O corredor ambiental é ampliado através da conexão do Parque Lagoa do Nado com a criação do Parque Lareira, proposto para a margem oeste da Av. D. Pedro I. A área verde existente terá seus

limites redefinidos, as margens de seu curso d'água e encostas serão revegetadas e as áreas propícias receberão mobiliário, equipamentos urbanos e espaços de lazer.



Figura 3.5.2: Imagem de referência para implantação do Parque Lareira.

Os dois parques em conjunto formarão um eixo de preservação ambiental transversal ao corredor viário da Av. Dom Pedro I. Esta grande área verde urbana tem o potencial de minimizar as ilhas de calor detectadas na área, principalmente próximas à Avenida Pedro I e atenuar as inundações das Avenidas Álvaro Camargos e Vilarinho, contribuindo para o equilíbrio ambiental da região.

Neste contexto, a estratégia de ocupação objetiva a integração dos dois parques compondo um corredor ambiental através da concentração do modelo de ocupação *Quadra*

Praça entre eles, conjugando o desenvolvimento de atividades econômicas com a manutenção de áreas verdes e permeáveis em espaços para uso público. A este modelo é acrescentado um conjunto de conexões ambientais, que requalificará os caminhos do pedestre e intensificará arborização das vias entre os dois parques estendendo seus atributos de ambiência. Cria-se assim um eixo de preservação ambiental transversal ao corredor capaz de atenuar inundações e minimizar ilhas de calor, proporcionando alta qualidade ambiental para a área. Este corredor é acrescido ainda da presença de outra grande área verde representada pela Mata do Planalto, que deve permanecer como reserva privada, segundo diretrizes desta OUC.

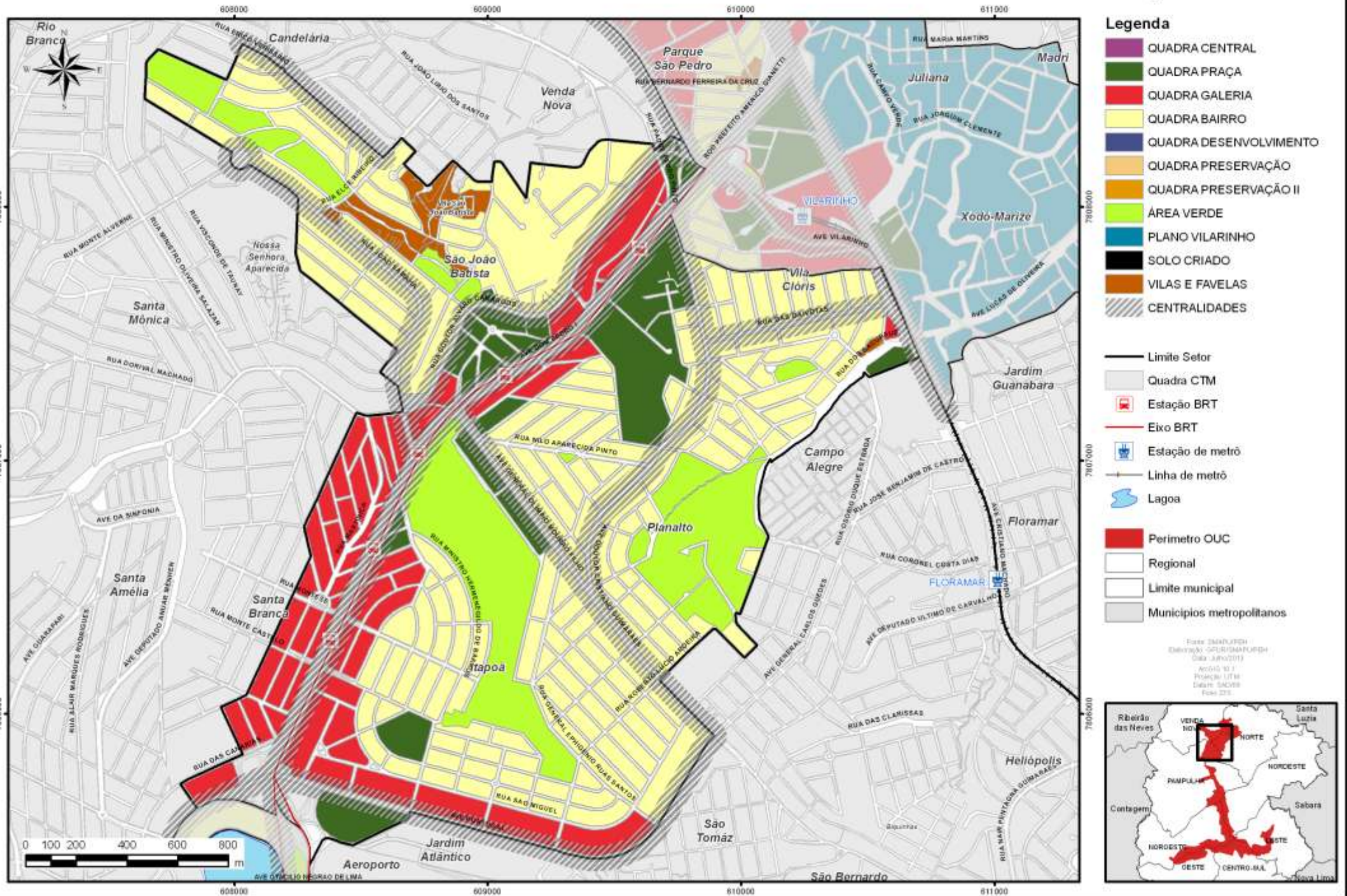
Em virtude das boas condições topográficas, das estações de transporte coletivo, das centralidades de lazer, entre outros atributos, a estratégia de ocupação prevê também quadras de adensamento concentradas no entorno da Estação Pampulha caracterizando a formação de um centro, o Centro Estação Pampulha. Modelos de ocupação de adensamento são dispostos também ao longo da Avenida Dom Pedro I. Adotou-se predominantemente, o modelo de ocupação *Quadra Galeria*, com objetivo de incentivar o desenvolvimento de atividades econômicas e de priorizar a criação de atravessamentos de quadra, especialmente nos trechos de quadras extensas paralelas ao corredor que dificultam o acesso ao BRT.

Devido à topografia favorável e a inclusão de grande número de quadras mais afastadas do corredor, este será o programa da OUC com maior quantidade e maior capilaridade de ciclovias. As áreas adjacentes às polaridades principais foram tratadas como áreas de transição e receberam o modelo de ocupação *Quadra Bairro*.

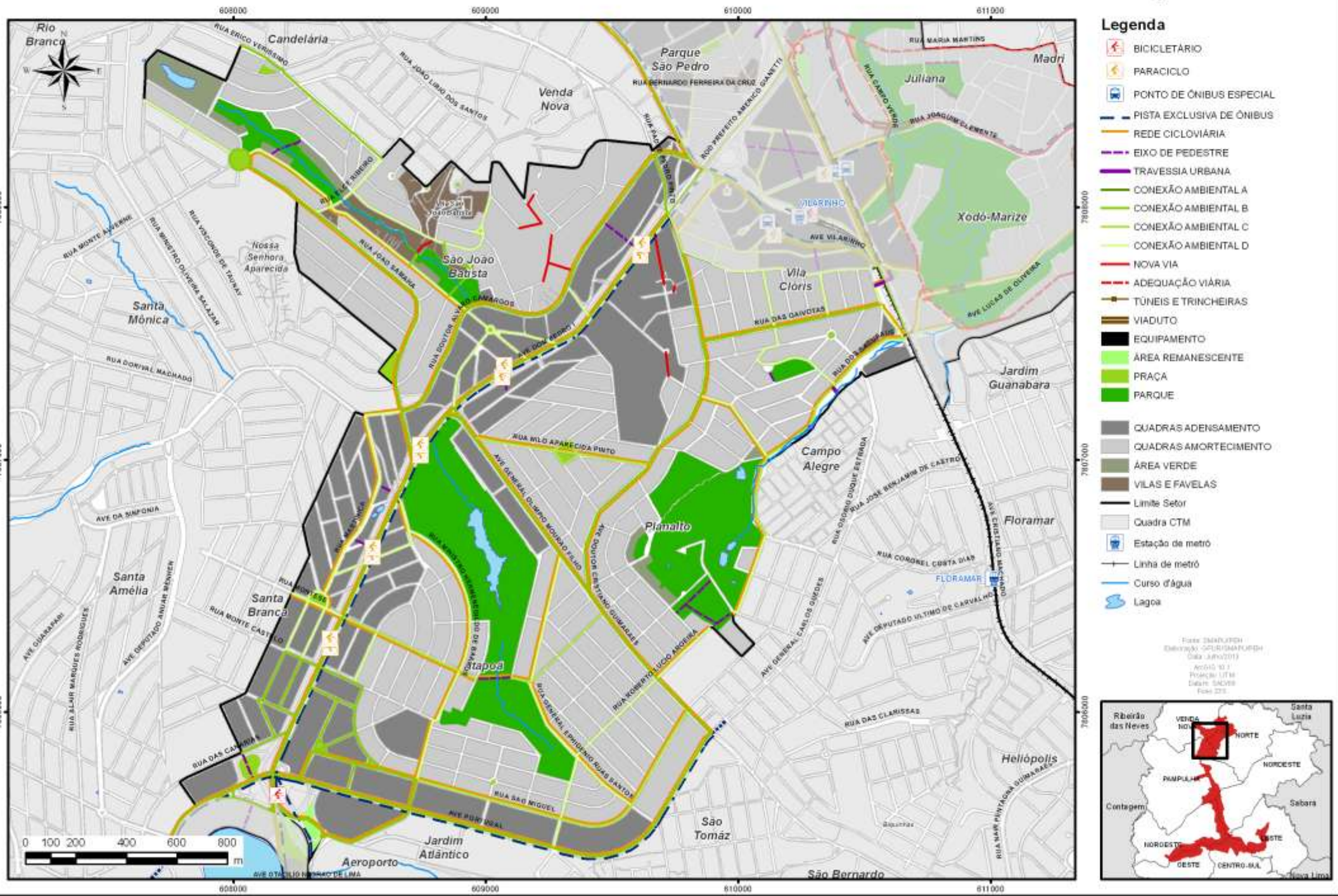
Destacam-se ainda as centralidades que receberão padrões de ocupação e desenhos especiais para a consolidação de centros secundários nas avenidas Portugal, General Olímpio Mourão Filho e Doutor Cristiano Guimarães, a leste da Av. Dom Pedro I, e nas ruas João Samaha e Érico Veríssimo, a oeste da Av. Dom Pedro I.

A área que compreende este setor inclui ainda algumas áreas não parceladas e descontinuidades no sistema viário, visando aumentar a capilaridade deste. Ressaltam-se, com relação a esse aspecto, a área do entorno da Vila Olímpica e parte do bairro São João Batista, a oeste da Av. Dr. Álvaro Camargos. Tem-se como diretriz geral para este Setor que a abertura de novas vias e o parcelamento das áreas não parceladas serão condicionantes para o maior adensamento da área de forma que o incremento da população e das atividades não residenciais não cause impactos indesejados na região.

3.5.1 - SETOR CORREDOR VERDE PARQUE LAGOA DO NADO/PARQUE LAREIRA: OCUPAÇÃO



3.5.2 - SETOR CORREDOR VERDE PARQUE LAGOA DO NADO/PARQUE LAREIRA: INTERVENÇÕES



Fonte: SIA/UFPA
 Elaboração: GUBERNAT/UFPA
 Data: Junho/2013
 Autores: R. J.
 Projeto: UTM
 Data: SACVRS
 Folha: 275

3.6 SETOR REQUALIFICAÇÃO ENTORNO ESTAÇÃO VILARINHO

O Setor de Revitalização do Entorno da Estação Vilarinho configura um centro metropolitano em formação, que agrega elementos com capacidade de polarizar um grande raio de abrangência, no entanto é uma região que ainda apresenta grandes problemas estruturais. Trata-se do entroncamento de três grandes vias de grande importância no sistema de circulação regional: Avenida Dom Pedro I, Avenida Cristiano Machado, Avenida Vilarinho, que dá acesso à área central de Venda Nova, além de vias que chegam à MG-20, importante acesso ao município de Santa Luzia.

A Estação Vilarinho se posiciona como núcleo central da área, conformando uma estação intermodal de transportes coletivos, veicular e sobre trilhos. Foi incorporado ainda a este grande equipamento, um Shopping Center que ampliou a atratividade do mesmo. O conjunto de empreendimentos regionais existente neste programa é completado pela faculdade, FAMINAS, e pelo Hospital Risoleta Neves. Espera-se ainda que a flutuação de pessoas no complexo aumente consideravelmente com a construção da Catedral Cristo Rei, situada em terreno em frente à Estação.

Destaca-se a região dos bairros Xodó-Marize e Juliana, situados ao norte da Av. Cristiano Machado, como uma área de enorme potencial ambiental e, simultaneamente, a área mais problemática em capacidade e descontinuidade de sistema viário de toda a OUC. Esta área demanda uma reestruturação em sua base, com alteração inclusive de parcelamento. Reestruturação que ocorrerá principalmente com a implantação de trecho interno a este Setor da Via 540, obra que não será prevista como custo desta OUC.

Colocada esta situação, este plano urbanístico entende que a incerteza tanto da viabilização econômico-financeira no tempo como do traçado executivo desta grande obra viária torna inviável e desinteressante urbanisticamente a implantação de intervenções nesta região em um mesmo momento daquele desenvolvido para os demais setores. Desta maneira parte, deste setor, aquela parcela que sofrerá consequências diretas da implantação da Via 540, permanecerá como objeto de plano específico de reurbanização a ser elaborado pelo Grupo Gestor desta Operação Urbana. Será determinado um estoque de potencial construtivo específico para a área a ser liberado quando da decisão da comissão gestora.

O programa de ação do Setor Revitalização do Entorno da Estação Vilarinho será descrito considerando sua totalidade, ainda que em grande parte se tratem de diretrizes para a

elaboração do plano específico de reurbanização. No aspecto ambiental, propõe-se a formação de um grande corredor verde na porção norte da capital, ligando a área da Operação do Isidoro, até a região de Venda Nova, bem como à região do Corredor Verde Parque Fazenda Lagoa do Nado / Parque Lareira, no Setor vizinho, através do Córrego da Av. Bacurus e da mata do Planalto. Estas intervenções ressaltarão características ambientais importantes da área, ampliando os espaços destinados à preservação ambiental e proporcionando equipamentos de lazer e entretenimento para a população.

Já no aspecto mobilidade o programa de ação do setor tem dois focos: para a porção situada ao sul da Av. Cristiano Machado propõe-se uma série de intervenções visando à melhoria do acesso à Estação Vilarinho. Para a porção ao norte da Av. Cristiano Machado o objetivo é a promoção de uma reestruturação viária a partir de obras de grande abrangência e alto custo, que redefinirão completamente toda a base e infraestrutura da área, podendo apresentar uma diversidade de configurações finais. Neste contexto têm-se como *Projetos Âncora* deste Setor:

- A implantação de uma rede de *Conexões Ambientais* e novos eixos de pedestre no entorno imediato da Estação Vilarinho pretende promover melhoria do acesso à Estação, em acessibilidade, visibilidade e ambiência.



Figura 3.6.1: Imagem de referência para implantação de *Conexões Ambientais* no entorno da Estação Vilarinho.

- O Parque Linear do Isidoro deverá ser implantado a partir do surgimento do Ribeirão do Isidoro na margem leste da Av. Cristiano Machado seguindo o leito do mesmo até o limite da OUC. O parque tem como atributo primordial a manutenção das APPs nele contidas, mantendo ou recompondo a vegetação em suas margens. Deverá contemplar também espaços de recreação e lazer, assim como permitir a transposição do leito em pontos estratégicos.

- A implantação de trecho da Via 540 nos limites da OUC realiza importante conexão metropolitana no eixo leste-oeste. Promove a reestruturação da região dos bairros Xodó-Marize e Juliana, criando um novo eixo com capacidade de adensamento. Internamente à área da Operação a Via 540 receberá indicação de traçado proposto neste

plano. Este traçado foi elaborado visando prioritariamente à preservação dos cursos d'água em leito natural e implantação dos parques lineares em seu entorno criando tanto áreas de preservação como de apropriação pela população. Em detrimento da utilização dos vales para a implantação de sistema viário, evitando a criação das chamadas 'avenidas sanitárias'. Em um segundo patamar optou-se pelo o traçado que reduzisse o número e o custo das obras de arte especiais necessárias. Assim como a passagem por áreas que apresentassem maior potencial de renovação e induzissem um reparcelamento de regiões problemáticas. As possíveis alterações desse traçado, provavelmente decorrentes da necessidade de uma melhor adaptação ao relevo, deverão respeitar estas diretrizes.

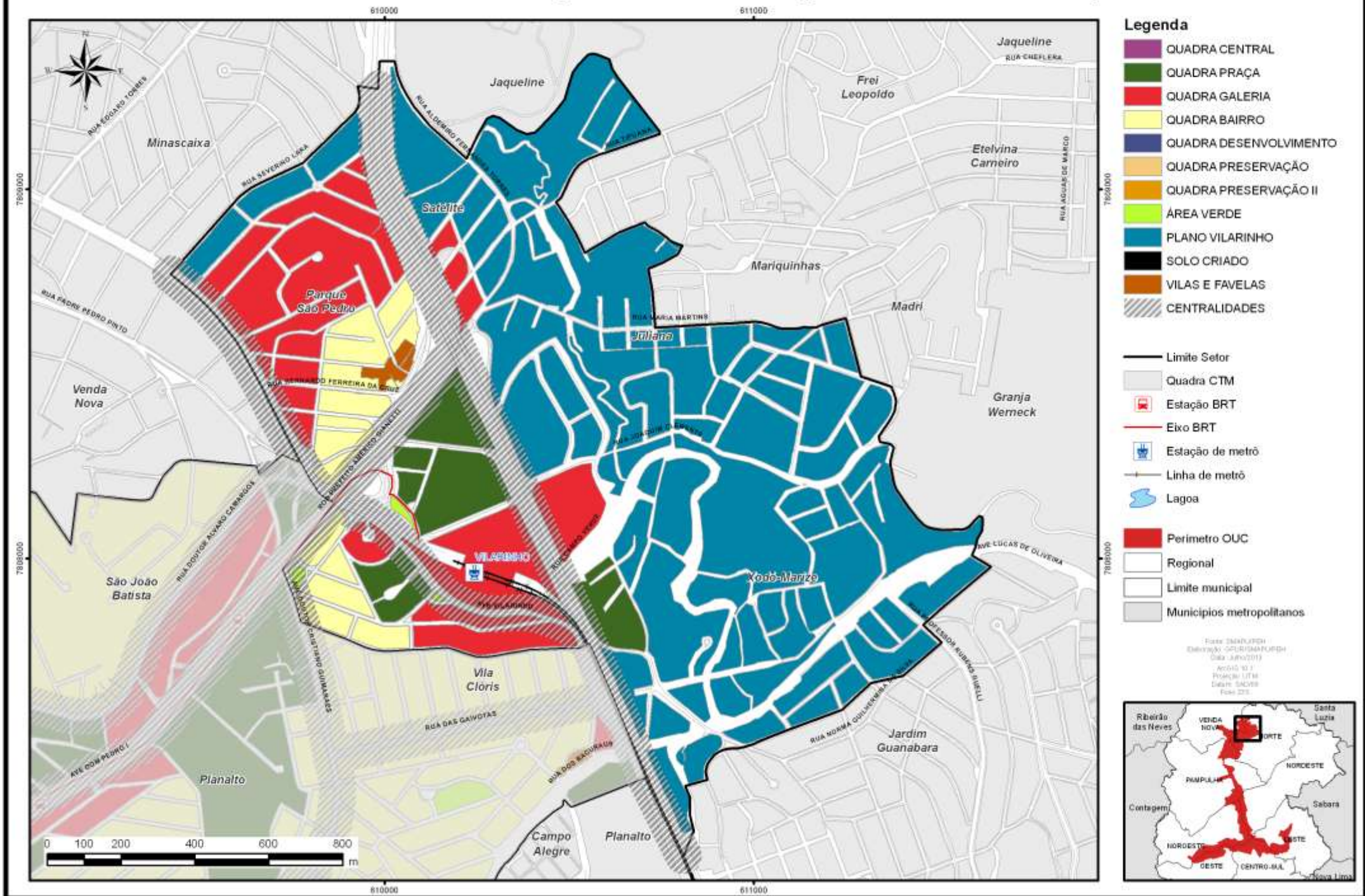
- A implantação de uma trincheira da Avenida Cristiano Machado possibilitará a conexão entre as duas margens da Avenida em um nível local, eliminando o conflito entre o tráfego local e o de passagem e ampliando a capacidade de adensamento da área. O que permitirá um tratamento da área mais voltado para o pedestre e o ciclista, com prioridade para o acesso ao transporte público, como aquele promovido nas demais áreas da operação. Diminuindo o caráter de barreira exercido atualmente pela Avenida Cristiano Machado.



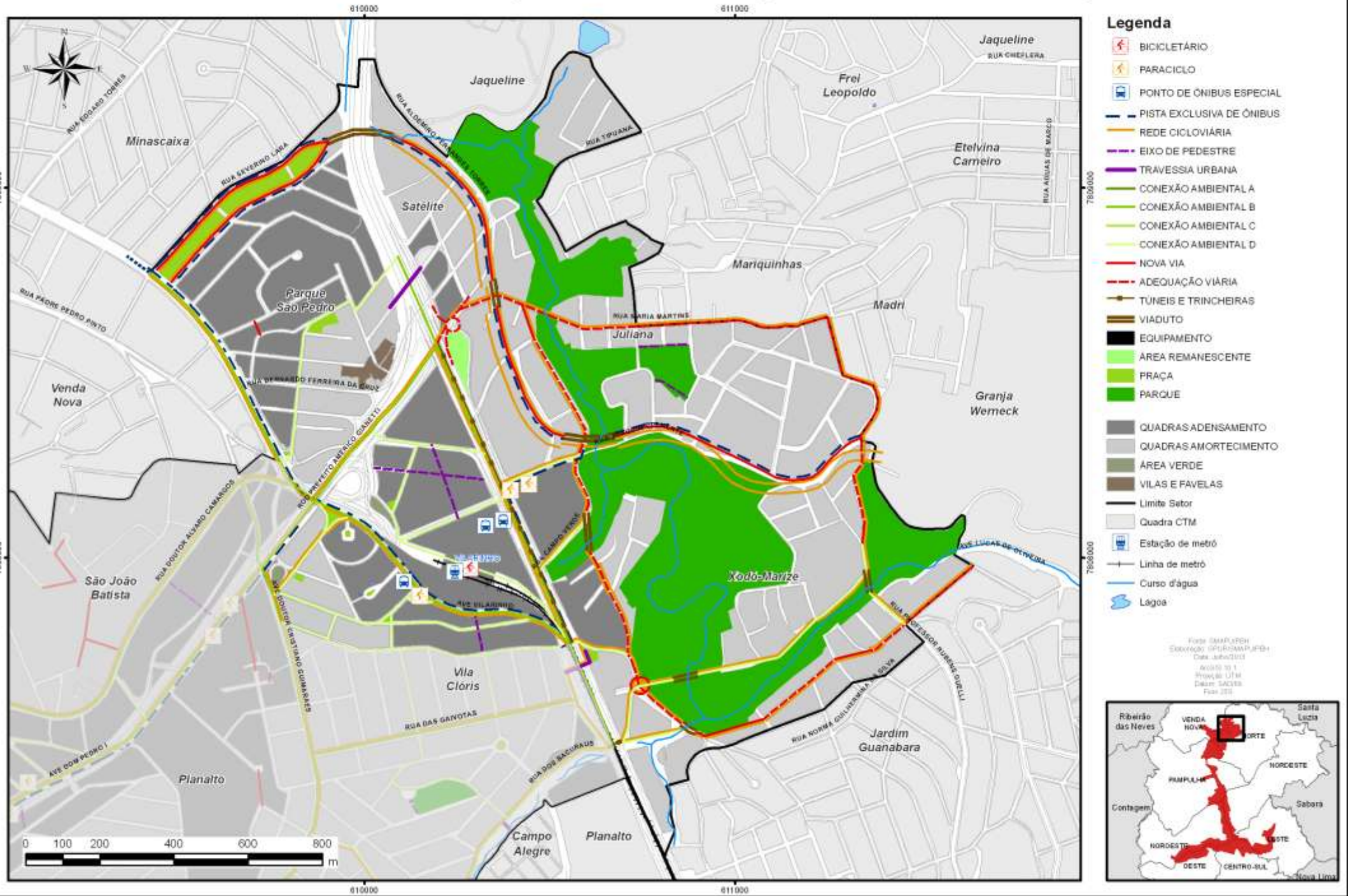
Figura 3.6.2: Imagem de referência para implantação de trincheira na Av. Cristiano Machado.

Além das grandes intervenções citadas acima este centro deverá utilizar-se, como estratégia de ocupação, dos atributos dos modelos de ocupação de adensamento. *Quadra Galeria* para promover o adensamento da área, permitindo que mais pessoas morem próximo ao transporte público e favorecer a circulação de pedestres pelo interior das quadras como maneira de driblar o relevo acidentado. E *Quadra Praça* para a criação de espaços públicos em quadras lindeiras à Avenida Cristiano Machado e lindeiras às áreas verdes propostas, onde o posicionamento estratégico pretende facilitar a travessia dos pedestres e seu acesso aos diversos equipamentos e futuros parques da região ampliando sua ambiência e visibilidade em relação ao entorno.

3.6.1 - SETOR REQUALIFICAÇÃO ENTORNO ESTAÇÃO VILARINHO: OCUPAÇÃO



3.6.2 - SETOR REQUALIFICAÇÃO ENTORNO ESTAÇÃO VILARINHO: INTERVENÇÕES



3.7 SETOR PARQUE BACIA DO CALAFATE

O Setor Parque Bacia do Calafate compreende o trecho limitado a oeste pela Rua Cid Rabelo Horta e a leste pela Avenida Silva Lobo, pela Avenida Tereza Cristina, pelo Viaduto José Viola e pela Rua Indaí. O setor envolve parte dos bairros Padre Eustáquio, Coração Eucarístico, Calafate, Nova Suíça e Gameleira. Os principais acessos ao setor se dão através do corredor principal Leste/Oeste, por meio das Avenidas Tereza Cristina e Presidente Juscelino Kubitschek e pelas avenidas Cícero Ildelfonso e Silva Lobo. O Ribeirão Arrudas marca a paisagem do setor somente até o trecho no qual a Avenida Tereza Cristina deixa o corredor principal Leste/Oeste e segue em direção à Avenida Amazonas.

Este setor apresenta uma grande variedade de zoneamentos: no entorno da Avenida Cícero Idelfonso, observa-se a ZAR-2; nos bairros Padre Eustáquio e Coração Eucarístico, ocorre o predomínio da ZA; nos bairros Nova Suíça e Prado, verifica-se a ZAP; e nas regiões dos grandes equipamentos, como o Expominas e o Parque da Gameleira, está presente o zoneamento ZE.

O plano de ação para este setor parte da implantação do projeto da Bacia de Detenção do Calafate, já em andamento junto à

Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, com vistas a solucionar os problemas de drenagem urbana da área. Esse projeto prevê a inclusão de vegetação e áreas permeáveis, com espaços de lazer e permanência; melhoria das travessias que proporcionarão a ligação entre a futura Estação de Metrô Nova Suíça (responsável pela integração entre a Linha 1 existente com a futura Linha 2) e o bairro Padre Eustáquio; implantação de via junto à linha do metrô para potencializar a integração ônibus-metrô; e desvio do curso do Ribeirão Arrudas para o interior da Bacia de Detenção, com criação de parque linear inundável, integrado à paisagem urbana. O plano de ação busca então qualificar e integrar tal Bacia de Detenção à paisagem urbana do setor, implantando um parque no seu entorno, tratando as áreas remanescentes próximas e qualificando as travessias urbanas a partir do parque proposto. Os *Projetos Âncora* previstos para este setor são:

- A implantação do Parque da Bacia do Calafate, no entorno da bacia de detenção, compreendendo ainda a requalificação da praça na área adjacente à Av. Tereza Cristina, entre o pontilhão da linha férrea e a Rua Fausto Alvim e a implantação de travessias urbanas.



Figura 3.7.1: Referência de usos de lazer para a Bacia do Calafate. Piscinão Água Espreada, São Paulo (SP)

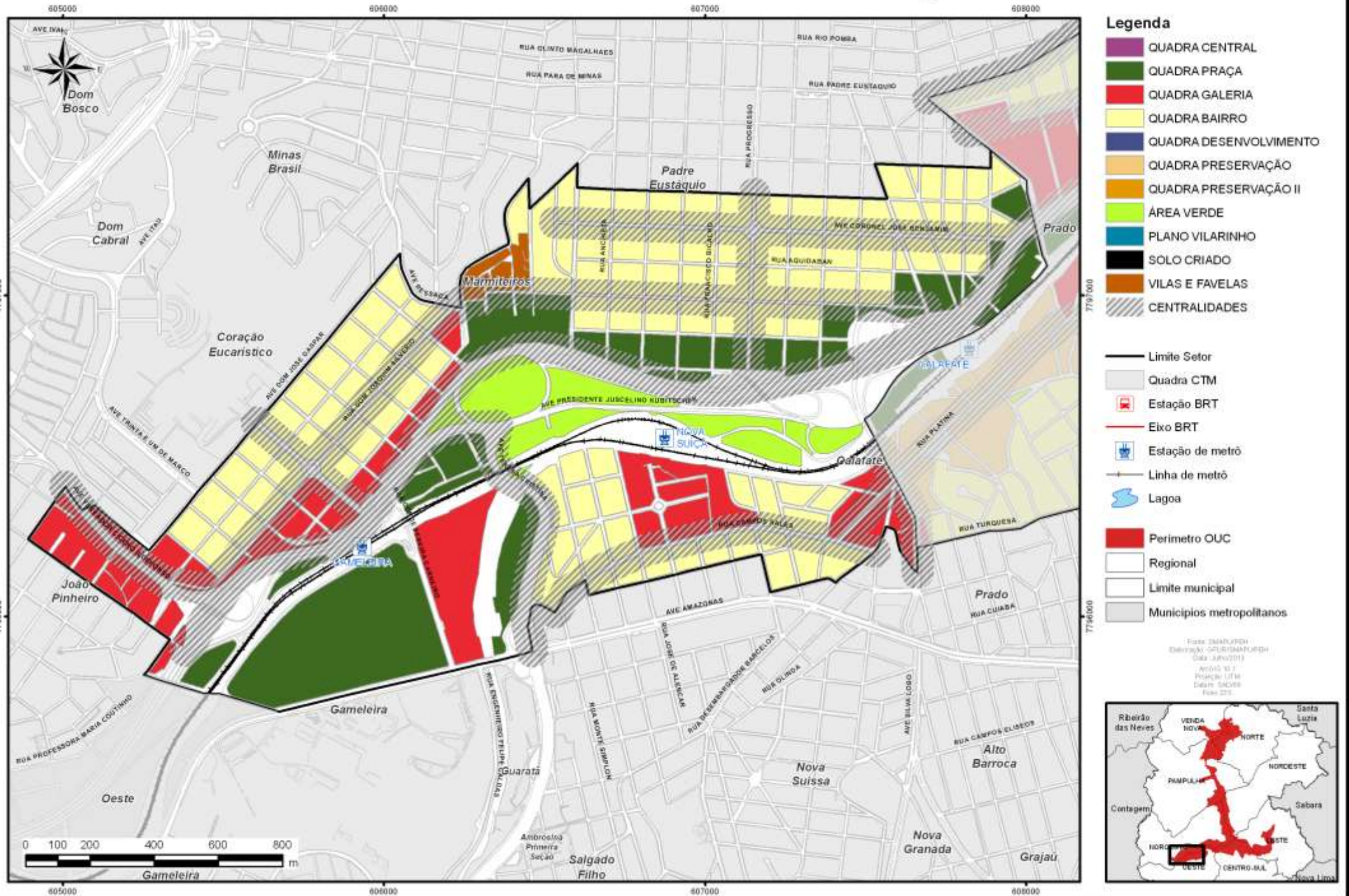


Figura 3.7.2: Referência de tratamento do entorno de estação de metrô, com travessia urbana. Estação Cidade Nova, Rio de Janeiro (RJ)

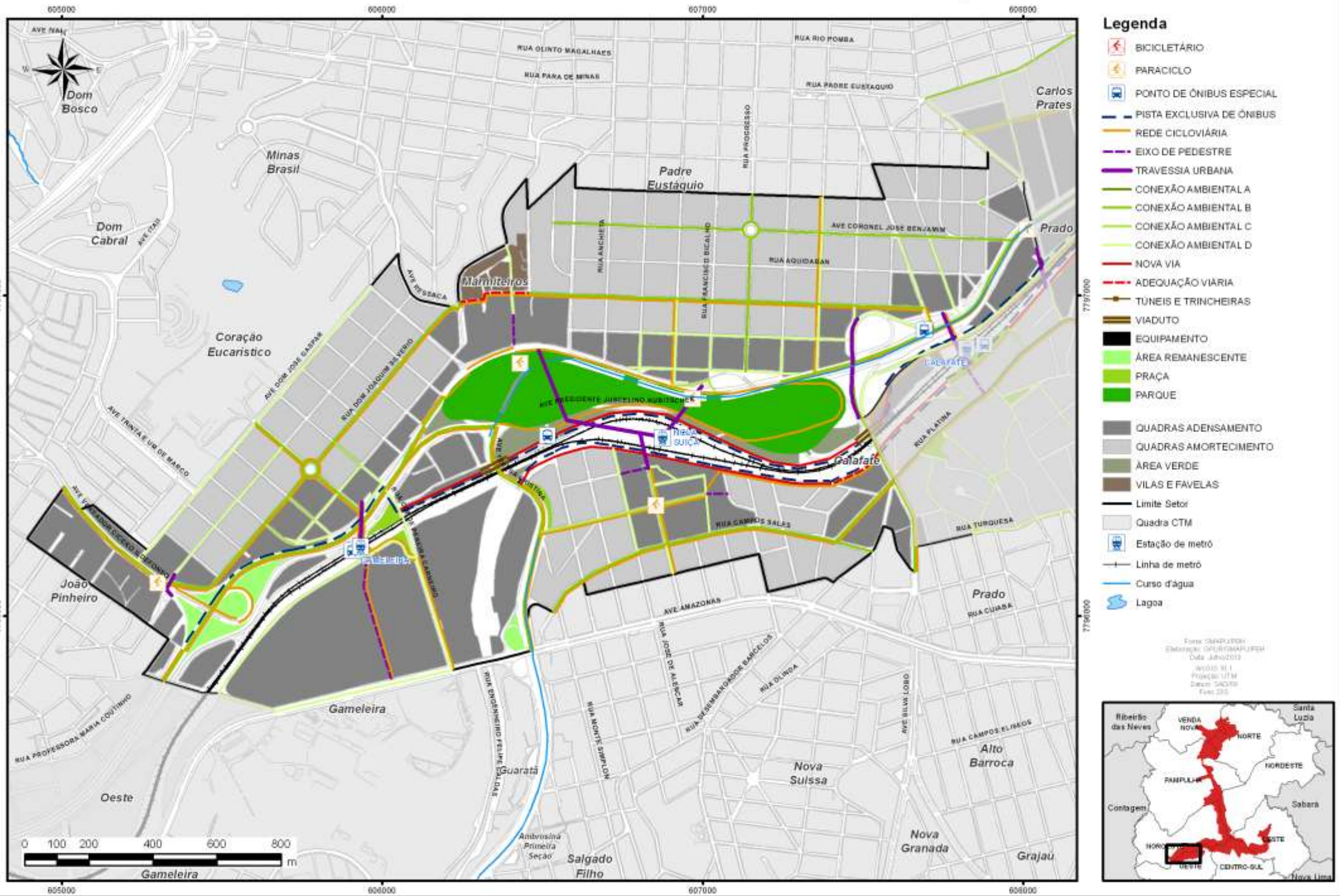
Integrando-se às demais intervenções ambientais, propõe-se ainda a requalificação de áreas remanescentes, próximas ao corredor viário principal, de forma a conectá-las com o Parque Linear Vale do Arrudas. Merece destaque também a proposta para mobilidade urbana que visa à implantação da Avenida Guaratan, entre Silva Lobo e a Tereza Cristina, vencendo suas atuais interrupções, assim como a proposta para a implantação de uma via exclusiva para ônibus, partindo do limite oeste da OUC até a Estação Carlos Prates, como forma de alimentar essa estação de metro.

No que se refere às estratégias de uso e ocupação do solo, o modelo de ocupação *Quadra Praça* foi disposto nas áreas adjacentes ao corredor Leste/Oeste, as *Quadras Galeria* foram definidas principalmente no bairro Coração Eucarístico, no entorno da Avenida Cícero Ildfonso, no entorno da Praça Paulo Sigaud e da avenida Silva Lobo, enquanto as *Quadras Bairro* estão dispostas nas áreas mais afastadas do corredor.

3.7.1 - SETOR PARQUE BACIA CALAFATE: OCUPAÇÃO



3.7.2 - SETOR PARQUE BACIA DO CALAFATE: INTERVENÇÕES



3.8 SETOR BULEVAR OESTE

O Setor Bulevar Oeste é limitado a oeste pela Avenida Silva Lobo, pela Avenida Tereza Cristina, pelo Viaduto José Viola e pela Rua Ingaí e a leste é limitado pela Avenida do Contorno, pelo Viaduto Oeste e pela Avenida Dom Pedro II. O Setor abrange principalmente parte dos bairros Carlos Prates, Prado e Calafate. As articulações viárias principais são garantidas pelas avenidas Silva Lobo, Tereza Cristina, Nossa Senhora de Fátima, Contorno, Dom Pedro II e pelas ruas Platina e Padre Eustáquio.

Ao longo desse Setor, verifica-se o predomínio dos zoneamentos ZAP e ZA. A ZA é observada principalmente nos bairros Carlos Prates e Prado, enquanto a ZAP também surge no Bairro Prado e no Bairro Calafate. Verifica-se ainda no setor, a presença da ZEIS São Francisco das Chagas (Vila do Peru). Cabe ressaltar que o Setor Bulevar Oeste encontra-se em uma posição privilegiada, devido à sua proximidade em relação ao centro de Belo Horizonte e à presença de duas estações de metrô: a Estação Carlos Prates e a Estação Calafate. O setor é caracterizado pela presença de residências unifamiliares, multifamiliares, galpões e imóveis de interesse cultural que compõem o Conjunto Urbano Bairro Prado e Calafate.

O Plano de Ação para este Setor trata, de forma integrada, dos aspectos ambientais, de mobilidade urbana e de uso e ocupação do solo. No que diz respeito ao aspecto ambiental, o plano de ação prevê a implantação de um corredor verde ao longo do corredor viário Leste/Oeste e o tratamento paisagístico das áreas remanescentes e praças. Quanto à mobilidade urbana, o plano de ação se concentra na melhoria da acessibilidade ao metrô e na implantação de trechos de vias atualmente sem continuidade, como forma de criar condições para sustentar o adensamento proposto. Estão previstas ainda medidas que promovam a qualificação da paisagem de conjuntos urbanos protegidos, como o Conjunto Urbano Prado e Calafate, através de uma série de medidas como a requalificação de calçadas e a adoção de incentivos para a preservação dos imóveis. Os *Projetos Âncora* para este setor são:

- A implantação do Corredor Verde Ribeirão Arrudas criará espaços livres para uso público e áreas verdes ao longo do corredor viário principal. Um cuidadoso tratamento paisagístico, associado à implantação de ciclovias e travessias urbanas irá potencializar a utilização deste parque linear.



Figura 3.8.1: Referência para o Parque Linear Vale do Arrudas. *Parque Bicentenário de la Infancia e Playgrond Infantil*, Santiago (Chile).

- A Requalificação do Entorno da Estação de Metrô Carlos Prates, que abarca uma série de medidas integradas, como a requalificação de passarelas que dão acesso ao metrô; a instalação de uma estação de integração na Avenida Barbacena; a implantação de um eixo de pedestres conectando a Rua Riachuelo à Rua Porto Alegre, através da Vila São Francisco das Chagas (Vila do Peru); a implantação de eixo de pedestre conectando a Rua Rio Espera à Estação Carlos Prates, vencendo a barreira à acessibilidade à estação imposta pelos quarteirões extensos do Bairro Carlos Prates.
- A Requalificação do Entorno da Estação de Metrô Calafate compreende a implantação de uma praça que qualificará o acesso da estação à Rua Platina.



Figura 3.8.2: Referência para o tratamento do entorno do Metrô. Metrô de Madrid (Espanha).

- A Requalificação do entorno do Viaduto Castelo Branco, que compreenderá ações de requalificação da Praça Presidente Castelo Branco e instalação de um mirante no local; a requalificação das áreas remanescentes, próximas ao viaduto, incluindo o tratamento do talude, que conduz ao mirante; e a requalificação da Praça do Vaticano.

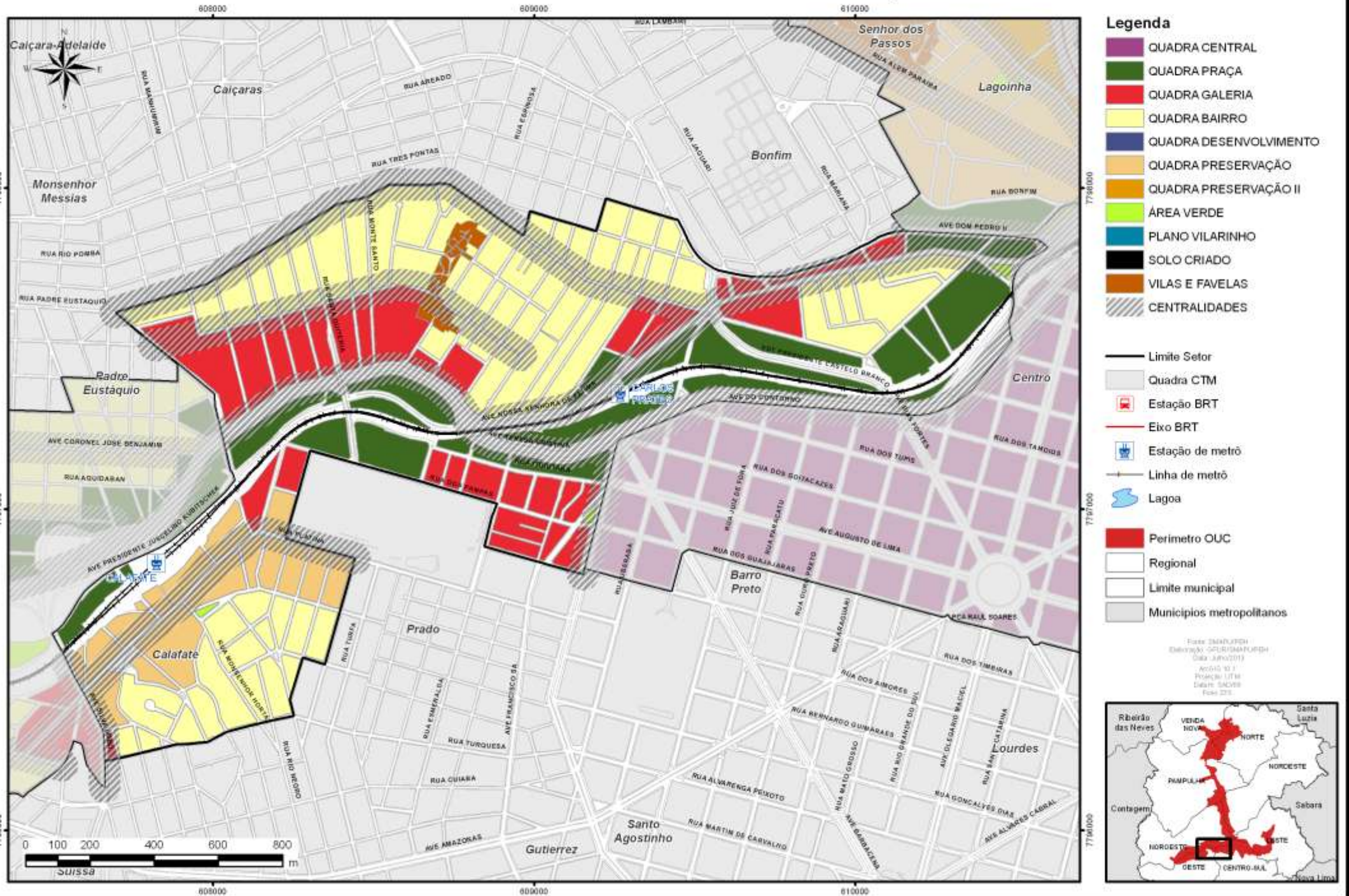
- A implantação de trechos viários que possibilitarão a continuidade da Avenida Guaratan, vencendo as atuais interrupções da avenida, que dificultam a alimentação do metrô por linhas de ônibus e sobrecarregam a Rua Platina. Propõe-se, assim, a reconecção da Avenida Guaratan entre a Avenida do Contorno e Avenida Silva Lobo e o alargamento da Rua Ituiutaba, com vistas a proporcionar a ligação direta com a Avenida Augusto de Lima.



Figura 3.8.3: Referência para o mirante. Mirante Mangabeiras (Belo Horizonte).

A estratégia de ocupação para este setor prevê a implantação de *Quadras Praça* nas áreas próximas ao corredor e com acesso às estações de metrô e *Quadras Galerias*, em áreas com potencial para a formação de centralidades, ou em pontos onde as possibilidades de atravessamento qualificarão os percursos dos pedestres, como nas quadras extensas do Bairro Carlos Prates. Ressalta-se ainda a presença de *Quadras Preservação* no interior do Conjunto Urbano Bairro Prado e Calafate, como forma de incentivar a manutenção das características histórico-culturais da região e de *Quadras Bairro* nas áreas mais afastadas do corredor.

3.8.1 - SETOR BOULEVARD OESTE: OCUPAÇÃO



3.8.2 - SETOR BOULEVARD OESTE: INTERVENÇÕES



- Legenda**
- BICICLETARIO
 - PARACICLO
 - PONTO DE ÔNIBUS ESPECIAL
 - PISTA EXCLUSIVA DE ÔNIBUS
 - REDE CICLOVIÁRIA
 - EIXO DE PEDESTRE
 - TRAVESSIA URBANA
 - CONEXÃO AMBIENTAL A
 - CONEXÃO AMBIENTAL B
 - CONEXÃO AMBIENTAL C
 - CONEXÃO AMBIENTAL D
 - NOVA VIA
 - ADEQUAÇÃO VIÁRIA
 - TÚNEIS E TRINCHEIRAS
 - VIADUTO
 - EQUIFAMENTO
 - ÁREA REMANESCENTE
 - PRAÇA
 - PARQUE
 - QUADRAS ADENSAMENTO
 - QUADRAS AMORTECIMENTO
 - ÁREA VERDE
 - VILAS E FAVELAS
 - Limite Setor
 - Quadra CTM
 - Estação de metrô
 - Linha de metrô
 - Curso d'água
 - Lagoa

Faixa: 50410000
 Escala: 1:50.000 (UTM)
 Data: 18/02/2011
 ANGE 10.1
 Projeto: UTM
 Data: 04/02/2011
 Folha: 220



3.9 SETOR CENTRAL

O Setor Central abrange parte do Bairro Centro, e parte do Barro Preto, as alças viárias do Complexo da Lagoinha, a Praça do Peixe, a Praça do Centenário, grande parte do Bairro Floresta, além da porção mais próxima ao Centro do Bairro Santa Efigênia. Trata-se, portanto, de uma região de grande complexidade na medida em que abrange o principal centro da Região Metropolitana de Belo Horizonte, sendo dotada inclusive de comércios e serviços que atendem às demandas locais, regionais e metropolitanas. Este é ainda o setor que possui a melhor infraestrutura de todo o perímetro da OUC, sendo permeado por ampla rede de transportes e equipamentos públicos.

À Avenida do Contorno e à Avenida dos Andradas, que compõem o eixo viário Leste-Oeste desta OUC, somam-se as avenidas Afonso Pena, Amazonas, Augusto de Lima, Bias Fortes, Assis Chateaubriand e Francisco Sales, como as principais vias responsáveis pela articulação do setor.

Este setor apresenta os zoneamentos próprios do núcleo central da cidade, como a ZCBH e a ZHIP, ao lado dos zoneamentos ZAP e ZA, que estão presentes no Bairro Floresta. Percebe-se ainda a presença da ZPAM correspondente à área do Parque Municipal Américo Renné Giannetti. Nesse setor não são verificadas ZEIS.

É importante observar que o Setor Central abrange ainda o perímetro da Operação Urbana das Áreas Centrais, definidas pelo Plano Diretor, a partir do Plano de

Reabilitação do Hipercentro, que compreende três regiões: a Rua dos Guaicurus e Rodoviária; a Casa do Conde de Santa Marinha; e a Região dos Mercados Central e Novo. O plano de ação para o setor procura atender a algumas finalidades da Operação Urbana das Áreas Centrais, como a otimização das áreas envolvidas em intervenções urbanísticas de porte e reciclagem de áreas consideradas subutilizadas; a implantação de espaços públicos; e a dinamização de áreas.

Indo ao encontro das diretrizes propostas para as OUC Áreas Centrais e também de algumas diretrizes estabelecidas pelo Plano de Reabilitação do Hipercentro, as propostas para o setor promoverão:

- A requalificação urbanística e ambiental da área;
- A diversificação dos usos, a partir da adoção do modelo de ocupação *Quadra Central*, incentivando a introdução do uso residencial na região;
- O incentivo aos condomínios de uso misto com comércio no nível térreo, galerias comerciais com espaços de usos público, no interior dos quarteirões, também viabilizados a partir da implementação da *Quadra Central*;
- O incentivo ao *retrofit* de edificações vazias ou subutilizadas, a partir da implementação, também no âmbito da Operação Urbana Consorciada, dos parâmetros e definições da Lei nº 9.326/2007, no perímetro definido pela citada norma, como forma de viabilizar a introdução do uso residencial e misto, nesses imóveis.

- A aplicação de instrumentos como o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios e IPTU progressivo no tempo;

Pontua-se ainda que, o conjunto de ações propostas para o Setor apropria-se do grande número de intervenções de requalificação urbana já realizadas pelo poder público nos últimos anos na área, além de considerar os investimentos públicos já previstos para o setor. Os *Projetos Âncora* propostos para o Setor Central são:

- A Conexão Centro-Lagoinha, criada com o intuito de minimizar a grande desconexão entre a área Central e a Lagoinha, produzida por fortes barreiras (a linha férrea, o canal do Ribeirão Arrudas e o complexo viário da Lagoinha). A Conexão Centro-Lagoinha compreende a implantação de uma esplanada que conecte a Av. Afonso Pena até o Bairro Lagoinha e as avenidas Dom Pedro II e Nossa Senhora de Fátima e que se beneficie da confluência do transporte municipal, metropolitano e interestadual em decorrência da presença do Terminal Rodoviário Intermunicipal (futuro terminal metropolitano de integração), da estação BHBUS e do metrô. A partir desse núcleo de acesso ao transporte público, propõe-se a abertura de novos eixos de circulação de pedestres e ciclistas, além do tratamento dos baixios dos viadutos do Complexo Viário da Lagoinha. Esse Projeto Âncora também compreende a requalificação da Praça Rio Branco; a implantação de uma praça no estacionamento da Rodoviária; a reforma interior do Terminal Rodoviário, propriamente dito, de forma a privilegiar a circulação de pedestres pelo eixo central da edificação; e a

construção da nova Estação de Metrô da Lagoinha, integrada à esplanada proposta.



Figura 3.9.1: Propostas para integração entre Rodoviária e Lagoinha

- A implantação de Conexões Ambientais, que compreendem arborização intensiva no setor, associada ao alargamento de calçadas e à priorização do pedestre. As conexões ambientais qualificarão os espaços públicos ao longo das ruas principais, integrando-os aos parques e às praças existentes e propostos e às áreas livres para uso público implantadas a partir da aplicação dos modelos de ocupação. Ao promoverem a qualificação paisagística da área, tais intervenções contribuirão para ampliar o fluxo de pedestres e para dinamizar as atividades de comércio e serviços no setor.

As estratégias de mobilidade urbana para o setor concentram-se principalmente, na melhoria das condições de acesso às estações de metrô e ao Hipercentro a partir dos bairros limítrofes, melhorando as passarelas, passeios, e condições de

segurança para pedestres. Foram também traçados vários eixos de pedestres nos interiores de diversas quadras, como forma de garantir atravessamentos que deverão ser viabilizados pelos novos empreendimentos. Como mais uma forma de estímulo à utilização de transporte coletivo, estão sendo previstas ainda a implantação de uma série de pistas exclusivas para ônibus, definidas a partir das propostas do Plano de Reabilitação do Hipercentro.

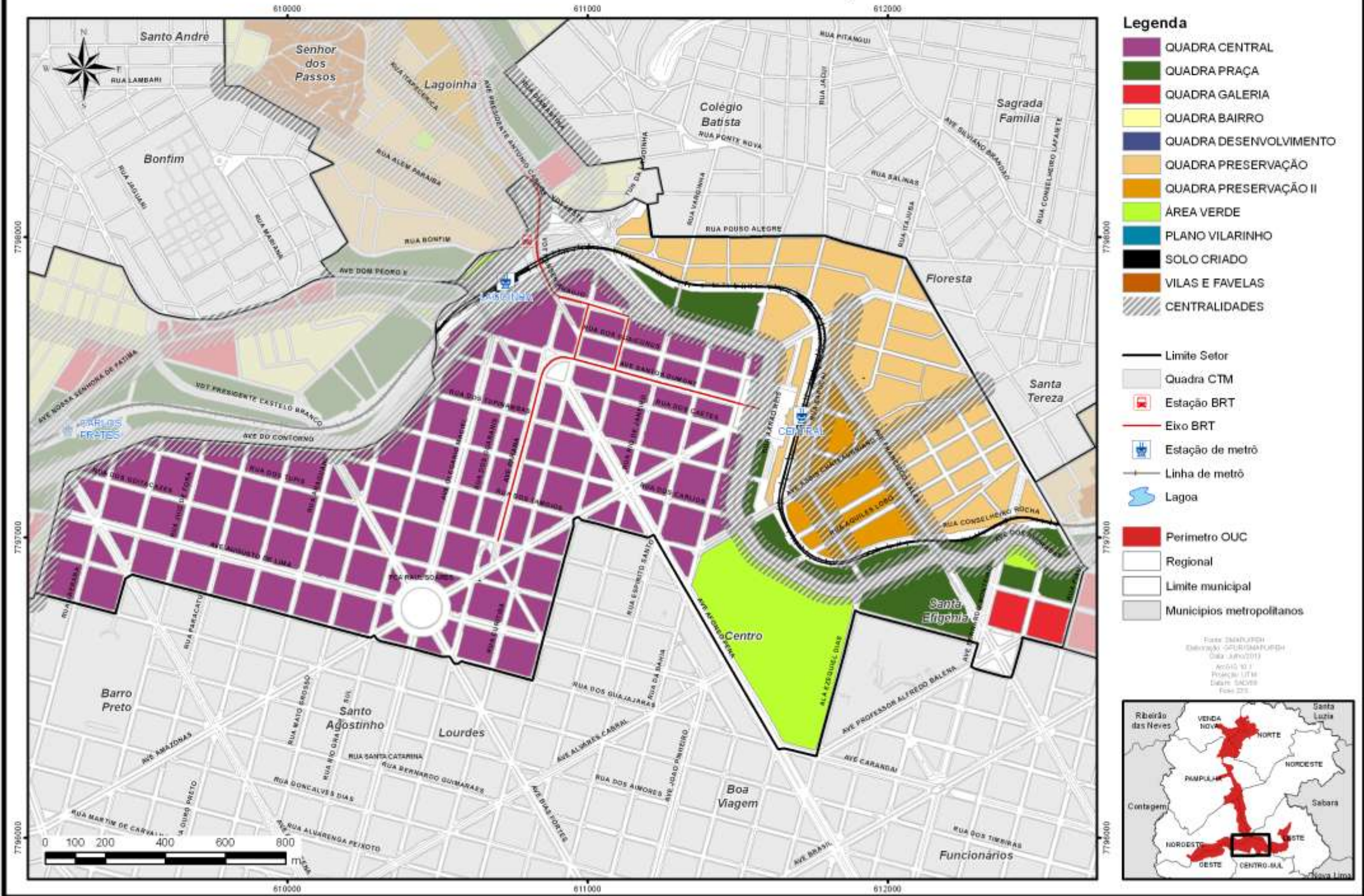


Figura 3.9.2: Referência de tratamento paisagístico para as Conexões Ambientais

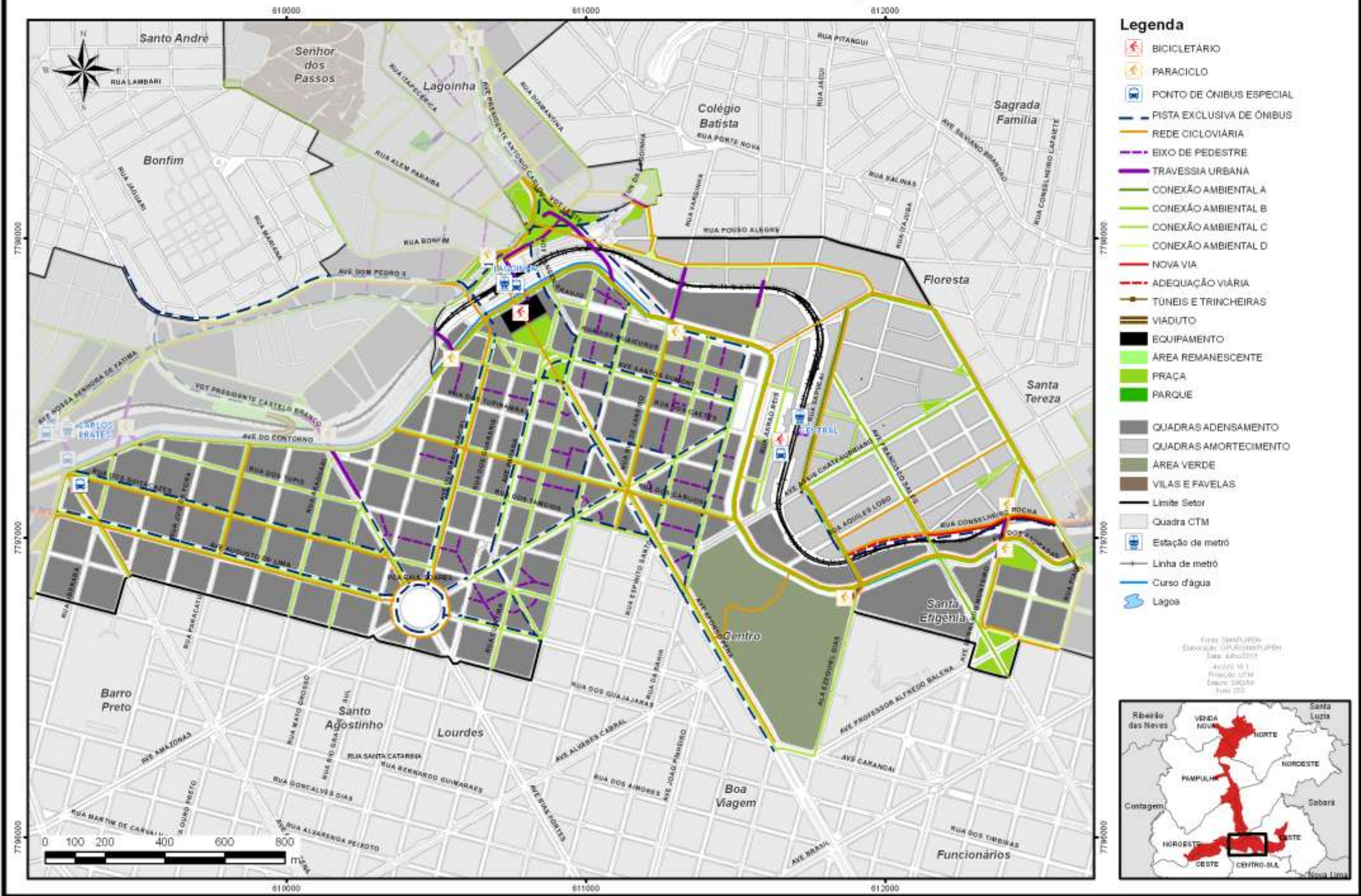
A estratégia de ocupação para este setor prevê a implantação de *Quadra Central* nos bairros Centro e Barro Preto, compreendendo uma extensa área. A *Quadra Central*, conforme descrito na seção dedicada aos modelos de ocupação, permitirá um maior adensamento populacional na região, na medida em que incentiva unidades habitacionais menores, associadas ao estímulo a empreendimentos com menor número de vagas de garagem, priorizando o uso de transporte coletivo em relação ao transporte individual. Essa tipologia também estimula o uso misto, a implantação de atravessamentos de quadra e a liberação de espaços livres para uso público. Lindeiras à Avenida dos Andradas, principalmente localizadas no Bairro Santa Efigênia, estão dispostas *Quadras Praças*, modelos de ocupação que possibilitam uma grande liberação de espaço público, que irão se integrar ao Bulevar Arrudas. Verifica-se ainda a presença de *Quadras Preservação* no Bairro Floresta, que contribuirão para a manutenção das características histórico-culturais do bairro.

Cabe ressaltar, por último, que o setor é caracterizado pela presença de um grande número de edificações de interesse cultural, inseridas em conjuntos urbanos protegidos. Assim, todas as intervenções em imóveis inseridos nesses perímetros de proteção deverão ser submetidas à aprovação do Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte (CDPCM-BH), conforme tratado no capítulo sobre o Patrimônio Cultural.

3.9.1 - SETOR CENTRAL: OCUPAÇÃO



3.9.2 - SETOR CENTRAL: INTERVENÇÕES



3.10 SETOR PARQUE LINEAR LESTE

O Setor Parque Linear Leste é delimitado a leste pelo eixo da Avenida do Contorno, no cruzamento com a Avenida dos Andradas, seguindo pelo eixo da Rua Piauí e a oeste, pelo eixo das ruas Itaituba e Antônio Olinto. O setor abrange principalmente parte dos bairros Santa Efigênia, Santa Tereza, Horto e Esplanada. A Avenida dos Andradas é responsável pela principal articulação viária da região, tendo também importante papel na composição da paisagem urbana do setor, devido à presença do Ribeirão Arrudas em canal aberto.

Esse setor apresenta um grande número de zoneamentos, destacando-se no Bairro Santa Efigênia a ZA, a ZCBH e a ZP1 onde se encontram imóveis referenciais como o Hospital Militar, o Instituto Raul Soares, a Câmara Municipal, o Quartel, a Praça Floriano Peixoto, entre outros; no Bairro Santa Tereza, a ADE Santa Tereza, com caráter de proteção cultural, abrangendo edificações como a Igreja de Santa Efigênia e o Mercado Distrital de Santa Tereza; e a ZAP no restante do setor. É marcante ainda a presença de um grande número de ZEIS na área.

O plano de ação para o Setor Parque Linear Leste valoriza o caráter ambiental da área, a partir da implantação de um Parque Linear,

que ampliará os usos de espaços públicos para a prática de atividades ao ar livre. O plano de ação também valoriza a implantação de uma série de conexões e travessias urbanas, que ampliem a permeabilidade dos bairros e que minimizem o caráter de barreira do eixo.

As estratégias de mobilidade focam na requalificação dos acessos e micro acessos às estações de metrô existentes no Setor, para sustentar o adensamento proposto. As requalificações propostas abrangerão tratamento paisagístico do entorno das estações e a implantação e requalificação de passarelas e travessias urbanas, sempre integradas ao parque ou a outros equipamentos de uso público propostos. Merecem destaque também as propostas para adequação viária da Rua Conselheiro Rocha, através da implementação de dois trechos: entre Rua Itambé e Av. do Contorno e entre Av. do Contorno e Estação Santa Tereza.

Os *Projetos Âncora* previstos para este setor são:

- A implantação do Parque Linear Vale do Arrudas que criará espaços livres para uso público e áreas verdes ao longo da calha aberta do ribeirão. O parque oferecerá opções de lazer mais estruturadas para a população que, tradicionalmente já utiliza a pista marginal norte da Avenida dos Andradas para a prática de atividades ao ar livre, nos finais de semana. Um cuidadoso tratamento

paisagístico, associado à implantação de ciclovias e travessias urbanas irão potencializar a utilização deste parque linear.



Figura 3.10.1: Referência para o Parque Linear Vale do Arrudas

- A implantação de Conexão de Pedestres e Cicloviária entre as Praças Duque de Caxias e Floriano Peixoto, que permitirá maior integração entre bairro e região central.

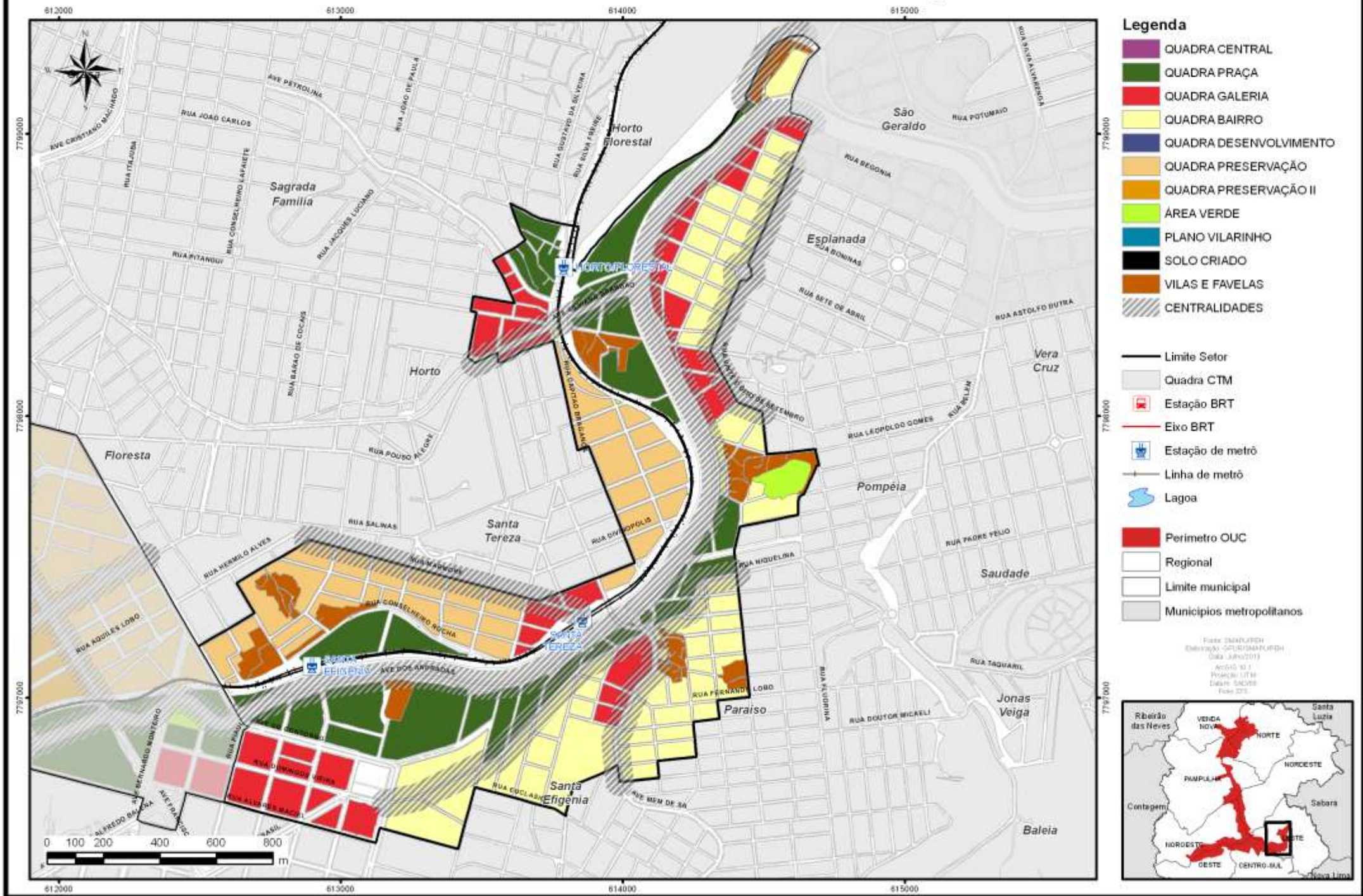


Figura 3.10.2: Referência para a Conexão Urbana, Tarragona (Espanha).

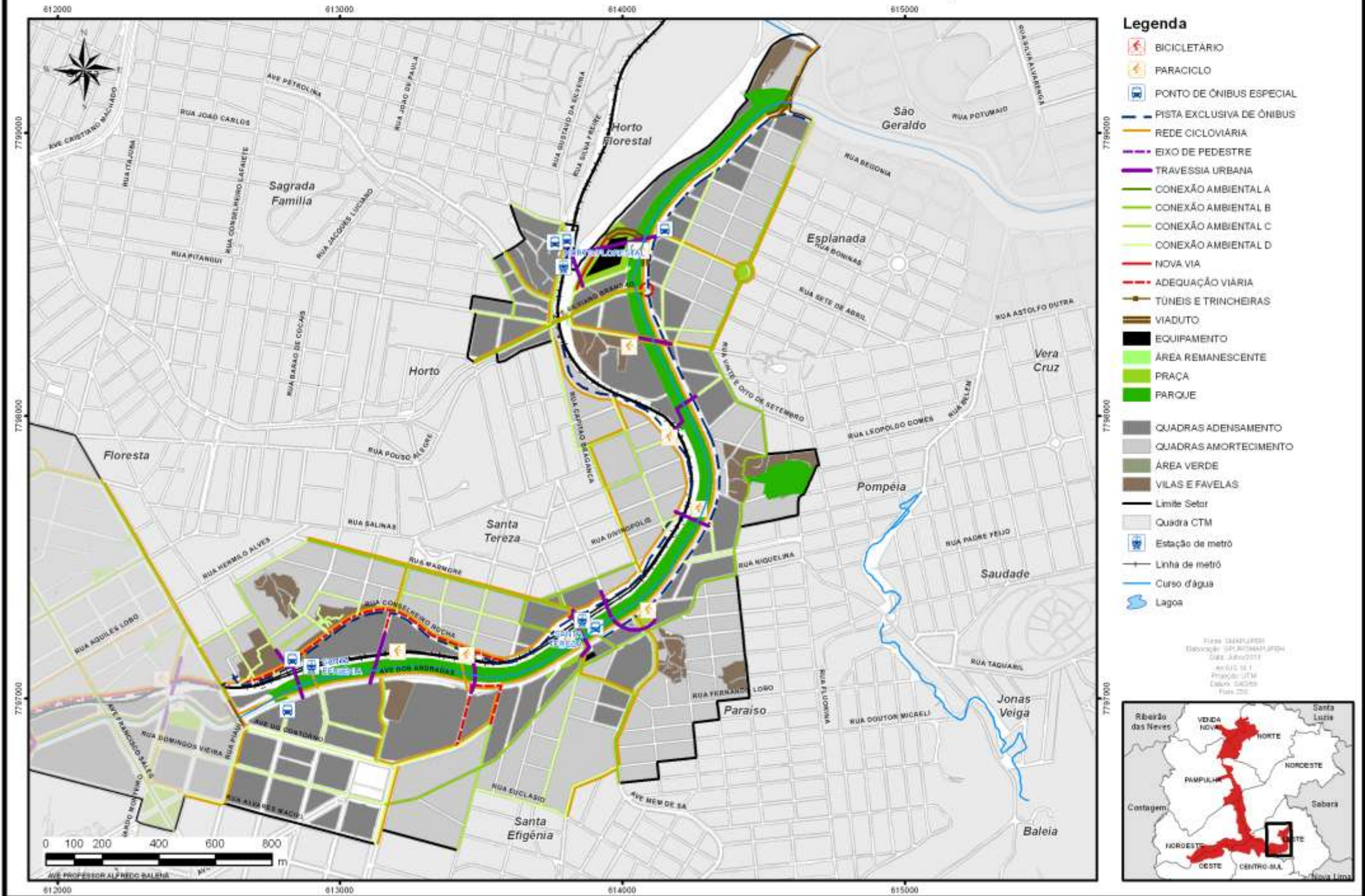
A estratégia de ocupação para este setor prevê a implantação de *Quadras Praça* em

áreas próximas ao corredor e com acesso às estações de metrô e *Quadras Galeria* em pontos estratégicos com objetivo de incentivar centralidades. Entre esses pontos estratégicos para a formação de centralidades, estão as quadras do bairro Santa Efigênia, situadas dentro da Avenida do Contorno; as quadras próximas ao cruzamento da Rua Niquelina com a Avenida Mem de Sá; as quadras próximas à Estação de Metrô Santa Tereza; as quadras do Bairro Esplanada voltadas para a Avenida dos Andradas; e as quadras no Bairro Horto próximas à Silvano Brandão. Com o intuito de incentivar a preservação das características histórico-culturais do Bairro Santa Tereza, este teve a maioria de suas quadras definidas como *Quadras Preservação*. O restante do setor foi demarcado com o modelo de ocupação *Quadras de Bairro*, respeitando-se, é claro, as ZEIS previamente existentes.

3.10.1 - SETOR PARQUE LINEAR LESTE: OCUPAÇÃO



3.10.2 - SETOR PARQUE LINEAR LESTE: INTERVENÇÕES



4. PROGRAMA DE ATENDIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL À POPULAÇÃO DIRETAMENTE AFETADA

4.1 INTRODUÇÃO

Operações Urbanas Consorciadas, de modo geral, como as experiências concretas vêm demonstrando, causam impactos socioeconômicos diferenciados para os diversos grupos sociais que têm algum vínculo com as áreas sob sua intervenção, sejam eles moradores, proprietários, sejam usuários das áreas das mesmas.

Os setores mais fragilizados social e economicamente certamente são os mais atingidos pela valorização dos imóveis e pela renovação das áreas afetadas.

Em que pese os impactos da operação se repartirem de modo assimétrico sobre a população da área afetada, o conjunto de intervenções propostos propicia a um amplo conjunto dos moradores e usuários, atuais e futuros, um modo e qualidade de vida urbana melhor, pois torna possível uma maior proximidade entre as atividades laborais e os lugares de morar, de consumo e de lazer, lugares esses bem servidos por sistemas de transportes coletivos combinado com alternativas de uso de veículos não motorizados.

A construção de condições para que Belo Horizonte seja uma cidade mais aprazível para morar tendo como referência novos paradigmas de uso e ocupação do solo, centrados no adensamento que visa à construção de cidades compactas, vai implicar em transformações profundas na configuração da cidade e ressignificações conceituais acerca de modos de vida urbana.

A renovação e a requalificação da cidade, imperativos para o desenvolvimento e progresso urbanos, se por um lado significam melhores condições socioambientais e de vida para os grupos sociais que delas possam apropriar, por outro, a valorização da terra e o aumento dos preços dos imóveis são fatores que contribuem para movimentos de emigração, voluntários ou não, de estratos sociais mais fragilizados do tecido social para regiões mais afastadas da cidade, lugares muitas vezes inóspitos, que não contam com as condições urbanas minimamente necessárias para a qualidade de vida na cidade. A OUC propõe que a renovação urbana seja feita numa perspectiva de cidade compacta, devendo-se evitar a extensão da malha urbana, com todos os custos que ela implica, primando pelo adensamento populacional em lugares onde a infraestrutura da cidade é subutilizada ou onde ela poderá

ser aprimorada por meio de transformações urbanísticas.

Com o intuito de assegurar o direito à cidade a todos, viabilizando a renovação, mas procurando minimizar os inexoráveis impactos negativos decorrentes deste processo de renovação urbana sobre os grupos sociais mais vulneráveis, é que a presença do poder público, através da afirmação de suas políticas públicas específicas para a área da operação se faz necessária. Dessa maneira, o uso de instrumentos propostos no Estatuto das Cidades como o PAES- Programa de Atendimento Econômico e Social - se reveste de importância crucial.

4.2 OBJETIVOS DO PROGRAMA DE ATENDIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL- PAES

Reconhecendo a presença de efeitos sociais e econômicos decorrentes das intervenções urbanísticas, o Estatuto da Cidade, lei federal no. 10257 de 2001 exige, no seu artigo 33, inciso III que a lei que aprovar o plano de operação urbana consorciada contenha o Programa de Atendimento Econômico e Social para a população diretamente afetada

pela operação, além da “forma de controle da operação obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil” (artigo VII do mesmo inciso). O Plano Diretor de Belo Horizonte (lei no. 7165/1996), em consonância com o Estatuto da Cidade, contempla as mesmas exigências deste Estatuto no seu artigo 69, parágrafo 4º.

A implantação da operação urbana consorciada, ao promover transformações urbanísticas e ambientais, provocará também modificações de grande significado na configuração social, demográfica e econômica nos territórios que serão palco de intervenções. Nesse sentido é que se busca, através de um Programa de Atendimento Econômico e Social, atenuar os impactos sobre a população diretamente afetada pelas intervenções propostas nas áreas.

Alcançadas as transformações urbanísticas estruturais e a valorização ambiental, propostas pelo Plano Urbanístico, a garantia de permanência da população em situação de vulnerabilidade social residente na área, com melhorias sociais, deve ser o principal objetivo deste Programa de Atendimento. Esses moradores e os usuários devem ter condições de ali permanecer e usufruir dos benefícios da operação urbana consorciada. Para tanto o Programa deve garantir:

I – o acompanhamento social e o reassentamento dentro da área da Operação Urbana da população em situação de

vulnerabilidade social diretamente afetada pelas obras das intervenções previstas;

II – o combate aos processos de expulsão da população em situação de vulnerabilidade social, por conta da elevação do preço do solo e do custo de vida na área, através de medidas tais como o estímulo à produção de habitação de interesse social na área da Operação Urbana, entre outras;

III – o desenvolvimento de ações e projetos de inclusão social e produtiva, qualificação profissional e geração de emprego e renda para a população afetada;

IV- A criação institucional de instrumentos que assegurem a efetiva participação da população local nas avaliações dos impactos sócio econômicos da Operação, bem como na construção de alternativas capazes de lhe assegurar compensações no caso da mesma estar sujeita a impactos adversos. O estabelecimento de canal participativo perene e transparente deve garantir o diálogo e a troca de informações entre a população afetada e o Poder Público.

A execução do Programa de Atendimento deve ser contínua e iniciar-se com a vigência da lei da Operação Urbana Consorciada, haja vista que a tendência à expulsão da população pode ocorrer pela simples expectativa do mercado imobiliário acerca dos desdobramentos das ações de planejamento urbano.

A OUC pretende ainda incentivar a manutenção na área das atividades econômicas tradicionais existentes, em geral associadas ao patrimônio cultural imaterial encontrado na Lagoinha, mas também presentes em outros bairros, bem como o desenvolvimento de novas atividades para reforço às centralidades (áreas de comércio e serviços), com os objetivos de proporcionar condições de permanência à população, empregos mais próximos de casa, menores deslocamentos, variedade de usos e atividades, maior movimento de pessoas nas ruas, entre outros efeitos benéficos para a cidade.

Como mecanismo de recuperação da valorização imobiliária, a Operação Urbana Consorciada deve financiar a execução deste Programa, contando para isso com contrapartidas e incentivos, a fim de direcionar a atuação do mercado imobiliário. Como as melhorias estruturais a que a área estará sujeita certamente provocarão – como já têm provocado – a valorização imobiliária, é justo compartilhar os custos de implantação do projeto, caso contrário o poder público, isoladamente, sequer teria recursos para tais intervenções. Por outro lado, há uma parcela da população que correrá o risco de ser expulsa da área, porque a valorização imobiliária, ao criar oportunidades para investimentos, pode ter esse efeito negativo. A literatura já produzida sobre as Operações Urbanas atenta para estes aspectos. Para Olbertz, “a execução da operação urbana

produzirá modificações significativas na área focalizada, o que poderá resultar em conseqüências lesivas aos interesses de parcela da população moradora e usuária. Tais conseqüências serão geralmente vivenciadas nos casos de desapropriações, de incompatibilidade dos usos praticados e daqueles previstos pela operação (com os transtornos correspondentes), dentre outras hipóteses de alteração da situação habitual dos moradores e usuários” (Olbertz, 2011, p. 89).

Entendemos ser tarefa do poder público equacionar impactos positivos e negativos no planejamento da operação urbana, a fim de que seus benefícios possam ser sentidos, no decorrer da implementação, pela população residente e usuária da área. A outorga onerosa de direitos urbanísticos adicionais de construção aos empreendedores imobiliários é uma forma de se recuperar a chamada “mais valia urbana”. Esses recursos podem ser destinados a assegurar a permanência de grupos da população impactada na área da Operação.

4.3 CARACTERIZAÇÃO DA POPULAÇÃO ALVO

Este Programa de Atendimento parte do pressuposto de que a população atualmente residente em toda a área será afetada pela OUC, mas reconhece que a população em situação de vulnerabilidade social tem menos chances de reagir a seus impactos, e por isso

apresenta maior demanda por assistência direta, para a qual os recursos gerados pela OUC devem ser preferencialmente dirigidos.

O presente Programa volta-se, prioritariamente, ao seguinte público-alvo:

- a) população de vilas e favelas sujeitas à remoção e reassentamento;
- b) moradores de assentamentos precários e irregulares;
- c) moradores de áreas de risco geológicas;
- d) população de baixa renda cuja renda familiar atinge até cinco salários mínimos.
- e) população residente que, independente da condição de vulnerabilidade deve ser removida e reassentada devido aos projetos da OUC.
- f) moradores de aluguel cuja renda familiar atinge até seis salários mínimos, sujeitos às injunções do processo de renovação da área.
- g) pequeno comércio tradicional local domiciliado em imóveis de aluguel.

4.4 IMPACTOS SOBRE A POPULAÇÃO AFETADA

A literatura técnica acerca das Operações Urbanas é bastante crítica com relação ao instrumento, embora também o veja como oportunidade para as “melhorias sociais” e a

“valorização ambiental” apregoadas pela legislação. Alertas como este, sobre a forma como se implementa e a dificuldade de se planejar os impactos sobre a população residente e usuária são muito comuns. Os diferentes olhares sobre o instrumento que reconhecidamente pode promover múltiplos benefícios sociais e ambientais à cidade bem como causar efeitos adversos à população afetada decorrem em boa medida da multiplicidade de formas que podem ser assumidas pelas operações urbanas, o que dificulta a produção de uma legislação mais geral para abarcar os diferentes casos e torna necessária a criação de leis específicas para as inúmeras Operações Urbanas.

“As operações urbanas são justificadas por todos, como um instrumento importante para uma nova e moderna forma de gestão concertada, adaptada às contingências da nova economia. Na sua defesa, citam-se, entre outras qualidades, o seu uso com sucesso nos países industrializados, seu caráter redistributivo, seu potencial de arrecadação, as perspectivas de renovação com financiamento privado de áreas degradadas. Mas, como já dissemos, se boa parte dessas qualidades podem ser reais, sua efetivação depende muito da forma como serão detalhadas as operações.” (Maricato e Ferreira, 2002)

A atração de investimentos imobiliários de vulto para a área da operação urbana e os estímulos à renovação urbana propostos

promovem alterações no padrão de ocupação. Em diversos locais, é justamente o que o instrumento da operação urbana consorciada pretende: substituir o atual padrão de ocupação por outros, que melhor aproveitem a infraestrutura instalada.

Enumeramos alguns desafios que a operação urbana deve procurar equacionar, sobre os quais discorreremos abaixo:

- aumento do preço dos imóveis e do custo de vida, em decorrência da substituição de parte da população residente e usuária por outra de maior poder aquisitivo;
- perda de empregos em atividades tradicionais locais, que poderão ser substituídos por outros de características diferentes, bem como a extinção de atividades tradicionais em boa medida devido à criação de novas centralidades a partir do adensamento;
- necessidade de remoção e reassentamento de parte da população, para a execução de obras;
- expulsão de população de baixa renda para áreas mais distantes, em virtude da valorização do preço do solo.

Silva (2006) vê as seguintes consequências para a diversificação do perfil populacional:

“De qualquer modo, se aceitarmos que a diversidade (incluindo as classes médias altas) é desejável, a experiência nos mostra

que são necessários instrumentos para garanti-la. Quando se traz pessoas que podem pagar mais (pela moradia, pelo cinema, pelo café...), isso vai provocar o aumento do preço dos imóveis, criando uma situação em que a competição é desigual para moradores e atividades que necessitam aluguéis mais baratos.” (Silva, 2006, p. 14)

A perda de empregos em atividades tradicionais locais, por sua vez, pode ser atribuída, entre outros motivos, à substituição do pequeno comércio por outros tipos e também à substituição da tipologia de moradia de casa para apartamento. Nesse último caso, a perda de postos de trabalho ocorre porque a população de baixa renda às vezes se utiliza do espaço da casa para desenvolver pequenos ofícios, o que nem sempre é viável no ambiente de apartamento. As próprias atividades econômicas tradicionais estão sujeitas ao desaparecimento haja vista que serão formadas novas centralidades para atender os padrões de consumo mais exigentes dos novos moradores.

A operação prevê diversas situações em que será necessário remover e reassentar parte da população, para a execução de obras. Para esses casos, além da abertura de canais de diálogo com as populações envolvidas, deverão estar previstos no Programa de Atendimento recursos específicos, arrecadados pela própria OUC, a serem investidos no reassentamento, provisório ou

permanente, e no atendimento direto aos moradores.

Nesse contexto de valorização imobiliária e aumento do custo de vida, moradores de vilas, favelas, assentamentos precários, conjuntos habitacionais, moradores de aluguel e o comércio tradicional são muito suscetíveis a processos de exclusão territorial, quer seja pela “lei do mercado” exemplificada acima, ou por serem os acordos negociados lesivos aos seus interesses – exemplificados pelas indenizações não vinculadas a uma nova moradia, cujo valor é inferior ao necessário a uma nova aquisição, ou pelas formas mais ortodoxas de desalojar moradores, como sua expulsão sumária de terras irregularmente ocupadas. Indenizados ou expulsos das áreas de origem, os moradores irão ocupar regiões mais distantes, social e economicamente mais segregadas, repercutindo negativamente em suas condições de vida. Caso isso ocorra, não terá sido atingido o objetivo de compartilhar o bônus do desenvolvimento urbano proporcionado pelas intervenções promovidas pela operação urbana.

4.5 A POPULAÇÃO AFETADA NA ÁREA DA OUC

Conforme visto, a Operação Urbana proposta irá trazer impactos significativos para os diferentes grupos sociais moradores e usuários do seu perímetro, bem como da sua área de influência. Os eixos leste/oeste e

norte/sul apresentam contingentes significativos de habitantes portadores de inúmeras vulnerabilidades sociais e econômicas cabendo destacar os moradores de Vilas e Favelas e moradores de aluguel.

A OUC Antônio Carlos/Pedro I – Leste-Oeste /Vale do Arrudas possui 248.671 habitantes em seu perímetro (considerando setores censitários), o que representa 10,48% dos habitantes da cidade de Belo Horizonte. Em relação à população moradora proprietária e locatária, considera-se mais significativo o impacto sobre aquela com renda dos responsáveis de até seis salários mínimos, e que reside nas áreas mais centrais, as mais valorizadas da Operação. Nessas áreas, os domicílios alugados representam cerca de 30% do total de domicílios, cujos moradores, cerca de 38.000 pessoas, podem vir a ser impactados pelas intervenções da OUC. Os habitantes dos aglomerados subnormais (vilas e favelas) da OUC totalizam 43.375 pessoas, 17,44% do total de moradores da área considerada. Em adição a estes dados, é importante citar que 446 famílias serão removidas de suas habitações devido às obras previstas no Plano Urbanístico da OUC.

Para além da população tradicionalmente afetada por requalificações urbanas, esta OUC demanda uma atenção especial por sua configuração espacial na cidade. O perímetro da OUC é formado por um eixo onde é significativa a diferença entre centro e periferia. Os dois extremos, em especial o

extremo leste da Operação, é um local economicamente deprimido e depositário de um grande contingente de trabalhadores pouco qualificados e, portanto, permanentemente sujeitos à exclusão dos circuitos mais dinâmicos do mercado de trabalho. Por outro lado, as áreas mais centrais da Operação são auto propulsoras do seu desenvolvimento em função da presença de grandes centralidades, econômicas ou não, e também de imensos recursos de capital econômico, intelectual e cultural. Nesse sentido, a prevenção dos impactos negativos sobre a população afetada deverá considerar a necessidade de minorar esta diferença, e não acentuá-la, buscando um maior equilíbrio entre as ofertas e oportunidades das diversas áreas da OUC e da cidade.

4.6 PROPOSTAS

As propostas deste Programa têm como base os seguintes pressupostos:

- Remoções e reassentamentos, quando necessários, deverão ocorrer no perímetro da OUC;
- A população afetada deve ser considerada enquanto protagonista do processo, e não como um mero agente reativo às decisões tomadas em outras instâncias e à sua revelia – o que implica a construção de mecanismos de participação popular, o empoderamento da população

afetada, a possibilidade de deliberação sobre questões do seu interesse e o amplo acesso aos planos de informações relevantes sobre a OUC, possibilidades a serem construídas juntamente com o grupo gestor da OUC.

- O poder público exercerá suas prerrogativas de mantenedor da coesão social e de promotor de inclusão e inserção sociais, assegurando que os direitos sociais e econômicos da população afetada serão respeitados.

Com o intuito de organizar essas ações e iniciativas em um planejamento consistente de enfrentamento dos impactos esperados na operação, o Programa de Atendimento à População Afetada traz as seguintes propostas:

4.6.1 CRIAÇÃO DE UM COMITÊ DE GERENCIAMENTO DE IMPACTOS POTENCIAIS E EFETIVOS AO NÍVEL LOCAL

Reconhecendo como legítimo e necessário o progresso da cidade e entendendo que os processos de ocupação baseados em parcerias público privadas, que a movem nessa busca de novos paradigmas urbanísticos trazem possibilidades de desequilíbrios econômicos e sociais é que se propõe a criação de um comitê de gerenciamento de impactos potenciais e efetivos sobre a população afetada, com finalidades de mitigar aqueles de natureza econômica e social nos territórios em que

devem ocorrer as intervenções da Operação, bem como buscar alternativas que sejam favoráveis à população afetada.

Esse comitê, de nível tático operacional, se encarregaria da otimização das intervenções da operação nos territórios da mesma. Por otimizar intervenções, entende-se aqui o exercício de se encontrar e propor soluções mais satisfatórias e/ou menos desfavoráveis às populações diretamente afetadas. Articulados a esse comitê gerencial de nível local, propõe-se que sejam criados “escritórios regionais” da Operação em áreas estratégicas em cada um dos setores da OUC.

Propõe-se que esse Comitê de Gerenciamento de Impactos Econômicos e Sociais no âmbito da área de influência e no perímetro da operação, seja constituído por profissionais integrantes do corpo técnico da PBH vinculados à Urbel, Sudicap, à Secretaria Municipal de Políticas Sociais, à BH TRANS e à Secretaria Municipal de Desenvolvimento, devendo atuar sob a coordenação do Grupo Gestor da OUC. Isso porque essas Secretarias e Autarquias possuem conhecimentos técnicos e de políticas públicas, bem como experiências acumuladas que são adequadas para responder os grandes desafios colocados à implementação da operação, sejam eles de natureza física, sejam em relação às questões socioeconômicas. A operação necessita de equipes de trabalho

multidisciplinar que atuem de modo intersetorial ao nível local.

O Comitê de Gerenciamento de Impactos Econômicos e Sociais (lembrando que, como os impactos são multidimensionais, ele apresentam interfaces para além dos seus aspectos econômicos e sociais) teria como atribuições fundamentais:

a) apresentação e avaliação dos projetos e seus possíveis impactos de natureza socioeconômica, juntamente com a população a ser impactada, com suporte do corpo técnico da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, no âmbito microlocal da Operação, reportando ao Grupo Gestor da OUC, os resultados e soluções advindas da participação técnica e comunitária.

b) cadastramento dos moradores e usuários das áreas renováveis para fins de inscrição para provimento de Habitação de Interesse Social, programas de aluguel temporário ou outros porventura existentes no âmbito do poder público municipal e no âmbito federal, como o Programa MCMV, bem como para presumíveis empregos a serem criados nas áreas, entre outros.

c) proposição de manutenção de atividades econômicas tradicionais nas áreas renováveis, a partir de avaliações técnicas de sua viabilidade econômica e mercadológica de atendimento aos novos moradores da área. Inscrição de pequenos proprietários de comércio local em programas de crédito e de

capacitação gerencial ofertados pela iniciativa privada, passíveis de parceria.

Essas e outras proposições viáveis, vislumbradas a partir de análises das situações concretas de adensamentos e outras intervenções urbanas (mobilidade, etc.), quando for o caso, deverão ser enviadas ao nível decisório da Operação, o Grupo Gestor da OUC, para avaliações e deliberação. Esse Comitê de Gerenciamento de Impactos estará diretamente subordinado ao Grupo Gestor da OUC, sendo integrado por representantes das Secretarias de Administração Regionais Municipais afetadas pela Operação, por representantes técnicos da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, pela representação paritária da população afetada, pela representação do setor empresarial empreendedor.

Quanto aos escritórios regionais, eles seriam instalados nos setores da OUC (com uma representação em cada setor) constituídos por técnicos das áreas de políticas sociais e urbanas, representantes das entidades das comunidades afetadas e coordenados pelo Grupo Gestor da OUC. Esses escritórios seriam os elos de comunicação cotidiana com a população, que teria assegurada as informações a respeito do significado e importância da Operação, das intervenções propostas e dos seus impactos, bem como dos programas sociais e econômicos existentes para as diferentes situações

decorrentes dos impactos sobre os diferentes grupos sociais.

A percepção e proposições passíveis de exame dos moradores locais também seriam levadas e discutidas junto aos escritórios regionais através de seus representantes que examinariam a necessidade de encontros maiores com as comunidades. As deliberações locais, quando não resolvíveis ao nível local, seriam encaminhadas pelo Comitê de Gerenciamento de Impactos ao Grupo Gestor da Operação para os encaminhamentos e providências cabíveis no âmbito da mesma.

Certamente os aspectos multidimensionais dos impactos presentes na Operação, transbordariam as questões de cunho econômico e social; porém o foco nessa interação, entre comunidade e poder público, nos limites do PAES, estaria nos impactos desta natureza.

4.6.2 INCLUSÃO DAS ZONAS DE ESPECIAL INTERESSE SOCIAL (ZEIS) NA ÁREA DA OUC E OBRAS DE URBANIZAÇÃO

O Estatuto da Cidade (art. 33, §1º) e o Plano Diretor (art. 69, §5º) exigem que os recursos auferidos pela operação urbana sejam aplicados na própria área da operação.

Assim, a inclusão de todas as ZEIS existentes nas proximidades das áreas de estudo da OUC – inclusive ampliando, onde necessário,

o perímetro da Operação determinado pela Lei nº 9959/2010 (que altera o Plano Diretor) – permitirá que os recursos da OUC sejam aplicados nas melhorias de urbanização requeridas por esses assentamentos.

Deve-se ainda assegurar que as áreas delimitadas como ZEIS, no Plano Diretor, sejam mantidas na lei da OUC, pois a alteração do zoneamento das vilas e favelas existentes também pode provocar valorização da terra urbana e consequente expulsão da população residente. Além disso, a manutenção do zoneamento de interesse social é importante para o acesso a programas e financiamentos relativos à provisão de habitação com essas características.

A fim de favorecer a permanência da população de baixa renda na área da OUC, o Plano Urbanístico propõe a requalificação, com recursos gerados pela Operação, de espaços públicos no interior e no entorno das vilas e favelas, visando a garantir a integração desses assentamentos ao corredor e às estações de transporte coletivo. Dentre as obras previstas nos Planos Globais Específicos (PGE), aquelas que contribuem para esta integração das vilas e favelas aos corredores serão priorizadas pela OUC.

Público-alvo: população residente nas vilas e favelas.

Parceiros: Urbel, Sudecap.

4.6.3 REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA

No Plano Urbanístico da OUC, as remoções e relocações devem ser, tanto quanto possível, evitadas, em favor de uma política de regularização fundiária que beneficie a parcela da população residente em assentamentos precários. Trata-se de uma maneira de favorecer a permanência da população que ocupa terrenos sem possuir títulos de propriedade, com maior qualidade de habitação e inserção urbana.

O Programa de Atendimento Econômico e Social abrange, além da população de vilas e favelas, os moradores de loteamentos clandestinos passíveis de regularização (AEIS-2) existentes na área. Para esses moradores, a OUC poderá prever a destinação de recursos para regularização fundiária, além de desenvolvimento e execução de planos de regularização urbanística das AEIS-2, onde podem ser implantadas novas unidades habitacionais.

O programa de regularização fundiária de vilas e conjuntos habitacionais, no município de Belo Horizonte, é coordenado pela Urbel. A participação da comunidade se faz por meio do Grupo de Referência (GR), formado por moradores e representantes da população local, que acompanham especificamente os atos dessa regularização. O trabalho obedece às seguintes etapas (conforme informações extraídas do sítio da Urbel na internet):

- levantamento topográfico;

- cadastramento socioeconômico;
- elaboração e aprovação da planta de parcelamento;
- registro no Cartório de Registro de Imóveis;
- emissão das escrituras (título de propriedade) para os moradores;
- registro da escritura em cartório, por cada morador.

Nas ZEIS-1, AEIS-2 e ZEIS-3 existentes na área da OUC, os recursos auferidos pela operação podem financiar as três primeiras etapas.

Público-alvo: população residente nas vilas, favelas e loteamentos clandestinos.

Parceiros: Urbel.

4.6.4 REASSENTAMENTO DA POPULAÇÃO DIRETAMENTE AFETADA PELAS OBRAS PREVISTAS, DENTRO DA ÁREA DA OPERAÇÃO URBANA

As remoções e os reassentamentos previstos do Plano Urbanístico ocorrerão nos seguintes casos, detalhados no Plano Urbanístico:

- Implantação/ ampliação de parques;
- Implantação de eixos viários;

- Implantação de equipamentos públicos.

O reassentamento das famílias deve ocorrer dentro dos limites da OUC, favorecer a integração com o entorno e assegurar boa acessibilidade ao corredor viário e às centralidades (existentes e futuras).

Para a população que se enquadra nessas hipóteses, uma alternativa já disponível é o programa Bolsa Moradia, benefício temporário oferecido no caso de remoções para execução de obras públicas. Segundo a Urbel, esse programa “atende famílias removidas de áreas de risco geológico ou para a execução de obras públicas, como também a população moradora de rua em situação de risco social”.

Para a população de baixa renda proprietária residente em locais destinados à execução de obras públicas, propõe-se o incentivo à permuta de imóveis, concedendo, para isso, descontos temporários em IPTU e ITBI, podendo chegar à isenção deste último, para os proprietários que concordarem em substituir suas casas por apartamentos produzidos com recursos da OUC. Para os proprietários que optarem pela indenização (em lugar do reassentamento), esta será calculada de acordo com o valor de mercado do imóvel.

Além disso, em todos os casos, a assistência jurídica necessária deve ser oferecida pelo

poder público, seja diretamente ou contratada com recursos da operação.

Público-alvo: população residente em áreas onde são previstas obras da Operação Urbana.

Parceiros: Urbel, Secretaria Municipal de Finanças.

4.6.5 PRODUÇÃO DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL

De acordo com o Plano Urbanístico da OUC, será estimulada a produção de tipologias habitacionais para diversos públicos, em relação à faixa de renda, faixa etária, composições familiares, demandas locais e modos de morar, possibilitando diferenciadas apropriações do espaço. Serão criados incentivos e estratégias que concentrem maiores adensamentos ao longo dos corredores e em seus entornos imediatos, buscando preservar a ambiência dos bairros que possuem predominância de tipologia de residências unifamiliares. A habitação de interesse social deverá estar inserida dentro da operação urbana, atendendo aos padrões definidos nas diferentes tipologias, visando garantir sua inserção de forma harmônica e com qualidade urbanística. Além disso, concomitantemente com este Plano de Atendimento Econômico e Social, a produção de moradias buscará garantir a possibilidade de manutenção da população de baixa renda residente, proprietária e locatária: vilas e

favelas, loteamentos irregulares e população de rua na área da OUC.

Para a produção de habitação de interesse social na área da OUC, são previstos dois tipos de atuação: produção pelo poder público, com recursos da Operação, e produção pela iniciativa privada, através de incentivos e exigências aos empreendedores. A população de baixa renda moradora, proprietária e locatária, o poder público municipal deve dar prioridade para a aquisição das habitações produzidas com recursos da Operação, inclusive com destinação de terrenos públicos disponíveis na área da OUC - que, pelo Plano Urbanístico, não estejam destinados a praças, parques e obras viárias - para implantação de HIS e/ou equipamentos públicos, com ênfase para o atendimento das famílias com renda de zero a três salários mínimos. Será também incentivada a conjugação de uso residencial com equipamentos públicos, existentes ou previstos, com o objetivo de reduzir o custo do condomínio, melhor aproveitar lotes bem localizados e favorecer a complementaridade de usos e atividades urbanas. Para a produção pela iniciativa privada, estão previstos incentivos que priorizem a produção habitacional para famílias com renda de até três salários mínimos e de empreendimentos de uso misto, possibilitando a criação de centralidades locais de apoio à população.

Público-alvo: população de baixa renda residente do município, população-alvo da Política Habitacional para o Município.

Parceiros: Urbel.

4.6.6 ALUGUEL SOCIAL

Além da “bolsa aluguel” ou Bolsa Moradia – que é um benefício temporário, concedido em caráter emergencial –, deverá ser estudada a implementação de um programa permanente, com o objetivo de destinar unidades de HIS para aluguel subsidiado aos usuários. As unidades utilizadas sob esse regime podem ser pertencentes ao município ou por ele locadas, para a finalidade de integrar o programa. Podem ainda ser produzidas diretamente ou por meio de instrumentos como o convênio urbanístico de interesse social ou o consórcio imobiliário, por exemplo. Os apartamentos seriam mantidos sob a propriedade ou a gestão do município, e seu uso concedido aos beneficiários em caráter resolúvel, ou seja, enquanto o usuário dele necessitar, mediante o pagamento de uma taxa de ocupação do imóvel. Essa taxa deve ser subsidiada, evitando que o usuário tenha que submeter-se aos preços do mercado privado de locação.

As principais vantagens do aluguel social são:

- Possibilidade de atendimento a um público cujo poder aquisitivo é insuficiente para a aquisição da casa própria;

- Manutenção de um estoque de HIS sob gestão do poder público, que pode destiná-lo aos usuários apenas enquanto atendam às condições da política habitacional municipal;

- Maior rotatividade na utilização das unidades habitacionais;

- Impossibilidade de venda das unidades, contribuindo para manter a população-alvo na área da OUC;

- Co- responsabilidade na manutenção dos espaços de uso comum dos condomínios, podendo reinvestir nos próprios imóveis os recursos auferidos com a taxa de ocupação;

- Possibilidade de subsídio diferenciado conforme a faixa de renda do locatário.

Quando o imóvel for de propriedade pública, o instrumento jurídico da concessão de direito real de uso é adequado por garantir a utilização do imóvel com destinação certa, evitar sua alienação e conferir segurança jurídica ao usuário – uma vez que esse tipo de concessão permite sua transmissão a herdeiros, por exemplo.

Para fazer frente à elevação do custo de vida, tanto nos casos de aluguel social quanto em residências que passem a receber serviços de água e esgoto após a operação e tenham dificuldades de arcar com seus custos, vale lembrar a possibilidade de concessão de tarifa social nos serviços de água, esgoto e

energia elétrica. A tarifa social não tem vinculação direta com a operação urbana, mas pode ser requerida por todos os moradores que atendam às condições desses programas, já oferecidos por CEMIG e COPASA.

Público-alvo: população de baixa renda residente do município, população-alvo da Política Habitacional para o Município.

Parceiros: Urbel.

4.6.7 MELHORIA DA INFRAESTRUTURA E DOS SERVIÇOS DE ATENDIMENTO À POPULAÇÃO: MAIS EQUIPAMENTOS PÚBLICOS

Devem ser garantidos recursos da OUC para implantação de equipamentos de esporte, lazer, cultura, unidades de saúde, educação infantil, assistência social (como abrigos para população de rua), restaurantes populares e outros equipamentos de atendimento à população.

É esperado um aumento da demanda por equipamentos e serviços públicos de atendimento direto à comunidade, decorrente do adensamento da área da operação. Esse incremento, para ser estimado, necessita de dados de crescimento demográfico, composição da população, bem como das relações estimadas entre população e equipamentos, a serem fornecidos pelos diferentes órgãos públicos responsáveis pelos serviços sociais.

A proposta é atender, com recursos da OUC, demandas relacionadas a equipamentos e serviços públicos, como forma de produzir, nas vilas e favelas, as melhorias sociais objetivadas pela operação. A demanda será calculada de acordo com dados da estimativa de população futura a ser apresentado pelo prognóstico final do EIV.

Público-alvo: população usuária dos equipamentos públicos, população de vilas e favelas.

Parceiros: Secretarias Municipais de Saúde, Educação, Políticas Sociais, Esporte e Lazer, Meio Ambiente, Fundação Municipal de Cultura, Urbel.

4.6.8 INCENTIVOS À MANUTENÇÃO E AO DESENVOLVIMENTO DE ATIVIDADES ECONÔMICAS E CAPACITAÇÃO DA POPULAÇÃO SOCIALMENTE VULNERÁVEL PARA A GERAÇÃO DE EMPREGO E RENDA

Entre as finalidades da operação, o Plano Diretor cita a “dinamização de áreas visando à geração de empregos” (Lei nº 7165/1996, com alterações, art. 69, §2º, VIII).

O Programa prevê recursos para ações e projetos de inclusão social e produtiva, qualificação profissional e geração de emprego e renda, preferencialmente voltados à população de baixa renda, a fim de proporcionar-lhe condições de competir pelos empregos direta ou indiretamente gerados na

área da OUC e em decorrência dela. As Secretarias afins da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte já oferecem programas e serviços com esses objetivos.

Para trabalhadores da economia informal, especificamente, o Plano Urbanístico propõe a implantação de equipamentos de apoio às atividades desenvolvidas, capacitando-os para a abertura e a manutenção de pequenos negócios. Propõe-se a criação de um centro(s) de capacitação, desenvolvimento de negócios e empreendedorismo, em parceria com o setor empresarial, associado(s) a políticas de micro crédito que estimulem iniciativas individuais.

Com relação à formalização dos pequenos empreendimentos em aglomerados subnormais, o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE) oferece essa oportunidade com o projeto Empreendedores do Morro. Formalizando seu negócio, os micro e pequenos empreendedores podem emitir nota fiscal e ter acesso a cartões de crédito, por exemplo, o que amplia o campo de oportunidades das pessoas situadas na base da pirâmide social. A Prefeitura de Belo Horizonte, por sua vez, executa o Programa de Microcrédito Produtivo e Orientado, voltado para os micro e pequenos empreendedores de baixa renda, inclusive informais, que facilita a aquisição de mercadorias e matérias primas à vista e financia investimentos nos pequenos negócios.

Para a manutenção do comércio tradicional estabelecido em domicílios alugados na área da OUC, algum tipo de suporte econômico e gerencial ao mesmo é necessário. Assim, devem ser ofertados cursos específicos de capacitação e gerenciamento destinados aos pequenos comerciantes, com intuito de adequação às novas exigências do mercado local. Alguns benefícios como isenção fiscal e crédito subsidiado para reestruturação do empreendimento, devem ser pensados. Também deve ser avaliada a possibilidade da criação de algum projeto governamental de subsídio temporário ao aluguel do comércio tradicional para garantir a permanência de alguns tipos do mesmo na área da OUC que sejam de grande utilidade à comunidade local como padarias, sacolões, mini mercados.

Público-alvo: comerciantes; população economicamente ativa, empregada e não empregada.

Parceiros: SEBRAE, Secretaria Municipal Adjunta de Trabalho e Emprego, Secretaria Municipal de Políticas Sociais, Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico.

4.6.9 RELACIONAMENTO COM A COMUNIDADE, MOBILIZAÇÃO SOCIAL E PARTICIPAÇÃO POPULAR: POR UM SISTEMA PERMANENTE DE DIÁLOGO COM A POPULAÇÃO

Mobilização, participação e deliberação são fundamentais para assegurar à população em geral o direito à cidade. Entretanto, a

precariedade das condições de vida, a desinformação, o baixo nível de expectativas em relação ao futuro, o consumo de grande parte do tempo para assegurar a sobrevivência, o baixo nível de capital social, que se expressa em redes de relacionamentos pequenas e de curto alcance, são alguns dos fatores que limitam a participação da população nas questões que lhe são afetas. O empoderamento dos moradores – ou seja, sua capacidade de organização em defesa de seus interesses – e a participação efetiva nas discussões acerca dos impactos da OUC devem ser encorajados e apoiados pelo poder público.

A OUC também prevê instrumentos de recuperação da valorização imobiliária ainda desconhecidos da maioria da população – tais como CEPACs, outorga onerosa e contribuição de melhoria. Ademais, os fatores que favorecem a expulsão da população terão efeito muito mais perverso para quem tiver pouco acesso à informação acerca dos efeitos da operação urbana. Para responder a isso, há que se criar mecanismos que sensibilizem a comunidade à participação e tornem mais acessíveis as informações, fornecidas em linguagem adequada para que a população possa bem deliberar em relação aos seus interesses. Propõe-se aproveitar os canais e a estrutura de organização já existente na área da OUC, capilarizando o raio de atuação do Programa de Atendimento Econômico e Social à População Afetada. Nesse sentido, os “territórios de gestão

compartilhada”, da estrutura de Gestão Compartilhada da PBH, são estruturas úteis.

A instalação de um escritório de gerenciamento da Operação Urbana Consorciada, dentro dos limites de sua área – seja aproveitando a estrutura de um equipamento público existente, ou a estrutura de “gestão compartilhada” supracitada –, proporcionaria contato permanente entre o poder público municipal e a população afetada. Esse escritório pode gerir a OUC in loco, contando com equipe técnica capacitada para prestar apoio e informação à população, bem como com material explicativo, complementando as demais formas de divulgação da operação.

Propomos ainda a realização, desde a fase de formulação da OUC, de reuniões entre a comunidade e a equipe de técnicos envolvidos com o desenvolvimento da operação, para exposição dos projetos de interesse popular na área. É interessante, além de desafiador, fomentar a participação da população nas decisões acerca dos espaços públicos e comunitários na esfera microlocal. A criação de grupos de divulgação e multiplicação de informações da operação pode contribuir para aumentar as redes de capital social, fundamentais à participação popular.

Público-alvo: toda a população residente e usuária da área da Operação Urbana.

Parceiros: Assessoria de Comunicação Social do Município, Secretaria Municipal de Desenvolvimento, Urbel.

4.6.10 RECURSOS DISPONÍVEIS NAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA DA OPERAÇÃO

ASSOCIAÇÕES E ORGANIZAÇÕES CIVIS

As associações de bairros presentes no eixo, na sua quase totalidade, são voltadas para a defesa de interesses imediatos dos locais de moradia, como também prestam serviços de assistência social, promovem oficinas de esporte, cultura, artesanato, cursos de informática entre outros. Pelas informações disponíveis, não se pode avaliar a sua importância e representatividade quanto aos interesses dos moradores impactados pelas obras da Operação.

O setor público está presente na promoção de algum associativismo local através dos Núcleos de Assistência à família, onde se realizam encontros e eventos voltados para as atividades culturais, esportivas e assistenciais às famílias portadoras de vulnerabilidades sociais. As comissões locais de saúde e as de caráter reivindicatório como as CONFORÇAS do Orçamento Participativo também fazem parte do rol das atividades organizadas pelo poder público municipal. Igrejas, escolas e clubes presentes no eixo promovem algumas atividades filantrópicas junto às comunidades locais.

As famílias também promovem e praticam o associativismo baseado nas relações de vizinhança utilizadas enquanto estratégias capazes de mitigar suas dificuldades cotidianas. Em síntese, pode-se afirmar que os recursos de capital social materializados nas redes de relações sociais criadas para a busca de objetivos comuns da população das áreas afetadas (associações de bairros, relações de vizinhança) são insuficientes para promover a melhoria efetiva das condições de vida das populações mais pobres. Trata-se de redes homogêneas, de curto alcance, de baixo nível de informação, seja para a resolução de algum problema específico do local de moradia, seja para algum préstimo à vizinhança imediata.

Se o Estatuto da Cidade definiu que a uma Operação Urbana deve levar em conta os interesses dos atores que moram e atuam nas suas áreas, há que se pensar em maneiras de tornar pró-ativas as populações mais desprotegidas dos territórios passíveis de intervenção para que elas assegurem os seus direitos econômicos, sociais e urbanos de modo geral.

A participação popular através de seus representantes na esfera decisória da operação, nas instâncias locais junto ao Comitê de Gerenciamento de Impactos, entre outras possibilidades de arranjos que levem ao seu engajamento na defesa de seus interesses, torna possível diminuir as

enormes assimetrias existentes no conjunto de interesses que disputam o espaço urbano.

EQUIPAMENTOS SOCIAIS PÚBLICOS

As análises preliminares apresentadas pelo EIV apontam pontos fortes e fracos em relação à oferta de equipamentos públicos e privados nos diferentes setores da OUC. Se a oferta existente é um ponto de partida para avaliar a cobertura da população hoje moradora na área, ela não permite que se tenha um quadro da demanda futura, que certamente será crescente com o adensamento residencial. Os estudos, sinteticamente apontam a seguintes situações:

- Baixa oferta de equipamentos educacionais, nos setores Parque Bacia do Calafate, Central e nos bairros Xodó Marize, Juliana, Vila Satélite, Parque São Pedro, Maria Virgínia, Colégio Batista, Aparecida, Bom Jesus, Santa Rosa.
- Baixa oferta de equipamentos de saúde nos bairros pericentrais do Setor Bulevar Oeste, nos bairros Santa Tereza, Horto e nos Setores Corredor Verde Parque Lagoa do Nado/Parque Lareira e Entorno Estação Vilarinho.
- Ao longo do eixo Leste/Oeste, verifica-se, em geral, baixa oferta de equipamentos culturais de assistência social, de equipamentos esportivos e lazer em toda área da operação. Já ao longo do eixo

Norte/Sul, de maneira geral, são verificados equipamentos de assistência social, em todos os setores, merecendo destaque a concentração dos equipamentos para idosos na região da Pampulha. É ainda importante observar a existência, no eixo Norte/Sul de equipamentos coletivos destinados à prática de esportes, lazer e recreação nos setores Corredor Verde Parque Lagoa do Nado/Parque Lareira e Entorno Estação Vilarinho.

Uma análise quantitativa das necessidades de equipamentos de educação, de saúde, de assistência social e de lazer requer avaliações prospectivas do crescimento populacional, bem como estudos dos setores competentes da PBH com base em critérios específicos para implantação de novos equipamentos. É importante notar que alguns equipamentos de lazer estão previstos pelo Plano Urbanístico, como as praças, parques e espaços livres de uso público.

Parceiros: Secretarias Municipais de Saúde, Educação, Políticas Sociais, Esporte e Lazer, Meio Ambiente, Fundação Municipal de Cultura, Urbel.

5.REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMONI, Fernando Antônio. *Apropriação de estrutura de oportunidades em áreas urbanas de grande vulnerabilidade social*; importância do capital social em territórios do BH Cidadania. Belo Horizonte: PUC Minas, 2011. (Tese. Doutorado em Ciências Sociais).

BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal Adjunta de Habitação/SMAHAB. *Resolução II do Conselho Municipal de Habitação*. Belo Horizonte: 1994.

BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana [SMARU]. *Mapeamento e caracterização de poligonal de parcelamentos não aprovados*. Belo Horizonte: 2011.

BELO HORIZONTE. SMAPU. *Termo de Referência do Plano Diretor das Regiões Administrativas do Município de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: 2011.

BELO HORIZONTE. *Decreto n.12.789/2007*. Regulamenta a Lei Municipal n. 9.074/2005. Belo Horizonte. 2007.

BELO HORIZONTE. *Lei Municipal n. 10.378*, de 09 de janeiro de 2012. Altera as leis n. 5.492/88, 9.010/04, 9.814/10, 9.959/10 e dá outras providências. Belo Horizonte. 2012.

BELO HORIZONTE. *Lei Municipal n. 10.378*, de 9 de janeiro de 2012. Altera as leis n.ºs 5.492/88, 9.010/04, 9.814/10, 9.959/10 e dá outras providências. Disponível em: <<http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1072948>>. Acesso em: Jun. 2013.

BELO HORIZONTE. *Lei Municipal n. 10.628*, de 5 de julho de 2013. Disciplina o parcelamento, a ocupação e o uso do solo em imóveis de propriedade pública situados em AEIS-1. Disponível em: <<http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1072948>>. Acesso em: 12 Jul. 2013.

BELO HORIZONTE. *Lei Municipal n. 6.314/1993*, de 12 de janeiro de 1993. Dispõe sobre a instituição, no Município de Belo Horizonte de Reserva Particular Ecológica, por destinação do proprietário. Belo Horizonte. 1993.

BELO HORIZONTE. *Lei Municipal n. 6.508*, de 12 de janeiro de 1994. Cria o Conselho Municipal de Habitação e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/23787>

<<http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1072948>>. Acesso em: Jun. 2013.

BELO HORIZONTE. *Lei Municipal n. 7.165*, de 27 de agosto de 1996. Institui o Plano Diretor de Belo Horizonte. Belo Horizonte. 1996.

BELO HORIZONTE. *Lei Municipal n. 7.166*, de 27 de agosto de 1996. Estabelece normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no município. Belo Horizonte. 1996.

BELO HORIZONTE. *Lei Municipal n. 8.137*, de 21 de dezembro de 2000. Altera as leis n. 7.165 e 7.166, ambas de 27 de agosto de 1996, e dá outras providências. Belo Horizonte. 2000.

BELO HORIZONTE. *Lei Municipal n. 9.074*, de 18 de janeiro de 2005. Dispõe sobre a regularização de parcelamento do solo e de edificações no Município de Belo Horizonte e dá outras providências. Belo Horizonte. 2005.

BELO HORIZONTE. *Lei Municipal n. 9.814*, de 18 de janeiro de 2010. Autoriza o Executivo a doar áreas de propriedade do Município e a realizar aporte financeiro ao

Fundo de Arrendamento Residencial - FAR -, representado pela Caixa Econômica Federal; institui isenção de tributos para operações vinculadas ao Programa Minha Casa, Minha Vida, nas condições especificadas, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.legisweb.com.br/legislacao/?legislacao=172427>>. Acesso em: Jun. 2013.

BELO HORIZONTE. *Lei Municipal n. 9.959*, de 20 de julho de 2010. Altera as leis n. 7.165/96 – que institui o Plano Diretor do Município – e n. 7.166/96 – que estabelece normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no Município –, estabelece normas e condições para a urbanização e regularização fundiária das Zonas de Especial Interesse Social, dispõe sobre parcelamento, ocupação e uso do solo nas Áreas de Especial Interesse Social, e dá outras providências. Belo Horizonte. 2010.

BELO HORIZONTE. *Lei Municipal n. 9326*, de 24 de janeiro de 2007. Dispõe sobre normas para adaptação e implantação de atividades específicas situadas no Hipercentro de Belo Horizonte e dá outras providências. Belo Horizonte: 2007.

BELO HORIZONTE. *Portaria n. SMARU 002/2006*. Regulamenta a Lei Municipal n. 9.074/2005. Belo Horizonte. 2006.

BELO HORIZONTE. *Portaria n. SMARU 002/2008*. Regulamenta a Lei Municipal n. 9.074/2005. Belo Horizonte. 2008.

BHTRANS – Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A. *Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – Diagnóstico e Prognóstico Preliminar*. Belo Horizonte: BHTrans. 2009a.

BHTRANS – Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A. *Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – Plano de Gerenciamento da Demanda e Diretrizes para Melhoria da Oferta*. Belo Horizonte: BHTrans. 2009b.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*, 1988. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 05 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: Jun. 2013.

BRASIL. *Lei Federal 12.587/2012*, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF, 3 jan. 2012.

BRASIL. *Parcelamento do Solo Urbano*. Lei Federal 6.766/1979. Brasília: 1979.

BRASIL. *Lei Federal n. 10.257*, de 10 de julho de 2001. Regulamenta o Estatuto da Cidade e dá outras providências. Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: Jun. 2013.

BRASIL. *Lei Federal n. 11.124*, de 16 de junho de 2005. Dispõe sobre o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social – SNHIS, cria o Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social – FNHIS e institui o Conselho Gestor do FNHIS. Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF, 17 jun. 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2005/lei/l11124.htm>. Acesso em: Jun. 2013.

BRASIL. *Lei Federal n. 11.977*, de 7 de julho de 2009. Dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida, a regularização fundiária de assentamentos localizados em áreas urbanas e dá outras providências. Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF, 08 jul. 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2009/lei/l11977.htm>. Acesso em: Jun. 2013.

BRASIL. *Lei Federal n. 12.424*, de 16 de junho de 2011. Altera a Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, que dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida - PMCMV e a regularização fundiária de assentamentos localizados em áreas urbanas, as Leis nºs 10.188, de 12 de fevereiro de 2001, 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 6.766, de 19 de dezembro de 1979, 4.591, de 16 de dezembro de 1964, 8.212, de 24 de julho de 1991, e 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil; revoga dispositivos da Medida Provisória nº 2.197-43, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências.. Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF, 17 jun. 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2011/Lei/L12424.htm>. Acesso em: Jun. 2013.

BRASIL. Ministério das Cidades. *Página Inicial*. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/>>. Acesso em: Jun. 2013.

CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. *Página Inicial*. Disponível em: <<http://www.cmbh.mg.gov.br/>>. Acesso em: Jun. 2013.

CASTRO, Maria Ângela R. (Org.). *Guia de Bens Tombados de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Lastro, 2006. 316 p.

CERVERO, Robert. *Integration of Urban Transport and Urban Planning*. In FREIRE, Mila; STREEN, Richard. *The Challenge of Urban Government*. Washington, WORLD BANK INSTITUTE, 2001.

CONSELHO DELIBERATIVO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DO MUNICÍPIO, *Deliberação N.º01/2005*. Belo Horizonte: 2005.

CONSELHO DELIBERATIVO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DO MUNICÍPIO, *Deliberação N.º108/2011*. Belo Horizonte: 2011.

CONSELHO DELIBERATIVO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DO MUNICÍPIO, *Deliberação N.º136/2008*. Belo Horizonte: 2008.

CONSELHO DELIBERATIVO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DO MUNICÍPIO, *Deliberação N.º040/2006*. Belo Horizonte: 2006.

COSTA, Marco Aurélio. *Avaliação do sistema de transportes coletivos de Belo Horizonte – 1993/2003*. In: CEDEPLAR - Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional de Minas Gerais. *BH Século XXI – Relatório Final*, Módulo 3, Sub-módulo I, p. 4-75. Belo Horizonte: CEDEPLAR, 2004.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS (FGV). Índice Nacional de Custos da Construção (INCC).

GOOGLE EARTH 4.0. Disponível em :<<http://earth.google.com/>>. Acesso em: jun. 2013.

GUIMARÃES, Humberto Alvim. *Transporte e regulamentação urbanística: impactos sócio-espaciais e ambientais em Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Instituto de Geociências da UFMG – Universidade Federal de Minas Gerais, 2003 (Dissertação, Mestrado em Geografia).

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA [IBGE]. *Base de informações do Censo Demográfico 2010: resultados da Sinopse por setor censitário*. Rio de Janeiro. 2011.

MARICATO, Ermínia & FERREIRA, João Sette Whitaker. *Operação urbana consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade?* In: OSÓRIO, Letícia Marques (org.). *Estatuto da Cidade e Reforma Urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras*. Porto Alegre/São Paulo: Sergio Antonio Fabris Editor, 2002.

OLBERTZ, Karlin. *Operação urbana consorciada*. Belo Horizonte: Fórum, 2011. 163 p.

PORTO MARAVILHA. *Regeneração Urbana*. Prefeitura lança programa de apoio à conservação do patrimônio cultural. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/materias/edital-farjado/e-f.aspx>. Acesso em: 13 jun. 2013.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. *Imposto Sobre Transmissão de Bens e Imóveis 2013 - ITBI 2013*. Belo Horizonte: 2013

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. *Banco de dados - Dadogeo*. Secretaria Adjunta de Planejamento Urbano (SMAPU). Gerência de Informação e Monitoramento (GEIM). Belo Horizonte, 2011.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. *Instituto Rio Patrimônio da Humanidade –IRPH*. Rio de Janeiro: 2013.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. *Programa de Apoio à Conservação do Patrimônio Cultural da Prefeitura do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: 2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. *Fundação Municipal de Cultura. Patrimônio Cultural*. O que é a política de proteção do patrimônio histórico em Belo Horizonte. Disponível em: <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=fundacaocultura&tax=23503>

[&lang=pt_BR&pg=5520&taxp=0&](#). Acesso em: 06 jun. 2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. *Operação Urbana do Isidoro*. Belo Horizonte: 2012.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. *Plano Urbanístico – Operação Urbana Consorciada do Corredor Antônio Carlos-Pedro I*. Belo Horizonte: SMAPU, 2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. *Relatório Síntese do Programa de Estruturação Viária de Belo Horizonte - VIURBS*. Belo Horizonte: 2008.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal de Habitação / Secretaria Municipal de Políticas Urbanas [SMURBE]. *Plano Local de Habitação de Interesse Social*. Belo Horizonte: 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. Urbel. *Planos Globais Específicos – PGE*. Belo Horizonte.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. Urbel. *Fichas resumo de vilas e favelas (diversas)*. Belo Horizonte.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. Portal PBH. *Página Inicial*. Disponível em: <http://www.cmbh.mg.gov.br/>. Acesso em: Jun. 2013.

SÃO PAULO. *Projeto de Lei da Operação Urbana Consorciada Água Branca*. PL 01-00505/2012, publicado no Diário Oficial da Cidade de São Paulo, de 7 de dezembro de 2012, 57, 228-239. São Paulo: 2012

SILVA, Helena Menna Barreto. Apresentação. In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de revitalização de centros urbanos*. São Paulo: Annablume, 2006, p. 7-19.

SINDICATO DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO CIVIL NO ESTADO DE MINAS GERAIS - SINDUSCON-MG. *Relação dos projetos-padrão do novo CUB/m²* (NBR 12.721:2006). Belo Horizonte: 2013.

SINDICATO DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO CIVIL NO ESTADO DE MINAS GERAIS - SINDUSCON-MG. *Custos Unitários Básicos de Construção* (NBR 12.721:2006). Belo Horizonte: 2013.

UNIÃO NACIONAL POR MORADIA POPULAR. *Página Inicial*. Disponível em:

<<http://www.unmp.org.br/>>. Acesso em: Jun. 2013.

URBEL. *Previsão e Localização dos Novos Conjuntos Habitacionais: Programas Minha Casa Minha Vida/ Crédito Solidário/ FNHIS*. Belo Horizonte. Outubro 2011.

VASCONCELLOS, Eduardo A. *Transportes urbanos nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas*. São Paulo: Annablume. 2000.

Também foram considerados os resultados parciais dos seguintes trabalhos, atualmente em desenvolvimento sob a supervisão da Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano – SMAPU:

Estudos de viabilidade econômica e financeira da Operação Urbana Consorciada do Corredor Leste-Oeste / Vale do Arrudas, em desenvolvimento pela AVAL, Amaral Dávila Engenharia..

Estudos Prévios de Impactos de Vizinhança da Operação Urbana Consorciada do Corredor Leste-Oeste / Vale do Arrudas, em desenvolvimento pela TC/BR Tecnologia e Consultoria Brasileira Ltda.

Planos Diretores das Regiões Administrativas de Belo Horizonte, em desenvolvimento pelas empresas Práxis – Consultoria e Projetos e Tese Tecnologia em Sistemas Espaciais.

ANEXOS

ANEXO 1 – QUADRO DE PARÂMETROS URBANÍSTICOS

MODELOS DE OCUPAÇÃO						
ADENSAMENTO					TRANSIÇÃO	
PARÂMETROS	QUADRA CENTRAL	QUADRA PRAÇA	QUADRA GALERIA	QUADRA DESENVOLVIMENTO	QUADRA PRESERVAÇÃO	QUADRA BAIRRO
USO	Não se aplica.			Proibido uso residencial.	Não se aplica.	
CA MÁXIMO (BRUTO - EXCETO ÁREA DE ESTACIONAMENTO)	3,0 para terrenos < = 1.440m ² , 3,6 com uso misto, 5,0 com uso misto descontadas apenas as vagas de garagem exigidas; 4,0 para terrenos > 1.440 m ² , 4,8 com uso misto; 7,0 com uso misto com vagas limitadas	1,0 para terrenos < = 720 m ² 3,0 para terrenos entre 720 m ² e 1.440 m ² , 3,6 com uso misto; 4,0 para terrenos entre 1.440 m ² e 2880 m ² 4,8 com uso misto 5,0 para terrenos > 2.880 m ² 6,0 com uso misto	1,0 para terrenos < = 720 m ² 3,0 para terrenos entre 720m ² e 1.440m ² , 3,6 com uso misto; 4,0 para terrenos > 1.440m ² 4,8 com uso misto	1,0 para terrenos < = 1.440 m ² 3,0 para terrenos entre 1.440m ² e 2.880m ² ; 6,0 para terrenos > 2.880m ²	1,5 Para as quadras lindeiras à Av. Pres. Antônio Carlos ou entre a linha férrea e a Av. Francisco Sales: 3,0 para terrenos > 1.400m ²	2,0 3,0 em centralidades com uso não residencial em no mínimo 50% da extensão de fachadas voltadas para rua
LIMITE DE ALTIMETRIA	Livre, observadas as deliberações do CDPCM-BH e do entorno de aeroportos				Conforme deliberações do Conselho de Patrimônio.	21m
ÁREA LIVRE DE USO PÚBLICO	Atravessamento de quadra por via livre de uso público quando demarcadas; liberação de 0,3 de área livre de uso público nas demais quadras + recuo de alinhamento nas vias demarcadas.	Liberação de 0,5 de área livre de uso público + recuo de alinhamento nas vias demarcadas.	Atravessamento de quadra por via livre de uso público quando demarcadas; liberação de 0,3 de área livre de uso público nas demais quadras + recuo de alinhamento nas vias demarcadas.	Liberação de 0,4 de área livre de uso público + recuo de alinhamento nas vias demarcadas.	Não se aplica.	Recuo de alinhamento nas vias demarcadas.

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

AFASTAMENTO FRONTAL	4 m para pavimentos em nível inferior a 3,5 m. Dispensado nos demais pavimentos	6 m (não se aplica onde houver exigência de recuo de alinhamento de 10 ou 6 m); 2m (onde houver recuo de alinhamento de 4m)	4 m (não se aplica onde houver exigência de recuo de alinhamento)	6 m (não se aplica onde houver exigência de recuo de alinhamento de 10 ou 6 m); 2m (onde houver recuo de alinhamento de 4m)	Conforme diretrizes do Conselho de Patrimônio.	LPOUS (não se aplica nas vias que já tiverem sofrido recuo de alinhamento).
AFASTAMENTO LATERAL E DE FUNDOS	Sem afastamento ou LPOUS; Vizinho consolidado com afastamento: obrigatório (seguindo LPOUS); Vizinho consolidado sem afastamento: obrigatório sem afastamento.	6 m	LPOUS	6m	Sem afastamento ou LPOUS; sujeito a diretrizes do Conselho de Patrimônio.	LPOUS (não é admitida construção sobre a divisa)
QUOTA	Não se aplica				40	
NÚMERO MÍNIMO DE UNID. RESIDENCIAIS	Área líquida residencial total / 75			Não se aplica.	Não se aplica.	
TAXA DE OCUPAÇÃO	Não se aplica.	0,5 para terrenos $\leq 2.880\text{m}^2$ ou 0,4 para terrenos $> 2.880\text{m}^2$ (exceto para subsolo)	0,5 (exceto para subsolo)	0,4 (exceto para subsolo)	Não se aplica.	
USO NO TÉRREO	Uso não residencial em no mínimo 50% da extensão de fachadas voltadas para rua ou para área de uso público no térreo.			-	Uso não residencial em no mínimo 50% da fachada em centralidades; no mínimo 20% nas áreas de uso público, pátios e travessias de quadra.	Não se aplica.
DIRETRIZES ESPECIAIS	Projeto.		Implantação.	Projeto.	Não se aplica.	
VAGAS DE ESTACIONAMENTO MÍNIMO EXIGIDO	-	1 vaga / 200m ² área líquida total			Não se aplica.	1 vaga / 200m ² área líquida total
VAGAS DE ESTACIONAMENTO MÁXIMO DESCONTADO	1 vaga / 75m ² área líquida residencial; 1 vaga / 100m ² área líquida não residencial			1 vaga / 100m ² área líquida não residencial	1 vaga / 75m ² área líquida residencial; 1 vaga / 100m ² área líquida não residencial	

PARÂMETROS	REGRAS GERAIS
CA BÁSICO	1,0 Empreendimentos que não aderirem à OUC (utilizarem CA menor que 1,0) devem respeitar apenas recuos de alinhamento nas vias demarcadas.
EXIGÊNCIAS	Taxas de permeabilidade de acordo com Mapa de Taxas de Permeabilidade (mínimo de 20%) + caixa de captação referente à área impermeabilizada + caixa de infiltração nas Quadras Praça.
	Selo municipal nas quadras de adensamento.
	Os pavimentos superiores ao primeiro pavimento não podem avançar além de sua projeção sobre o afastamento frontal. As áreas provenientes dos recuos de alinhamento serão utilizadas apenas para alargamento de calçada, implantação de ciclovias, reposição de estacionamentos e implantação de baias para embarque e desembarque de ônibus, nos dois últimos casos ocupando apenas 50% da extensão da quadra e com largura máxima de 2,5m.
VAGAS DE ESTACIONAMENTO	Motocicletas: 10% do número de vagas produzidas para veículos leves.
	Bicicletas: 2 vagas / 75m ² área privativa residencial; 1 vaga/ 100m ² área privativa não residencial.
	Para cálculo do número de vagas, será considerado que cada 25m ² de estacionamento equivale a uma vaga
ACESSO VEÍCULAR	Para acesso aos corredores: exigência de faixa de acumulação maior que LPOUS para todos os empreendimentos. Demais vias: LPUOS.
	Proibido estacionamento no afastamento frontal.
PATRIMÔNIO	Imóveis na área da OUC só podem ser geradores de TDC, não podem ser receptores.
	Imóveis inseridos em Conjuntos Urbanos Protegidos ou ADEs Culturais devem respeitar as normas que definem suas respectivas proteções.
ÁREA PERMEÁVEL	Exigência de mínimo de 20% em terreno natural ou maior, conforme regra específica (ADE ou Interesse Ambiental)

PARÂMETROS	INCENTIVOS
HIS	Produção de HIS voltada para 0 a 6 salários mínimos não paga outorga, não consome estoque, atende aos parâmetros do modelo de ocupação proposto para a quadra onde estiver localizado.
REGULAMENTAÇÃO	O estoque de potencial construtivo adicional proveniente de incentivos fica limitado à 5% do estoque total de cada setor. O potencial construtivo adicional proveniente de incentivos por empreendimento fica limitado à 10% do total de área adicional construída.
HIS	50% da área líquida total de empreendimento que atenda as premissas: - 5% de área líquida não residencial e - no mínimo de 70% da área residencial voltada para famílias de 0 a 3 salários mínimos, poderá ser convertido em potencial construtivo não oneroso para qualquer área da Operação.

PATRIMÔNIO	Incentivo para revitalização: em Quadras de Preservação, desde que o CA básico seja consumido o potencial restante (até o CAM) poderá ser transferido de maneira não onerosa para outras áreas da OUC.
	Incentivo para restauração: cada 1m ² de edificação de interesse histórico-cultural (bens tombados, indicados para tombamento ou protegidos para registro documental) restaurada gera 1m ² de potencial líquido não oneroso em outra área da OUC. Para fins de incentivo, não são computáveis restauros apenas de fachadas.
	Incentivo para áreas livres de uso público: em Quadras de Preservação, cada 1m ² de pátio interno de uso público ou de atravessamento de quadra implantado gera 1m ² de potencial líquido não oneroso em outra área da OUC.
CIRCULAÇÃO	Desconto de circulação maior que a LPOUS para empreendimentos com 70% das unidades menores que 50m ² .
RETROFIT	Parâmetros da lei do hipercentro.
CALÇADAS	Possibilidade de conversão da área de afastamento frontal de edificações consolidadas para o município gerando CA não oneroso em outra área da OUC, nas vias demarcadas com recuo de alinhamento.
AFASTAMENTO FRONTAL	O afastamento frontal deverá ser configurado como extensão do passeio, sendo vedado qualquer tipo de fechamento, inclusive na divisa lateral dos lotes no trecho contíguo ao afastamento frontal.

ANEXO 2 – INTERVENÇÕES PROPOSTAS

As intervenções propostas para a Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas tem por finalidade atender os objetivos apresentados na introdução deste documento seguindo as diretrizes indicadas nos capítulos 2 e 3.

As intervenções foram classificadas por eixo, tipo, conjunto e etapa, conforme descrito abaixo. A seguir apresentam-se considerações sobre referências de custos utilizadas para caracterização das intervenções.

No anexo 2-A encontra-se a lista de todas as intervenções propostas pelo Plano Urbanístico, com suas classificações.

Os anexos 2-B a 2-E trazem diretrizes específicas para intervenções em bens e áreas de interesse cultural, parques e praças, trechos da rede cicloviária e intervenções no entorno das estações de metrô.

Todas as intervenções aqui propostas foram incluídas em um banco de dados georreferenciado com as classificações de cada uma delas e suas características geométricas básicas.

1. CLASSIFICAÇÃO DAS INTERVENÇÕES

As intervenções propostas para esta Operação Urbana Consorciada foram agrupadas e classificadas através de diferentes critérios, que permitissem melhor apreensão das mesmas, dado um cenário de centenas de intervenções em uma área de estudo de grandes proporções e diversidade de contextos.

Primeiramente, as intervenções foram divididas em três eixos - *Eixo Ambiental*, *Eixo Mobilidade Urbana* e *Eixo Uso e Ocupação do Solo* - e classificadas em *Tipos* que receberam siglas para facilitar sua identificação. Cada *Tipo* será detalhado no capítulo referente ao eixo em que se encaixa. A saber:

Eixo Ambiental:

- PCA - Praças e Largos
- PRQ - Parques urbanos
- ARM - Áreas remanescentes

Eixo Mobilidade:

- TUR - Travessias Urbanas
- EPD - Novos Eixos para Pedestres

- ADV - Adequações Viárias
- NVI - Novas Vias
- VDT - Viadutos e Pontes
- TUN - Túneis e Trincheiras
- CIC - Ciclovias
- BIC - Bicicletários
- PRC - Paraciclos
- POE - Pontos de Ônibus Especiais

Eixo Uso e Ocupação do Solo:

- EQP - Equipamentos especiais

Às intervenções relacionadas ao tratamento de calçadas foi atribuída a classificação de eixo “*Todos*”. Por se tratarem de intervenções representativas para os três eixos. *Mobilidade Urbana* por proporcionarem uma melhoria dos caminhamentos para os pedestres e ciclistas, inclusive facilitando o acesso a demais meios de transporte; *Ambiental* por englobarem arborização e tratamento paisagístico, possibilitando a criação de uma rede de áreas verdes; e *Uso e Ocupação do Solo* por intrinsecamente incentivarem o desenvolvimento de centros e centralidades locais. As conexões ambientais foram também classificadas em quatro tipos, representando diferentes níveis de

investimento em pavimentação e mobiliário urbano. Tem-se, portanto:

- CAA - Conexões Ambientais tipo A
- CAB - Conexões Ambientais tipo B
- CAC - Conexões Ambientais tipo C
- CAD - Conexões Ambientais tipo D

Em seguida, as intervenções foram divididas em *Conjuntos*. Estes *Conjuntos* representam agrupamentos de ordem lógica e espacial, grupos de intervenções que juntas promovem à transformação de uma área, ou atendem a um objetivo específico. A definição dos conjuntos foi muito importante para o processo de hierarquização das intervenções.

A importância de se atribuir à lista de intervenções uma ordem hierárquica se fez necessária para garantir a implantação daquelas que este Plano Urbanístico considera prioritárias para o desenvolvimento de cada área. Foram definidas três etapas que deverão ser regulamentadas de maneira que a etapa seguinte só possa acontecer a partir do momento em que a anterior esteja totalmente finalizada.

Algumas das intervenções desta OUC dependem da realização prévia de intervenções independentes dela mesma, em princípio já com algum encaminhamento previsto. Por exemplo, o parque proposto

para o entorno da Bacia do Calafate depende da execução da própria Bacia, intervenção já prevista pela Prefeitura de Belo Horizonte, que independe dos recursos desta OUC. Portanto a possibilidade de ser conferido ao Grupo Gestor desta OUC o poder de promover algumas exceções deverá ser regulamentado no projeto de lei, dados estes casos específicos.

Dada a complexidade e o volume de intervenções propostas elas foram espacializadas, georeferenciadas e suas informações básicas foram armazenadas em um banco de dados automatizado. Dadas as características dos softwares utilizados para fins de espacialização as intervenções foram divididas em bases de acordo com seu caráter espacial em *Polígonos*, *Linhas* e *Pontos*. Este banco de dados é parte integrante deste Plano Urbanístico.

Finalmente, todas as intervenções foram ainda diferenciadas em *Requalificação* ou *Implantação*. Esta atribuição representa especialmente uma diferenciação no processo de elaboração de referências de custo para cada intervenção.

Assim, a composição dos atributos conferidos a cada intervenção conformou ainda um

Código de identificação, único para cada proposta, utilizado para referenciá-la ao longo deste plano.

2. REFERÊNCIA DE CUSTO

2.1. COMENTÁRIOS GERAIS

A necessidade de se definir uma metodologia para se obter um valor de referência para o custo de cada intervenção prevista se fez necessária e estratégica, tanto para a construção da proposta de hierarquização, como para a tentativa de se alcançar um equilíbrio entre a arrecadação prevista pelo Estudo de Viabilidade Econômica e Financeira e os investimentos propostos para esta OUC. Até o momento da finalização deste documento, os estudos do EVEF ainda não haviam sido concluídos.

Para fins da elaboração das referências de custo das intervenções propostas para esta OUC, foi desenvolvida uma metodologia visando obter o valor de referência em função custos unitários gerados a partir de um levantamento simplificado. Estes valores devem ser considerados uma referência preliminar que, posteriormente, deverá ser revisada e verificada pelo órgão responsável pela gestão da OUC, quando da realização dos projetos executivos de cada intervenção.

Os itens e critérios considerados para cada tipo de intervenção foram definidos a partir de obras semelhantes já realizadas pela Prefeitura de Belo Horizonte e atualizados pelo índice da Fundação Getúlio Vargas, INCC (Índice Nacional de Custo da Construção), e em seguida foi aplicado BDI (Benefícios e Despesas Indiretas) de 35%. Dessa forma, a referência de custos se encontra atualizada para Fevereiro de 2013. Destaca-se que estas estimativas apresentam limitações, dado que a Secretaria Adjunta de Planejamento Urbano não possui setor específico de orçamento, nem teve acesso aos órgãos que possuem essa estrutura.

A seguir serão expostos os critérios e estratégias que foram adotados no processo.

2.2. DESAPROPRIAÇÕES

Ao longo do estudo da OUC buscou-se, sempre que possível, as soluções que menos exigissem desapropriações. No entanto, dado o caráter de uma Operação Urbana Consorciada que, segundo o Estatuto das Cidades, visa transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, em se tratando de contextos urbanos bastante consolidados, em alguns momentos, desapropriações se fizeram necessárias.

As áreas a serem desapropriadas foram estimadas de maneira simplificada e preliminar, para fins apenas da obtenção de referências de custo, sem nenhum caráter de informação oficial. Foram considerados todos os lotes afetados por intervenções da OUC, excluídas, para fins do cálculo da referência de custo, as áreas de propriedade pública. Foram estudados, também de maneira preliminar, casos em que seria possível e desejável a desapropriação parcial do lote, tendo em vista a possibilidade de reparcelamento do solo.

Para fins da referência de custo dos terrenos deve-se adotar o valor de ITBI atualizado para 2013. A referência de custo de desapropriações foi incorporada individualmente no custo de cada intervenção.

As desapropriações foram espacializadas através da base de lotes CTM, os valores de ITBI estão atribuídos às entidades para o cálculo automático a partir da área.

2.3. INDENIZAÇÕES DE BENFEITORIA

Da mesma forma que a desapropriação, os estudos de indenização de benfeitoria foram realizados de maneira simplificada e preliminar, possivelmente apresentando alguma margem de erro. Devem ser utilizados

como referência valores do CUB (Custo Unitário Básico) atualizados para diferentes padrões de edificação. A referência de custo de indenização foi incorporada individualmente no custo de cada intervenção.

As indenizações foram espacializadas através da base de edificações, os valores do CUB de 2013 foram atribuídos às entidades para o cálculo automático a partir da área.

2.4. RELOCAÇÕES

Da mesma maneira, os dados para estimativa das necessidades de relocação de famílias provocados por intervenções previstas nesta OUC são fruto de um levantamento simplificado. A metodologia de obtenção desta estimativa envolveu o cruzamento de informações sobre os lotes CTM, o zoneamento, o parcelamento e análises de imagens de satélites disponíveis no banco de dados da Prefeitura. Foram computadas para remoção edificações em áreas de Vilas e Favelas demarcadas como ZEIS, em proximidades de ZEIS ou que tivessem características similares a ZEIS.

A referência de custo de implantação de novas unidades habitacionais para relocação de famílias removidas deve contemplar: execução da obra e seu gerenciamento

(contratação de equipe para fiscalização de projetos e obras); trabalho social (início com as obras e término seis meses após a conclusão das mesmas); titulação; Bolsa Moradia por um ano; e terreno (foi considerada uma média de 40m² por unidade, visto que deverá ser adotado um modelo verticalizado). A referência de custo de relocações foi incorporada individualmente no custo de cada intervenção.

As relocações foram espacializadas em uma base de pontos posicionados sobre cada domicílio a ser removido identificado. Cada ponto, segundo Estimativa da URBEL, foi considerado como 1,2 núcleos familiares.

2.5. PRODUÇÃO DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL PARA REDUÇÃO DO DÉFICIT MUNICIPAL

Para estimular a produção de Habitação de Interesse Social, serão oferecidos incentivos à iniciativa privada, também com foco especialmente nas famílias com renda de 0 a 3 salários mínimos. O principal incentivo será a geração de 1 CEPAC para cada 5m² de empreendimentos construídos para a faixa citada.

Outro instrumento utilizado, será a outorga não onerosa para empreendimentos na faixa de 0 a 6 salários mínimos, permitindo a

diversificação de tipologias construtivas para este fim.

Por fim, haverá produção de unidades de Habitação de Interesse Social com recursos da OUC para as famílias que forem removidas por necessidade de intervenções previstas neste Plano

2.6. RECURSO PARA MELHORIAS EM VILAS E FAVELAS

A referência de custo para investimento em melhorias de vilas e favelas foi realizada de maneira simplificada, a partir de um valor por habitante, de acordo com os dados do PLHIS (Planos Locais de Habitação de Interesse Social). Os dados do PLHIS foram confrontados e confirmados como uma média aproximada do custo por habitante para implantação total dos PGEs das vilas na área da OUC que os possuíam. Com base nestas duas fontes, estima-se o valor em R\$6.000,00 por habitante. O investimento previsto para melhoria em Vilas e Favelas será dividido nas três etapas propostas para a implantação desta OUC. As diretrizes para a aplicação deste investimento se encontram detalhadas em capítulo específico.

2.7. RECURSO PARA REQUALIFICAÇÃO DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO

A referência de custo para investimento em requalificação de Patrimônio Histórico foi baseada na experiência do *Instituto Rio Patrimônio da Humanidade* (IRPH) da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. Os valores referenciais partiram primeiramente de um levantamento do número de imóveis tombados ou indicados para tombamento nos limites da OUC: foram identificados 242 imóveis tombados e 580 imóveis indicados para tombamento, totalizando 822 imóveis protegidos. Baseado nos valores adotados pelo Programa de Apoio à Conservação do Patrimônio Cultural da Prefeitura do Rio de Janeiro foi usado o valor de R\$ 300.000,00 para a restauração de cada imóvel. A metodologia de gestão para esse recurso, baseada na experiência do Instituto citado, considera que estes recursos poderão ser investidos exclusivamente em restauração de coberturas, fachadas, estruturas, instalações prediais básicas (hidrossanitárias, gás, incêndio, elétrica), bem como obras para acessibilidade. A OUC em questão considerou arcar com os custos da restauração de 164 imóveis, que representam 20% do total de imóveis protegidos na área da operação, totalizando um investimento de R\$49.320.000,00. Do total de imóveis protegidos na área da operação 8% serão restaurados na primeira etapa, enquanto

outros 12% restantes serão divididos igualmente na segunda e terceira etapas. Os valores aqui indicados são de 2013 e deverão ser atualizados.

2.8. EQUIPAMENTOS URBANOS E COMUNITÁRIOS

Para estimativa da demanda de equipamentos urbanos e comunitários, adotou-se a metodologia desenvolvida e prevista na Operação Urbana do Isidoro, a saber:

O cálculo da demanda é baseado na projeção populacional prevista para a área da OUC, a ser calculada pelo Estudo de Impacto de Vizinhança. Até o momento da finalização deste plano, estes estudos ainda não haviam sido concluídos.

Ao se obter um número previsto de novos domicílios, a ser fornecido pelo EIV, será estimada uma projeção populacional. Então, é aplicada uma série de condicionantes ao número esperado de novos habitantes, distintas para cada tipo de equipamento, com o objetivo de calcular sua demanda.

Estas condicionantes compreendem, para instituições de ensino: a porcentagem média de população na faixa etária alvo; a

porcentagem média de população usuária de equipamentos de ensino públicos; e a capacidade média de alunos por instituição.

Indica-se que a implantação destes equipamentos no tempo deverá corresponder ao aumento populacional efetivo a ser estimado pelo grupo gestor a partir da relação de projetos aprovados no perímetro da OUC. Da mesma maneira, a decisão sobre sua localização caberá ao grupo gestor, devendo ser orientada também para as áreas que receberem maior adensamento efetivo. A saber, os equipamentos previstos são:

- Unidades Municipais de Educação Infantil
- Escolas de Ensino Fundamental / Escolas Integradas
- Escolas de Ensino Médio
- Escolas Profissionalizantes
- Centros de Saúde

Nos casos em que o cálculo do número de equipamentos a ser construído resultar em fração, deverá ser adotado o valor inteiro mais próximo arredondado para cima.

2.9. VIURBS

Para o cálculo dos valores de referência dos pontos do VIURBS cuja implantação é

prevista nesta OUC optou-se por utilizar a metodologia de cálculo por custo unitário desenvolvida para as demais intervenções, por dois motivos: os valores de referência do programa VIURBS se encontram desatualizados e muitos dos pontos receberam diretrizes de alteração da proposta original. Portanto os valores do programa VIURBS foram considerados apenas como referência inicial.

2.10. TUR - Travessias urbanas

A referência de custo para implantação de Travessias Urbanas contempla: elaboração de projeto e execução das obras, acrescido ou não de um determinado número de Módulos de Circulação Vertical. Foram definidos como Módulos de Circulação Vertical, equipamentos de acessibilidade vertical, diferenciados em dois tipos: Módulo de Circulação Vertical Simples (sigla CVS), composto por escada e rampa; e Módulo de Circulação Vertical Especial (sigla CVE), composto por escada e rampa e elevador.

2.11. EPD - Novos Eixos para Pedestres

A referência de custo para implantação de Novos Eixos de Circulação para Pedestres contempla: elaboração de projeto; pavimentação; paisagismo; arborização;

iluminação pública; irrigação; comunicação visual e drenagem pluvial; caso necessário.

2.12. ADV - Adequação viária

Adequação Viária inclui alargamento de vias, alteração de geometria ou melhorias em intercessões. A referência de custo para este tipo de intervenção contempla: pavimentação ou requalificação das pistas de rolamento e calçadas; sinalização de trânsito; iluminação pública; mobiliário urbano; adequação de drenagem; elaboração de projetos; e implantação de ciclovias nos trechos assim demarcados.

2.13. NVI - Nova via

A referência de custo para implantação de Novas Vias contempla: movimentação de terra; alargamento de calçadas; pavimentação ou requalificação das pistas de rolamento e das calçadas, implantação de rede de drenagem; iluminação pública; sinalização de trânsito; mobiliário urbano; elaboração de projetos; e implantação de ciclovias nos trechos assim demarcados.

2.14. VDT - Viadutos e pontes

A referência de custo para implantação de Viadutos e Pontes contempla: elaboração de projeto e execução das obras.

2.15. TUN - Túneis e trincheiras

A referência de custo para implantação de Túneis e Trincheiras contempla: elaboração de projeto e execução das obras.

2.16. CIC - Ciclovias

A referência de custo para implantação de ciclovias se encontra, em sua totalidade, incluída no valor utilizado para a estimativa de custo dos diferentes tipos de Conexão Ambiental. Deve-se entender que, em todas as vias para as quais foram propostas ciclovias, foi também proposta algum tipo de Conexão Ambiental, o oposto não sendo verdadeiro. Esta estratégia foi adotada a partir da constatação de que a referência de custo para implantação de ciclovias é praticamente irrelevante considerada a referência adotada para as Conexões Ambientais. No entanto, considerando que a totalidade das Conexões Ambientais propostas possivelmente não será concretizada, foi previsto um recurso adicional referente à complementação da rede cicloviária prevista de maneira simplificada, garantindo assim que todas as ciclovias propostas neste plano sejam implantadas.

2.17. BIC - Bicicletários

A referência de custo para implantação de bicicletários contempla: equipamento para estacionamento de aproximadamente 1000 bicicletas e prevê instalação de câmeras de segurança e fechamento parcial do local, de forma que seja um ambiente fechado e protegido.

2.18. PRC - Paraciclos

A referência de custo para implantação de paraciclos contempla: equipamento para estacionamento de 20 bicicletas por módulo e conta com as câmeras de segurança existentes no local a ser implantado.

2.19. POE - Abrigos de Ônibus Especiais

A referência de custo para implantação de abrigos de ônibus especiais contempla: elaboração de projeto; e instalação de mobiliário urbano com cobertura, painéis informativos e lixeiras.

2.20. CAD - Conexão Ambiental tipo D

A referência de custo para requalificações no modelo Conexão Ambiental Tipo D contempla: elaboração de projeto; alargamento e adequação de calçada utilizando pavimentação simples; tratamento arbóreo e paisagístico; implantação de mobiliário urbano simples; e implantação de ciclovias nos trechos assim demarcados.

2.21. CAC – Conexão Ambiental tipo C

A referência de custo para requalificações no modelo Conexão Ambiental Tipo C contempla: elaboração de projeto; alargamento e adequação de calçada utilizando pavimentação simples; tratamento arbóreo e paisagístico; implantação de

mobiliário urbano especial; e implantação de ciclovias nos trechos assim demarcados.

2.22. CAB - Conexão Ambiental tipo B

A referência de custo para requalificações no modelo 'Conexão Ambiental Tipo B' contempla: elaboração de projeto; alargamento e adequação de calçada utilizando pavimentação especial; tratamento arbóreo e paisagístico; implantação de mobiliário urbano especial; e implantação de ciclovias nos trechos assim demarcados.

2.23. CAA - Conexão Ambiental tipo A

A referência de custo para requalificações no modelo Conexão Ambiental Tipo A contempla: os itens considerados no modelo 'Conexão Ambiental Tipo B' acrescido da substituição de redes elétricas aéreas por redes subterrâneas, tendo como base a referência de preço da CEMIG (não foi considerada correção do padrão do usuário, mas somente da rede).

ANEXO 2-A – LISTA DE INTERVENÇÕES PROPOSTAS

DEMANDA					
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
1	N/A	USO E OCUPACAO	VIF	N/A	Melhorias em Vilas e Favelas
	N/A	USO E OCUPACAO	EQP	N/A	Equipamentos Urbanos Comunitários (a ser definido pelo EIV)
	N/A	USO E OCUPACAO	PAT	N/A	Requalificação do Patrimônio Histórico (66 Imóveis)
	N/A	USO E OCUPACAO	CIC	N/A	Complementação da rede cicloviária
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
2	N/A	USO E OCUPACAO	VIF	N/A	Melhorias em Vilas e Favelas
	N/A	USO E OCUPACAO	EQP	N/A	Equipamentos Urbanos Comunitários (a ser definido pelo EIV)
	N/A	USO E OCUPACAO	PAT	N/A	Requalificação do Patrimônio Histórico (49 Imóveis)
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
3	N/A	USO E OCUPACAO	VIF	N/A	Melhorias em Vilas e Favelas
	N/A	USO E OCUPACAO	EQP	N/A	Equipamentos Urbanos Comunitários (a ser definido pelo EIV)
	N/A	USO E OCUPACAO	PAT	N/A	Requalificação do Patrimônio Histórico (49 Imóveis)

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

GERAL					
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
1	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	MOBILIDADE	ADV	ADV 00.1.49.2	Rotatória na intercessão entre Av. Silviano Brandão a Av. dos Andradas
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	MOBILIDADE	ADV	ADV 00.1.49.1	Rotatória no baixio do viaduto sobre a linha férrea
	CORREDOR ANTONIO CARLOS / PEDRO I	AMBIENTAL	ARM	ARM 00.1.45.3	Av. Antônio Carlos próxima a Vila Nova Cachoeirinha
	CORREDOR ANTONIO CARLOS / PEDRO I	AMBIENTAL	ARM	ARM 00.1.45.2	Alça do viaduto Moçambique
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	AMBIENTAL	ARM	ARM 00.1.49.1	Av. Pres. Juscelino Kubitschek em frente ao Conjunto Habitacional Tereza Cristina
	CORREDOR ANTONIO CARLOS / PEDRO I	AMBIENTAL	ARM	ARM 00.1.45.1	Av. Antonio Carlos próxima a Rua Popular
	CORREDOR ANTÔNIO CARLOS / PEDRO I	AMBIENTAL	CAB	CAB 00.1.45.1	Avenidas Antônio Carlos e Pedro I
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	AMBIENTAL	CAB	CAB 00.49.1.2	Avenidas do Contorno, Tereza Cristina e Pres. J. K.
	CORREDOR ANTÔNIO CARLOS / PEDRO I	TODOS	CAC	CAC 00.1.45.1	Rua Dois Mil Quatrocentos e Vinte e Oito
	CORREDOR ANTÔNIO CARLOS / PEDRO I	TODOS	CAD	CAD 00.1.45.1	Trecho avenidas Américo Vespúcio e Bernardo de Vasconcelos
	CORREDOR ANTÔNIO CARLOS / PEDRO I	TODOS	CAD	CAD 00.1.45.2	Alameda da Lathanias
	CORREDOR ANTÔNIO CARLOS / PEDRO I	MOBILIDADE	EPD	EPD 00.1.45.1	Ligação Rua Popular - Av. Pres. Antônio Carlos
	CORREDOR ANTÔNIO CARLOS / PEDRO I	MOBILIDADE	EPD	EPD 00.1.45.2	Ligação Rua Padre João Pio - Rua Dom Antônio de Noronha - Av. Pres. Antônio Carlos
	CORREDOR ANTONIO CARLOS / PEDRO I	AMBIENTAL	PCA	PCA 00.1.45.1	Praças Rua Manuel Macedo
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	AMBIENTAL	PCA	PCA 00.1.49.1	Praça na alça do Viaduto José Maria T. Leal
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	AMBIENTAL	PCA	PCA 00.1.61.1	Praça no entorno da Estação de Integração de Ônibus Rua Niquelina
	CORREDOR ANTONIO CARLOS / PEDRO I	AMBIENTAL	PCA	PCA 00.1.45.9	Praça Nova Friburgo
	CORREDOR ANTONIO CARLOS / PEDRO I	AMBIENTAL	PCA	PCA 00.1.45.10	Praça Paranaíba próxima ao viaduto Moçambique
	CORREDOR ANTONIO CARLOS / PEDRO I	AMBIENTAL	PCA	PCA 00.1.45.11	Praça Viaduto Senegal
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	AMBIENTAL	PCA	PCA 00.1.49.2	Praça ligada ao Bulevar Arrudas entre a Rua Ceará e as avenidas Bernardo Monteiro e dos Andradas
	CORREDOR ANTONIO CARLOS / PEDRO I	AMBIENTAL	PCA	PCA 00.1.45.6	Praça próxima as ruas Adalberto Ferraz e Francisco Socaussaux
	CORREDOR ANTONIO CARLOS / PEDRO I	AMBIENTAL	PCA	PCA 00.1.45.7	Praça Mirante Diamantina
	CORREDOR ANTONIO CARLOS / PEDRO I	AMBIENTAL	PCA	PCA 00.1.45.3	Praça Popular
	CORREDOR ANTONIO CARLOS / PEDRO I	AMBIENTAL	PCA	PCA 00.1.45.5	Praça Maloca
CORREDOR ANTONIO CARLOS / PEDRO I	AMBIENTAL	PCA	PCA 00.1.45.4	Praça Santa Apolônia	
CORREDOR ANTONIO CARLOS / PEDRO I	AMBIENTAL	PCA	PCA 00.1.45.2	Praça São Cristóvão	
CORREDOR ANTONIO CARLOS / PEDRO I	AMBIENTAL	PCA	PCA 00.1.45.8	Praça dos Operários	

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 00.1.49.1	Parque Linear Ribeirão Arrudas - trecho entre as ruas Levi Coelho e Itaituba
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 00.1.49.2	Parque Bacia do Calafate
	CORREDOR ANTÔNIO CARLOS / PEDRO I	MOBILIDADE	TUR	TUR 00.1.45.1	Acesso a Estação de BRT próxima a Praça Maloca trecho leste
	CORREDOR ANTÔNIO CARLOS / PEDRO I	MOBILIDADE	TUR	TUR 00.1.45.2	Transposição da Av. Antônio Carlos no eixo da Rua dos Tecelões trecho oeste
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	MOBILIDADE	TUR	TUR 00.1.49.6	Transposição da Av. dos Andradas conexão entre as ruas Divinópolis e Ana de Sá
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	MOBILIDADE	TUR	TUR 00.1.49.5	Transposição da Av. dos Andradas no eixo da Av. Bernardo Monteiro
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	MOBILIDADE	TUR	TUR 00.1.49.1	Transposição junto ao Viaduto Deputado Ulysses Guimarães
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	MOBILIDADE	TUR	TUR 00.1.49.3	Transposição da Av. dos Andradas no eixo da Rua Itambé
	CORREDOR ANTÔNIO CARLOS / PEDRO I	MOBILIDADE	TUR	TUR 00.1.45.3	Transposição da Av. Antônio Carlos próximo as Vilas Nova Cachoeirinha
	CORREDOR ANTÔNIO CARLOS / PEDRO I	MOBILIDADE	TUR	TUR 00.1.45.4	Transposição da Av. Antônio Carlos próximo ao Hospital Belo Horizonte
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	MOBILIDADE	TUR	TUR 00.1.49.4	Transposição da linha férrea no eixo do Viaduto José Viola
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	MOBILIDADE	TUR	TUR 00.1.49.2	Transposição junto ao Viaduto José Maria T. Leal
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	MOBILIDADE	VDT	VDT 00.1.49.1	Viaduto na intercessão entre as Avenidas do Contorno e dos Andradas
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
2	CORREDOR ANTÔNIO CARLOS / PEDRO I	TODOS	CAB	CAB 00.2.45.1	Viadutos Angola e Senegal
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	TODOS	CAD	CAD 00.2.49.1	Av. Pres. J. K. - trecho entre Rua Rio Espera e Av. Silva Lobo
	CORREDOR ANTÔNIO CARLOS / PEDRO I	TODOS	CAD	CAD 00.2.45.1	Ruas Coronel Fraga e Morse Belém Teixeira
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	USO E ECUPACAO	EQP	EQP 00.2.49.1	Equipamento cultural na antiga Estação Ferroviária do Calafate e edificação de apoio
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	MOBILIDADE	TUR	TUR 00.2.49.2	Transposição da Av. dos Andradas no eixo da Rua Pitangui
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	MOBILIDADE	TUR	TUR 00.2.49.4	Transposição da Av. dos Andradas no eixo da Rua Conquista, ligação com as ruas Tupis e Uberaba
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	MOBILIDADE	TUR	TUR 00.2.49.1	Transposição da Av. do Contorno no eixo das ruas Rio de Janeiro e Varginha
	CORREDOR VERDE RIBEIRAO ARRUDAS	MOBILIDADE	TUR	TUR 00.2.49.3	Transposição da Av. dos Andradas conexão das ruas Pirolozito e Pirite

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

SETOR REVITALIZAÇÃO DA LAGOINHA					
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
1	CORREDOR CULTURAL DA LAGOINHA	TODOS	CAA	CAA 01.1.46.1	Ruas Itapecerica e Além Paraíba
	CENTRALIDADE LAGOINHA	TODOS	CAB	CAB 01.1.23.1	Ruas Diamantina, Ipê e Manuel Macedo
	CORREDOR CULTURAL DA LAGOINHA	TODOS	CAB	CAB 01.1.46.1	Rua Pedro Lessa e Rua Formiga - trecho oeste
	CENTRALIDADE LAGOINHA	TODOS	CAB	CAB 01.1.23.2	Entorno quadra adjacente a Praça Irajá
	CENTRALIDADE LAGOINHA	TODOS	CAC	CAC 01.1.23.1	Rua Adalberto Ferraz - trecho leste
	CONEXAO CENTRO LAGOINHA	TODOS	CAC	CAC 01.1.41.1	Ruas Turvo, Paquequer, Sebastião de Melo e Adalberto Ferraz
	PRADO LOPES	TODOS	CAC	CAC 01.1.58.1	Rua Araribá e Av. José Bonifácio
	CENTRALIDADE LAGOINHA	TODOS	CAD	CAD 01.1.23.1	Ruas Araribá, Comendador Nohme Salomão e Formiga - trecho leste
	CONEXAO CENTRO LAGOINHA	MOBILIDADE	EPD	EPD 01.1.41.1	Ligação Praça do Peixe - Rua Diamantina.
	CORREDOR CULTURAL DA LAGOINHA	MOBILIDADE	EPD	EPD 01.1.46.1	Ligação Rua Adalberto Ferraz - Praça do Peixe
	CORREDOR CULTURAL DA LAGOINHA	USO E OCUPACAO	EQP	EQP 01.1.46.1	Centro Cultural Casa da Loba
	CORREDOR CULTURAL DA LAGOINHA	USO E OCUPACAO	EQP	EQP 01.1.46.2	Equipamento socio-cultural nas vilas Pedreira Prado Lopes e Nossa Senhora de Fátima sobre a Rua Pedro Lessa
	CORREDOR CULTURAL DA LAGOINHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 01.1.46.2	Praça Agostinho Martini
	CORREDOR CULTURAL DA LAGOINHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 01.1.46.1	Praça 15 de Junho
	CORREDOR CULTURAL DA LAGOINHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 01.1.46.4	Praça da Conceição na esquina das Ruas Além Paraíba e Serro
	CORREDOR CULTURAL DA LAGOINHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 01.1.46.3	Largo em frente a Igreja Nossa Senhora da Conceição
	CORREDOR CULTURAL DA LAGOINHA	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 01.1.46.1	Parque Pedro Lessa
	CORREDOR CULTURAL DA LAGOINHA	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 01.1.46.2	Parque Lagoinha no eixo da Rua Sebastião de Melo
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
2	CORREDOR CULTURAL DA LAGOINHA	TODOS	CAC	CAC 01.2.46.1	Ruas Bonfim, Alberto Gualberto, Jequerí, do Serro, Itatiaia e Resende Costa
	CENTRALIDADE LAGOINHA	TODOS	CAC	CAC 01.2.23.1	Ruas Araxá, Rio Novo, Francisco Soucasseeux e Elias Mussi Abuid
	CORREDOR CULTURAL DA LAGOINHA	MOBILIDADE	EPD	EPD 01.2.46.1	Ligação Rua Resende Costa - Rua Bonfim
	CORREDOR CULTURAL DA LAGOINHA	MOBILIDADE	EPD	EPD 01.2.46.2	Ligação Rua do Bonfim - Av. Ns. de Fátima
	PRADO LOPES	AMBIENTAL	PCA	PCA 01.2.58.1	Praça Prof. Correa Neto
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
3	PRADO LOPES	TODOS	CAD	CAD 01.3.58.1	Vias Vila Pedreira Prado Lopes e trecho Rua Popular
	CENTRALIDADE LAGOINHA	TODOS	CAD	CAD 01.3.23.1	Rua Ubá

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

	ARENA DA PEDREIRA	MOBILIDADE	EPD	EPD 01.3.04.1	Ligação Rua Diamantina - Arena da Pedreira
	CENTRALIDADE LAGOINHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 01.3.23.1	Praça Boca do Túnel
	CENTRALIDADE LAGOINHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 01.3.23.2	Praça Irajá
	ARENA DA PEDREIRA	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 01.3.04.1	Parque Arena da Pedreira
	ARENA DA PEDREIRA	MOBILIDADE	TUR	TUR 01.3.04.1	Transposição da Av. Antônio Carlos para conexão com o Parque Arena da Pedreira trecho leste
	CENTRALIDADE LAGOINHA	MOBILIDADE	TUR	TUR 01.3.23.1	Conexão entre as ruas Ubá e Sabará

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

SETOR TECELÕES / NOVA CACHOEIRINHA					
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
1	CENTRALIDADE TECELÕES	MOBILIDADE	ADV	ADV 02.1.37.1	Adequação do acesso à Av. Antônio Carlos a partir da Rua Hespéria
	CENTRALIDADE TECELÕES	TODOS	CAB	CAB 02.1.37.1	Ruas Paranaíba, dos Operários e Senhoda da Conceição
	CENTRALIDADE ITAPETINGA	TODOS	CAB	CAB 02.1.22.1	Rua Itapetinga trecho entre a Rua Conde de Santa Maria e a Av. Bernardo Vasconcelos
	CENTRALIDADE ROCHA LAGOA	TODOS	CAB	CAB 02.1.33.1	Rua Rocha Lagoa
	CENTRALIDADE HENRIQUE DINIZ	TODOS	CAB	CAB 02.1.19.1	Rua Henrique Diniz
	NOVA CACHOEIRINHA	MOBILIDADE	EPD	EPD 02.1.53.1	Ligação Rua Letícia - Rua Dom Lourenço de Almeida
	NOVA CACHOEIRINHA	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 02.1.53.1	Parque Nova Cachoeirinha
	CENTRALIDADE TECELOES	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 02.1.37.1	Parque Anfiteatro Paranaíba - trecho 1
	CENTRALIDADE TECELÕES	MOBILIDADE	VDT	VDT 02.1.37.1	Viaduto da Av. Itapetinga sobre a Rua dos Operários
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
2	CENTRALIDADE ITAPETINGA	MOBILIDADE	ADV	ADV 02.2.22.1	Alargamento de trecho em beco da Rua Itapetinga
	CENTRALIDADE ITAPETINGA	MOBILIDADE	ADV	ADV 02.2.22.2	Alargamento de trechos das ruas Itapetinga e José Ourívio
	NOVA CACHOEIRINHA	TODOS	CAD	CAD 02.2.53.1	Vias Vila Nova Cachoeirinha
	CENTRALIDADE TECELÕES	TODOS	CAD	CAD 02.2.37.1	Trechos ruas Ramatis, Dona Clara, Hespéria, Fides e marginal Av. Américo Vespúcio
	CENTRALIDADE ITAPETINGA	AMBIENTAL	CAD	CAD 02.2.22.1	Rua Itapetinga trecho entre Av. Bernardo Vasconcelos e Rodovia Anel Rodoviário
	NOVA CACHOEIRINHA	USO E OCUPACAO	EQP	EQP 02.2.53.1	Equiapamento socio-cultural na Vila Nova Cachoeirinha
	CENTRALIDADE ITAPETINGA	AMBIENTAL	PCA	PCA 02.2.22.1	Praça Rincao
	CENTRALIDADE TECELOES	AMBIENTAL	PCA	PCA 02.2.37.1	Praça Ramatis
	NOVA CACHOEIRINHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 02.2.53.1	Praça do Cruzeiro
	CENTRALIDADE TECELOES	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 02.2.37.1	Parque Anfiteatro Paranaíba - trecho 2
	NOVA CACHOEIRINHA	MOBILIDADE	TUR	TUR 02.2.53.1	Transposição da Av. Américo Vespúcio no eixo da Rua Fides
	CENTRALIDADE ITAPETINGA	MOBILIDADE	VDT	VDT 02.2.22.1	Viaduto sobre a Av. Bernardo Vasconcelos no eixo da Rua Itapetinga
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
3	CENTRALIDADE ROCHA LAGOA	TODOS	CAD	CAD 02.3.33.1	Ruas Dom Bras Baltazar, Teixeira Vasconcelos, Gomes Freire, Tandernil e Cônego
	CENTRALIDADE TECELÕES	TODOS	CAD	CAD 02.3.37.1	Trechos ruas Popular, Belmiro de Almeida, Hespéria, Cantagalo e Cezar George
	CENTRALIDADE TECELÕES	TODOS	CAD	CAD 02.3.37.2	Trechos ruas Senhora do Brasil, Primeiro de Maio, Simão Tamm, Içá, Olavo Andr

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

	NOVA CACHOEIRINHA	MOBILIDADE	NVI	NVI 02.3.53.1	Prolongamento da Rua Pereira Pinto até a Rua Gomes Freire
	CENTRALIDADE ROCHA LAGOA	MOBILIDADE	NVI	NVI 02.3.33.1	Ligação entre as ruas Pereira Pinto e Gomes Freire

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

SETOR CENTRO DE SERVIÇOS AVANÇADOS DO SÃO FRANCISCO					
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
1	ESPLANDA SÃO FRANCISCO	MOBILIDADE	ADV	ADV 03.1.50.1	Adequação viária da intercessão da Rua Viseu no acesso ao Anel Rodoviário
	BAIRRO SÃO FRANCISCO	TODOS	CAB	CAB 03.1.07.1	Rua Major Delfino de Paula
	BAIRRO SAO FRANCISCO	AMBIENTAL	PCA	PCA 03.1.07.1	Praça Alcobaça
	ESPLANDA SAO FRANCISCO	AMBIENTAL	PCA	PCA 03.1.50.1	Praça Esplanada Sao Francisco
	ESPLANDA SÃO FRANCISCO	MOBILIDADE	TUR	TUR 03.1.50.1	Esplanada do Sao Francisco sobre Av. Antônio Carlos
	ESPLANDA SÃO FRANCISCO	MOBILIDADE	VDT	VDT 03.2.50.1	Viaduto sobre Av. Antônio Carlos no Eixo da Av. Major Esperidião Rosas
	ESPLANDA SÃO FRANCISCO	MOBILIDADE	VDT	VDT 03.1.50.1	Viaduto de transposição da Av. Antônio Carlos na Av. Delfino de Paula Ricardo
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
2	BAIRRO SÃO FRANCISCO	TODOS	CAC	CAC 03.2.07.1	Ruas Guimarães e Padre Leopoldo Mertens
	ESPLANDA SÃO FRANCISCO	AMBIENTAL	CAC	CAC 03.2.50.1	Vias Centro São Francisco
	BAIRRO SÃO FRANCISCO	MOBILIDADE	EPD	EPD 03.2.07.1	Eixo para pedestres na Praça Rua Leiria e Alcobaça
	BAIRRO SAO FRANCISCO	AMBIENTAL	PCA	PCA 03.2.07.1	Praças Rua Leiria/Alcobaça
	BAIRRO SÃO FRANCISCO	MOBILIDADE	VDT	VDT 02.2.07.1	Viaduto de ligação entre a Av. Henrique Diniz e a Rua Guimarães
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
3	BAIRRO SÃO FRANCISCO	TODOS	CAD	CAD 03.3.07.1	Rua Alcobaça e trecho Rua Guimarães
	BAIRRO SÃO FRANCISCO	MOBILIDADE	NVI	NVI 03.3.07.1	Desocupação de trecho invadido da Rua Cascais
	BAIRRO SÃO FRANCISCO	MOBILIDADE	NVI	NVI 03.3.07.2	Desocupação de trecho invadido da Rua Alcobaça

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

SETOR PARQUE DO BREJINHO / PAMPULHA					
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
1	PARQUE BREJINHO	MOBILIDADE	ADV	ADV 04.1.54.1	Adequação de trechos viários a leste do Parque do Brejinho
	CENTRALIDADE PAMPULHA	TODOS	CAB	CAB 04.1.30.1	Avenidas Antônio Abraão Caram, Santa Rosa e Prof. Magalhães Penido e trecho Av. Coronel Dias Bicalho
	PARQUE BREJINHO	TODOS	CAC	CAC 04.1.54.1	Rua Aimee Semple Mcpherson (Assis das Chagas)
	PARQUE BREJINHO	TODOS	CAD	CAD 04.1.54.1	Trechos ruas Alcobaça, Estoril, Flor de Índio, Flor de Fogo, Flor de Júpter e Barão de Nepomuceno,
	PARQUE BREJINHO	MOBILIDADE	NVI	NVI 04.1.54.1	Prolongamento da Rua Beira Alta até o Anel Rodoviário
	PARQUE BREJINHO	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 04.1.54.1	Parque do Brejinho
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
2	CENTRO ESTACAO PAMPULHA	AMBIENTAL	ARM	ARM 04.2.38.1	Alças próximas a Barragem da Pampulha
	CENTRALIDADE PAMPULHA	TODOS	CAC	CAC 04.2.30.1	Avenidas Coronel Dias Bicalho e das Palmeiras
	PARQUE BREJINHO	TODOS	CAD	CAD 04.2.54.1	Rua Beira Alta e Beco Central
	CENTRO ESTACAO PAMPULHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 04.2.38.1	Praças Barragem da Pampulha
	PARQUE BREJINHO	MOBILIDADE	TUR	TUR 04.2.54.1	Transposição do Anel Rodoviário proxima a Rua Itapetinga
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
3	PARQUE BREJINHO	TODOS	CAD	CAD 04.3.54.1	Trechos ruas Boaventura, João Fernandes e Intendente Câmara
	PARQUE BREJINHO	MOBILIDADE	NVI	NVI 04.3.54.1	Rua Senhor dos Passos, entre Rua Estoril e Rua Boaventura

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

SETOR CORREDOR VERDE PARQUE LAGOA DO NADO / PARQUE LAREIRA					
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
1	CENTRO ESTACAO PAMPULHA	TODOS	CAB	CAB 05.1.38.1	Avenidas Doutor Cristiano Guimarães, Portugal e General Olímpio Mourão Filho
	CENTRALIDADE LAREIRA	TODOS	CAB	CAB 05.1.24.1	Ruas Doutor Álvaro Camargos, João Samaha, Érico Veríssimo, Padre Pedro Pinto e entornos Parque Lareira e Praça Enfermeira Geralda Marra
	CENTRALIDADE BACURAU	TODOS	CAB	CAB 05.1.12.1	Rua das Gaivotas
	CENTRO ESTACAO PAMPULHA	TODOS	CAB	CAB 05.1.38.2	Vias Centro Estação Pampulha
	CENTRALIDADE LAREIRA	TODOS	CAD	CAD 05.1.24.1	Ruas Prof. Aimoré Dutra, Bernardinho Oliveira Pena, Paulo Marinho dos Santos, Teles Meneses, Antero de Quintal, entorno Praça da Saudade, Av. martinica e trecho Rua Dr. Álvaro Camargos
	CENTRO ESTACAO PAMPULHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 05.1.38.3	Praça Três Poderes
	CENTRO ESTACAO PAMPULHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 05.1.38.2	Praça Santa Barbara
	CENTRALIDADE LAREIRA	AMBIENTAL	PCA	PCA 05.1.24.1	Praça Paulo Marinho dos Santos
	CENTRO ESTACAO PAMPULHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 05.1.38.1	Praça Canárias
	CENTRALIDADE NADO	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 05.1.26.1	Parque Fazenda Lagoa do Nado
	CENTRALIDADE LAREIRA	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 05.1.24.1	Parque Lareira trecho entre ruas Dr. Álvaro Camargos e Elce Ribeiro
	CENTRALIDADE BACURAU	MOBILIDADE	TUR	TUR 05.1.12.1	Transposição Córrego Bacuraus próxima a Rua Albuquerque
	CENTRALIDADE BACURAU	MOBILIDADE	TUR	TUR 05.1.12.2	Transposição Córrego Bacuraus próxima a Rua Jarina
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
2	CENTRALIDADE BACURAU	TODOS	CAC	CAC 05.2.12.1	Rua dos Bacuraus
	CENTRALIDADE NADO	TODOS	CAD	CAD 05.2.26.1	Ruas Dominica e Roberto Lúcio Aroeira
	CENTRALIDADE LAREIRA	TODOS	CAD	CAD 05.2.24.1	Rua Elce Ribeiro
	CENTRALIDADE BACURAU	TODOS	CAD	CAD 05.2.12.1	Ruas dos Urutaus, das Maritacas, Ben Te Vis, dos Pintassilgos, dos Sabiás e marginal Av. Cristiano Machado
	CENTRALIDADE BACURAU	MOBILIDADE	EPD	EPD 05.2.12.1	Ligação Rua Roberto Aroeira - Rua Iracema Pinto
	CENTRALIDADE LAREIRA	AMBIENTAL	PCA	PCA 05.2.24.3	Praça da Saudade
	CENTRALIDADE LAREIRA	AMBIENTAL	PCA	PCA 05.2.24.1	Praça Enfermeira Geralda Marra
	CENTRALIDADE LAREIRA	AMBIENTAL	PCA	PCA 05.2.24.2	Praça Cultura Racional
	CENTRALIDADE BACURAU	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 05.2.12.1	Parque do Bairro Planalto
	CENTRALIDADE BACURAU	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 05.2.12.2	Parque Vila Cloris
	CENTRALIDADE LAREIRA	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 05.2.24.1	Parque Lareira trecho entre ruas Elce Ribeiro e Hye Ribeiro

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
3	CENTRALIDADE NADO	TODOS	CAC	CAC 05.3.26.1	Ruas Montese, São Miguel, José Oscar Barreira, Coronel Índia do Brasil, Nilo Aparecida Pinto e entorno Praça Nossa Senhora da Paz
	CENTRALIDADE NADO	TODOS	CAD	CAD 05.3.26.1	Ruas Gen. E. Ruas Santos, Jamaica, Des. Custódio Lustosa e Min. H. de Barros
	CENTRALIDADE LAREIRA	TODOS	CAD	CAD 05.3.24.1	Ruas Poeta Murilo Mendes, Moacir Flores, das Pedrinhas, Domingos Garcia, Alfredo Alves Pinto, Jornalista Geraldo Alvim e Hélio Pelegrino
	CENTRALIDADE BACURAUS	TODOS	CAD	CAD 05.3.12.1	Rua Beija Flor
	CENTRALIDADE LAREIRA	MOBILIDADE	NVI	NVI 05.3.24.1	Ligação entre as ruas Fernando Jardim e Boa Vista
	CENTRALIDADE NADO	MOBILIDADE	NVI	NVI 05.3.26.1	Prolongamento da Rua Stella Navarro de Miranda até a Av. Dom Pedro I
	CENTRALIDADE NADO	MOBILIDADE	NVI	NVI 05.3.26.2	Prolongamento da Rua das Jaqueiras até a Rua Stella Navarro de Miranda
	CENTRALIDADE NADO	MOBILIDADE	NVI	NVI 05.3.26.3	Ligação entre as ruas Hélio Baggetti e Francisco Augusto Rocha
	CENTRALIDADE LAREIRA	MOBILIDADE	NVI	NVI 05.3.24.2	Prolongamento da Rua Costa até a Rua Aimoré Dutra.
	CENTRALIDADE LAREIRA	MOBILIDADE	NVI	NVI 05.3.24.3	Ligação entre as ruas Santo Antônio e Terezinha de Jesus Cardoso
	CENTRALIDADE LAREIRA	AMBIENTAL	PCA	PCA 05.3.24.6	Praça José Belém Barbosa
	CENTRALIDADE NADO	AMBIENTAL	PCA	PCA 05.3.26.1	Praça Ercia Barbosa Santos
	CENTRALIDADE NADO	AMBIENTAL	PCA	PCA 05.3.26.2	Praça Nossa Senhora da Paz
	CENTRALIDADE BACURAUS	AMBIENTAL	PCA	PCA 05.3.12.1	Praça das Andorinhas
	CENTRALIDADE LAREIRA	AMBIENTAL	PCA	PCA 05.3.24.1	Praça Orlando Paes Cardoso
	CENTRALIDADE LAREIRA	AMBIENTAL	PCA	PCA 05.3.24.2	Praça Cristoforo de Andrade
	CENTRALIDADE LAREIRA	AMBIENTAL	PCA	PCA 05.3.24.3	Praça Pastor Oscar Guilherme
	CENTRALIDADE LAREIRA	AMBIENTAL	PCA	PCA 05.3.24.4	Praça Dona Maria Margarida
	CENTRALIDADE LAREIRA	AMBIENTAL	PCA	PCA 05.3.24.5	Praça Emanuel Marzano
	CENTRALIDADE BACURAUS	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 05.3.12.1	Praça do Bairro Planalto

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

SETOR REQUALIFICAÇÃO ENTORNO DA ESTAÇÃO VILARINHO					
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
1	CORREDOR ANTÔNIO CARLOS / PEDRO I	MOBILIDADE	ADV	ADV 06.1.45.1	Adequação na intercessão entre Rua Aldemiro Fernandes Torres e avenidas Dom Pedro I e Cristiano Machado
	CENTRO VILARINHO	AMBIENTAL	ARM	ARM 06.1.40.1	Alça de acesso à Rua Aldemiro fernandes Torres
	CENTRO ESTAÇÃO VILARINHO	TODOS	CAB	CAB 06.1.39.1	Avenidas Vilarinho e Cristiano Machado
	CENTRO ESTAÇÃO VILARINHO	TODOS	CAD	CAD 06.1.39.1	Vias Centro Estação Vilarinho
	BAIRRO PARQUE SAO PEDRO	TODOS	CAD	CAD 06.1.06.1	Ruas Venus, Saturno, Marciana Carneiro e Luiz F. de Araújo
	BAIRRO PARQUE SAO PEDRO	MOBILIDADE	NVI	NVI 06.1.06.1	Ligação entre as ruas Domingo Grosso e Luiz Ferreira de Araújo
	BAIRRO PARQUE SAO PEDRO	AMBIENTAL	PCA	PCA 06.1.06.1	Praça São Pedro
	CENTRO VILARINHO	AMBIENTAL	PCA	PCA 06.1.40.1	Praça dos Abacateiros
	CENTRO VILARINHO	AMBIENTAL	PCA	PCA 06.1.40.2	Praça Deputado Targino Raimundo
	CENTRO VILARINHO	AMBIENTAL	PCA	PCA 06.1.40.6	Praça Waldemar Custódio Córrea
	CENTRO VILARINHO	AMBIENTAL	PCA	PCA 06.1.40.7	Praça dos Melões
	CENTRO VILARINHO	AMBIENTAL	PCA	PCA 06.1.40.3	Praça das Amoreiras
	CENTRO VILARINHO	AMBIENTAL	PCA	PCA 06.1.40.5	Praça Mario Berti
	BAIRRO PARQUE SAO PEDRO	AMBIENTAL	PCA	PCA 06.1.06.2	Praça Marciana Carneiro
	CENTRO VILARINHO	AMBIENTAL	PCA	PCA 06.1.40.4	Praça das Tangerinas
	CENTRO ESTAÇÃO VILARINHO	MOBILIDADE	TUR	TUR 06.1.39.1	Transposição da Av. Cristiano Machado no eixo da Av. das Gaivotas
CENTRO ESTAÇÃO VILARINHO	MOBILIDADE	TUR	TUR 06.1.39.2	Esplanada sobre a Av. Cristiano Machado no eixo da Rua Urano	
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
2	REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA NORTE ESTAÇÃO VILARINHO	MOBILIDADE	ADV	ADV 06.2.59.1	Alargamento das ruas dos Pinguins, dos Inhambus, Pacco e Campo Verde
	REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA NORTE ESTAÇÃO VILARINHO	MOBILIDADE	NVI	NVI 06.2.59.1	Prolongamento da Rua Campo Verde até a Rua Maria Martins
	REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA NORTE ESTAÇÃO VILARINHO	MOBILIDADE	NVI	NVI 06.2.59.2	Rotatória na saída do Túnel sob a Av. Cristiano Machado
	CORREDOR VERDE ISIDORO FLORESTA	AMBIENTAL	PCA	PCA 06.2.47.1	Praça Linear Parque São Pedro
	CORREDOR VERDE ISIDORO FLORESTA	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 06.2.47.1	Parque Linear do Córrego Floresta
	CORREDOR VERDE ISIDORO FLORESTA	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 06.2.47.2	Parque Linear do Isidoro
	REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA NORTE ESTAÇÃO VILARINHO	MOBILIDADE	TUN	TUN 06.2.59.1	Túnel sob a Av. Cristiano Machado no eixo da Rua Bacuraus
	REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA NORTE ESTAÇÃO VILARINHO	MOBILIDADE	VDT	VDT 06.2.59.1	Ponte sobre o Ribeirão do Isidoro no eixo das Ruas Pacco e Campo Verde

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
3	REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA NORTE ESTAÇÃO VILARINHO	MOBILIDADE	ADV	ADV 06.3.59.1	Alargamento das ruas Rua Maria Martins e Rua das Touradas
	REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA NORTE ESTAÇÃO VILARINHO	MOBILIDADE	ADV	ADV 06.3.59.2	Alargamento de trecho entre as ruas Prof. Rubens Guelli e Luiz F. de Lima
	REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA NORTE ESTAÇÃO VILARINHO	MOBILIDADE	ADV	ADV 06.3.59.3	Alargamento de trechos das ruas dos Inhambus, Antônio Alves Ferreira e Maria Oliveira de Souza
	REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA NORTE ESTAÇÃO VILARINHO	AMBIENTAL	CAD	CAD 06.3.59.1	Ruas Joaquim Clemente, das Gaivotas, Campo Verde, dos Bacuraus, dos Pinguins
	CORREDOR VERDE ISIDORO / FLORESTA	MOBILIDADE	EPD	EPD 06.3.47.1	Eixos para pedestres no Parque Mata do Floresta
	REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA NORTE ESTAÇÃO VILARINHO	MOBILIDADE	NVI	NVI 06.3.59.1	Prolongamento das Ruas Adalberto Bernardes Filho e Pedro de Carvalho
	REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA NORTE ESTAÇÃO VILARINHO	MOBILIDADE	NVI	NVI 06.3.59.2	Prolongamento da Rua Antônio Alves Ferreira
	CORREDOR VERDE ISIDORO FLORESTA	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 06.3.47.1	Parque Mata do Floresta
	REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA NORTE ESTAÇÃO VILARINHO	MOBILIDADE	VDT	VDT 06.3.59.1	Ponte sobre o Ribeirão do Isidoro no eixo da Rua Professor Rubens Guelli
	REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA NORTE ESTAÇÃO VILARINHO	MOBILIDADE	VDT	VDT 06.3.59.2	Ponte sobre o Ribeirão do Isidoro no eixo da rua Gaivotas
	REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA NORTE ESTAÇÃO VILARINHO	MOBILIDADE	VDT	VDT 06.3.59.3	Ponte sobre o córrego dos Bacuraus no eixo da Rua dos Inhambus

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

SETOR PARQUE BACIA DO CALAFATE					
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
1	CENTRALIDADE DELTA	AMBIENTAL	ARM	ARM 07.1.16.1	Alça viária Via Expressa
	CENTRALIDADE DELTA	TODOS	CAB	CAB 07.1.16.1	Av. Vereador Cícero Idelfonso
	CENTRALIDADE PADRE EUSTAQUIO	TODOS	CAB	CAB 07.1.29.1	Ruas Humaitá e Progresso, Av. Coronel José Benjamin e entorno Praça Geraldo Torres
	CENTRALIDADE PRADO	TODOS	CAB	CAB 07.1.32.1	Avenida Silva Lobo
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	TODOS	CAB	CAB 07.1.60.1	Rua Dom Joaquim Silvério
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	TODOS	CAB	CAB 07.1.60.2	Estação Gameleira - Entorno Praça da Federação e Rua Coração Eucarístico de Jesus
	CENTRALIDADE NOVA SUISSA	TODOS	CAB	CAB 07.1.27.1	Av. Tereza Crsitina e ruas Campos Sales e Platina trecho a oeste da Av. Silva Lobo
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAC	CAC 07.1.61.1	Estação Nova Suíssa - Ruas Fausto Alvim e Juscelino Barbosa trecho entre Praça Paulo Sigaud e Rua Campos Sales
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	TODOS	CAC	CAC 07.1.60.1	Estação Nova Suíssa - Marginal Av. Tereza Cristina entorno Praça Paulo Sigaud e Rua Juscelino Barbosa
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAD	CAD 07.1.61.1	Estação Nova Suíssa - Trecho ruas Henrique Gorceix e José do Patrocínio
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAD	CAD 07.1.61.2	Estação Calafate - Trecho ruas Dom Viçoso, Curral del Rei e Bonaparte
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	MOBILIDADE	EPD	EPD 07.1.61.1	Ligação Estação Gameleira - Avenida Amazonas (interior Parque de Exposição da Gameleira)
	BRT OESTE	MOBILIDADE	NVI	NVI 07.1.8.1	Via exclusiva para ônibus ao sul do Parque Bacia do Calafate, trecho entre avenidas Silva Lobo e Tereza Cristina
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	AMBIENTAL	PCA	PCA 07.1.61.2	Praça em frente a Estação Gameleira
	CENTRALIDADE PADRE EUSTAQUIO	AMBIENTAL	PCA	PCA 07.1.29.1	Praça Rialto
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	AMBIENTAL	PCA	PCA 07.1.61.1	Praça Paulo Sigaud
CENTRALIDADE NOVA SUISSA	AMBIENTAL	PCA	PCA 07.1.27.1	Praça adjacente à Av. Tereza Crsitina entre pontilhão da linha férrea e Rua fausto Alvim	
CENTRALIDADE DELTA	MOBILIDADE	TUR	TUR 07.1.16.1	Transposição da Av. Ver. Cícero Idelfonso no eixo da Rua Dom Lúcio Antunes	
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
2	CONTINUIDADE GARATAN	MOBILIDADE	ADV	ADV 07.2.44.1	Alargamento da Av. Guaratan trecho entre Av. Silva Lobo e Av. Tereza Cristina
	CENTRALIDADE PADRE EUSTAQUIO	MOBILIDADE	ADV	ADV 07.2.29.1	Alargamento das ruas Humaitá e trecho da Rua Oliveiras entre a Av. dos Esportes
	CENTRALIDADE NOVA SUISSA	AMBIENTAL	ARM	ARM 07.2.27.1	Alça viária cruzamento da Av. Amazônas com Av. Tereza Cristina
	CENTRALIDADE PADRE EUSTAQUIO	TODOS	CAD	CAD 07.2.29.1	Rua Cesário Alvim
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAD	CAD 07.2.61.2	Estação Nova Suíssa - Trechos ruas Vereador Geraldo Pereira, José do Patrocínio, Henrique Gorceix, Costa Sena e Progresso
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAD	CAD 07.2.61.4	Estação Gameleira - Ruas Conde Pereira Carneiro, Craveiro Lopes e trecho marginal Av. Pres. J. K.

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAD	CAD 07.2.61.3	Estação Gameleira -Trecho ruas Dom Prudêncio Gomes, Craveiro Lopes, Padre Rossini Cândido e Padre Demerval Gomes
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	AMBIENTAL	CAD	CAD 07.2.61.1	Estação Nova Suíça - Ruas Rio das Mortes, das Oliveiras, São Lourenço, José de Alencar e Juscelino
	CONTINUIDADE GARATAN	MOBILIDADE	NVI	NVI 07.2.44.1	Continuidade da Av. Guaratan trecho entre Av. Silva Lobo e Av. Tereza Cristina
	BRT OESTE	MOBILIDADE	NVI	NVI 07.2.8.1	Via exclusiva para ônibus trechos de conexão com a Av. Pres. J. K.
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	AMBIENTAL	PCA	PCA 07.2.61.1	Praça Rua Conde Pereira Craneiro com Rua Craveiro Lopes
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	MOBILIDADE	TUR	TUR 07.2.60.1	Acesso a Estação de Metrô Gameleira
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	MOBILIDADE	TUR	TUR 07.2.60.2	Acesso a Estação de Metrô Calafate
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	MOBILIDADE	TUR	TUR 07.2.60.3	Acesso a Estação de Metrô Nova Suíça
	BRT OESTE	MOBILIDADE	VDT	VDT 07.2.8.1	Viaduto exclusivo para ônibus sobre a Av. Tereza Cristina
	BRT OESTE	MOBILIDADE	VDT	VDT 07.2.8.2	Viaduto exclusivo para ônibus sobre a Av. Silva Lobo
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
3	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAC	CAC 07.3.61.1	Ruas Dom Aristides Porto, Padre Demerval Gomes e Padre Pedro Evangelista
	CENTRALIDADE PADRE EUSTAQUIO	TODOS	CAD	CAD 07.3.29.1	Rua Nossa Senhora de Fátima
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAD	CAD 07.3.61.1	Estação Gameleira - Av. Amazonas e Rua Cid. Rabelo Horta
	CENTRALIDADE CORAÇÃO EUCARÍSTICO	TODOS	CAD	CAD 07.3.15.1	Rua Dom José Gaspar e trecho Rua Dom Lúcio Antunes

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

SETOR BULEVARD OESTE					
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
1	CENTRALIDADE PRADO	TODOS	CAA	CAA 08.1.32.1	Rua Platina trecho entre Av. Silva Lobo e Rua Turmalina
	CENTRALIDADE CARLOS PRATES	AMBIENTAL	CAB	CAB 08.1.14.1	Ruas Porto Alegre, Água Marinha, Riachuelo, Padre Eustáquio e Avenida Nossa Senhora de Fátima trecho entre as avenidas Pedro II e dos Andradas
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAC	CAC 08.1.61.2	Estação Carlos Prates - Ruas Tremedal e Rio Casca
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	TODOS	CAC	CAC 08.1.60.1	Estação Carlos Prates - Trecho ruas Ver. Sócrates Alves Pereira e Maria Filogonio
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAC	CAC 08.1.61.1	Estação Calafate - Conexões entre Estação Calafate e Rua Platina
	CENTRALIDADE PRADO	TODOS	CAD	CAD 08.1.32.1	Conexão entre praças do Bairro Prado trecho ruas Cachoeira do Campo, Alterosa, Monsenhor Horta, Três Corações e Conselheiro Dantas
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	AMBIENTAL	EPD	EPD 08.1.61.1	Estação Calafate - Rua Platina
	CONTINUIDADE GARATAN	MOBILIDADE	NVI	NVI 08.1.44.1	Continuidade da Av. Guaratan trecho entre Av.do Contorno e Av. Silva Lobo
	CENTRALIDADE PRADO	AMBIENTAL	PCA	PCA 08.1.32.1	Almpliação Praça Inácio Fonseca
	CENTRALIDADE PRADO	AMBIENTAL	PCA	PCA 08.1.32.6	Praça Dr Carlos Marques
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	AMBIENTAL	PCA	PCA 08.1.60.1	Praça de ligação da Estação Calafate com a Rua Platina
	CENTRALIDADE CARLOS PRATES	AMBIENTAL	PCA	PCA 08.1.14.1	Praça na Vila Peru associada a APP
	CENTRALIDADE PRADO	AMBIENTAL	PCA	PCA 08.1.32.5	Praça Clemente de Faria
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	AMBIENTAL	PCA	PCA 08.1.61.1	Praça Tenente Henrique Loureiro
	CASTELO BRANCO	AMBIENTAL	PCA	PCA 08.1.9.1	Praça do Vaticano
	CASTELO BRANCO	AMBIENTAL	PCA	PCA 08.1.9.2	Praça Presidente Castelo Branco
	CENTRALIDADE PRADO	AMBIENTAL	PCA	PCA 08.1.32.4	Praça Carlos Vilani Dantas
	CENTRALIDADE PRADO	AMBIENTAL	PCA	PCA 08.1.32.2	Praça Rabelo
	CENTRALIDADE PRADO	AMBIENTAL	PCA	PCA 08.1.32.3	Praça Eugenio Zuccherato
CASTELO BRANCO	MOBILIDADE	TUR	TUR 08.1.9.1	Transposição junto ao Viaduto Castelo Branco	
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
2	CONTINUIDADE GARATAN	MOBILIDADE	ADV	ADV 08.2.44.1	Alargamento da Rua Ituiutaba em continuidade com a Av. Guaratan
	CASTELO BRANCO	TODOS	CAD	CAD 08.2.9.1	Viaduto Castelo Branco
	CENTRALIDADE CARLOS PRATES	TODOS	CAD	CAD 08.2.14.1	Ruas Santa Quitéria, Monte Santo, Manhumirim, Prof. Mario Casassanta, Conquista e Av. Dom Pedro II
	CENTRALIDADE PRADO	TODOS	CAD	CAD 08.2.32.1	Trechos ruas João Lúcio Brandão, José Viola, Doutor Gordiano e dos Pampas e conexão entre praças do Bairro Prado trecho ruas Contria, Custódio Carreira, Turquesa e Pedra Bonita
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	MOBILIDADE	EPD	EPD 08.2.61.1	Ligação Rua Rio Espera - Estação Carlos Prates aproximadamente no eixo da Rua Porto Alegre

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

	CENTRALIDADE CARLOS PRATES	MOBILIDADE	EPD	EPD 08.2.14.1	Ligação Rua Riachuelo - Rua Porto Alegre, através da Vila Peru
	CONTINUIDADE GARATAN	MOBILIDADE	TUN	TUN 08.2.44.1	Tricheira na intercessão entre as avenidas do Contorno e Augusto de Lima
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	MOBILIDADE	TUR	TUR 08.2.60.1	Acesso a Estação de Metrô Carlos Prates
	CASTELO BRANCO	MOBILIDADE	VDT	VDT 08.2.9.1	Alça de saída para a Av. do Contorno do Viaduto Castelo Branco
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
3	CENTRALIDADE CARLOS PRATES	TODOS	CAD	CAD 08.3.14.1	Ruas Suassui, Uberlândia, Rio Espera, Patrocínio, Peçanha e Ingai

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

SETOR CENTRAL					
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
1	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAA	CAA 09.1.61.1	Estação Central - Ruas Sapucaí
	CENTRALIDADE BARRO PRETO	TODOS	CAB	CAB 09.1.13.1	Av. do Contorno
	CONEXAO CENTRO LAGOINHA	TODOS	CAB	CAB 09.1.41.1	Entorno Praça do Peixe, Praça do Centenário e Praça Nsra. de Fátima
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAB	CAB 09.1.61.1	Trechos avenidas Francisco Sales e Assis Chateaubriand
	CENTRALIDADE SANTA EFIGENIA	TODOS	CAB	CAB 09.1.34.1	Avenida Francisco Sales e ruas Coronel Otávio Diniz, Planalto e Travessa Nossa Senhora de Fátima
	CENTRALIDADE SANTA EFIGENIA	TODOS	CAC	CAC 09.1.34.1	Avenida Bernardo Monteiro
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	TODOS	CAC	CAC 09.1.60.1	Estação Carlos Prates - Trecho ruas Goitacases e Barbacena
	CONEXAO CENTRO LAGOINHA	TODOS	CAC	CAC 09.1.41.1	Entorno Rodoviária
	AREA CENTRAL	TODOS	CAC	CAC 09.1.2.1	Ruas Espírito Santo, Rio de Janeiro, Carijós e avenidas Afonso Pena, Carandaí e Alameda Ezequiel Dias
	CENTRALIDADE BARRO PRETO	AMBIENTAL	CAC	CAC 09.1.13.1	Ruas Tupis e Goitacases e Av. Bias Fortes e Av. Augusto de Lima
	CENTRALIDADE FLORESTA	AMBIENTAL	CAC	CAC 09.1.18.1	Av. Bernardo Monteiro e entorno praças Floresta
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	USO E OCUPACAO	EQP	EQP 09.1.61.1	Estação de integração de ônibus Rua Barbacena
	CONEXAO CENTRO - LAGOINHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 09.1.41.7	Praça do Peixe
	CONEXAO CENTRO - LAGOINHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 09.1.41.5	Praça do Centenário
	CENTRALIDADE FLORESTA	AMBIENTAL	PCA	PCA 09.1.18.3	Praça do Lions
	CONEXAO CENTRO - LAGOINHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 09.1.41.3	Praça Rio Branco
	CENTRALIDADE FLORESTA	AMBIENTAL	PCA	PCA 09.1.18.1	Praça Salvador Morici
	CENTRALIDADE FLORESTA	AMBIENTAL	PCA	PCA 09.1.18.2	Praça Zamenhoff
	CENTRALIDADE SANTA EFIGENIA	AMBIENTAL	PCA	PCA 09.1.34.1	Praça Hugo Werneck
	CONEXAO CENTRO - LAGOINHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 09.1.41.2	Praça Complexo da Lagoinha
	CONEXAO CENTRO - LAGOINHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 09.1.41.1	Praça no Estacionamento Rodoviária
	CONEXAO CENTRO - LAGOINHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 09.1.41.6	Praça Cel. Guilherme Vaz de Melo
	CONEXAO CENTRO - LAGOINHA	AMBIENTAL	PCA	PCA 09.1.41.4	Praca N. S. de Fátima
	CONEXAO CENTRO LAGOINHA	MOBILIDADE	TUR	TUR 09.1.41.2	Transposição na Lagoinha para conexão com o BRT
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	MOBILIDADE	TUR	TUR 09.1.60.1	Conexão entre a Estação Central e a Rua Sapucaí
	CONEXAO CENTRO LAGOINHA	MOBILIDADE	TUR	TUR 09.1.41.4	Transposição da Av. do Contorno próxima ao Restaurante Popular
	CONEXAO CENTRO LAGOINHA	MOBILIDADE	TUR	TUR 09.1.41.3	Esplanada da Lagoinha conexão entre a Praça do Peixe e a Rodoviária

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

	CENTRALIDADE FLORESTA	MOBILIDADE	TUR	TUR 09.1.18.1	Transposição da Linha Férrea no eixo da Rua Januária próxima a Casa do Conde
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
2	CONTINUIDADE CONSELHEIRO ROCHA	MOBILIDADE	ADV	ADV 09.2.43.1	Alargamento da Rua Conselheiro Rocha, trecho entre Rua Itambé e Av. Francisco Sales (ampliação do VIURBS 090)
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAC	CAC 09.2.61.2	Estação Central - Ruas Caetés, Tupinambás, Rui Barbosa, Tapuias, Uruçuia e Tabaiães
	AREA CENTRAL	TODOS	CAC	CAC 09.2.2.1	Ruas da Bahia, São Paulo, Guaicurus, Santos Dumont, Paraná, dos Tamoiose avenidas Amazonas e Olegário Maciel
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAC	CAC 09.2.61.1	Estação Central - Ruas Aarão Reis
	CENTRALIDADE BARRO PRETO	AMBIENTAL	CAC	CAC 09.2.13.1	Ruas Uberaba e Paracatu, Av. Augusto de Lima e Av. Barbacena
	CENTRALIDADE SANTA EFIGENIA	TODOS	CAD	CAD 09.2.34.1	Av. Churchill e trechos ruas Domingos Vieira, Frutal, Ana de Sá e Av. Alphonsus de Guimarães
	CENTRALIDADE POMPEIA	TODOS	CAD	CAD 09.2.31.1	Ruas Ana de Sá e Av. Alphonsus de Guimarães
	CONEXAO CENTRO - LAGOINHA	USO E OCUPACAO	EQP	EQP 09.2.41.2	Nova Estacao da Lagoinha
	CONEXAO CENTRO - LAGOINHA	USO E OCUPACAO	EQP	EQP 09.2.41.1	Reforma edificação Estação Rodoviária Israel Pinheiro para adequação de acesso à Esplanada da Lagoinha
	CONTINUIDADE CONSELHEIRO ROCHA	MOBILIDADE	NVI	NVI 09.2.43.1	Continuidade da Rua Conselheiro Rocha, trecho entre avenidas Francisco Sales e do Contorno (ampliação do VIURBS 090)
	CONEXAO CENTRO LAGOINHA	MOBILIDADE	TUR	TUR 09.1.41.1	Transposição da Av. Antônio Carlos no eixo da Rua Adalberto Ferraz
	CONEXAO CENTRO LAGOINHA	MOBILIDADE	TUR	TUR 09.2.41.1	Transposição da alça do Viaduto Leste na Praça da Lagoinha
CONEXAO CENTRO LAGOINHA	MOBILIDADE	TUR	TUR 09.2.41.2	Transposição junto ao Viaduto Leste	
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
3	CENTRALIDADE FLORESTA	TODOS	CAD	CAD 09.3.18.1	Trecho ruas Pouso Alégre, Unhauma, da Lavadeira, Sabará, Célio de Castro e Januária

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

SETOR PARQUE LINEAR LESTE					
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
1	CONEXAO DUQUE DE CAXIAS - FLORIANO PEIXOTO	MOBILIDADE	ADV	EPD 10.1.42.1	Ligação Av. dos Andradas - Rua Conselheiro Rocha
	CONTINUIDADE CONSELHEIRO ROCHA	MOBILIDADE	ADV	ADV 10.1.43.1	Adequação viária da Rua Conselheiro Rocha, trechos entre avenidas do Contorno e Estação Santa Tereza.
	CENTRALIDADE SANTA EFIGENIA	MOBILIDADE	ADV	ADV 10.1.34.1	Alargamento de trecho das ruas Tenente Anastácio de Moura, Exp. Nilo Seabra e trecho marginal da Av. Dos Andradas próximo a Câmara Municipal
	CENTRALIDADE HORTO	TODOS	CAB	CAB 10.1.20.1	Av. Silvano Brandão
	CENTRALIDADE MARMORE	TODOS	CAB	CAB 10.1.25.1	Rua Mármore
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	TODOS	CAB	CAB 10.1.60.1	Estação Santa Tereza - Trecho ruas Frutal e Moyses Kail e Mármore
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAB	CAB 10.1.61.1	Estação Santa Tereza - Trechos ruas Bocaiuva, Eurita, Kimberlita, Dolores do Indaiá e Mármore
	CENTRALIDADE FLORESTA	TODOS	CAB	CAB 10.1.18.1	Avenidas do Contorno, Francisco Sales e Assis Chateaubriand e Rua Itambé
	CENTRALIDADE ESPLANADA	TODOS	CAB	CAB 10.1.17.1	Rua Vinte e Oito de Setembro e Praça Santa Rita
	CENTRALIDADE POMPEIA	TODOS	CAB	CAB 10.1.31.1	Ruas Coronel Otávio Diniz, Planalto e Travessa Nossa Senhora de Fátima
	CONEXAO DUQUE DE CAXIAS - FLORIANO PEIXOTO	TODOS	CAC	CAC 10.1.42.1	Ruas Pontaporã e Adamina
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	TODOS	CAC	CAC 10.1.60.1	Estação Horto -Trecho Rua Conselheiro Rocha e entorno praça adjacente
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAC	CAC 10.1.61.1	Estação Santa Efigênia - Ruas Cristal e Clorita
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAC	CAC 10.1.61.2	Estação Santa Tereza - Trecho ruas Maracanã, Frutal e Moyses Kail e Av. Men de Sá e Niquelina
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	TODOS	CAD	CAD 10.1.60.1	Estação Horto - Rua Felipe Camarão
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAD	CAD 10.1.61.1	Estação Santa Efigênia - Trecho ruas Pacífico Mascarenhas e Levi Coelho e Av. do Contorno
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	USO E ECUPACAO	EQP	EQP 10.1.61.1	Estação de Integração de Ônibus Rua Niquelina
	CONTINUIDADE CONSELHEIRO ROCHA	MOBILIDADE	NVI	NVI 10.1.43.1	Continuidade da Rua Conselheiro Rocha, trechos entre avenidas do Contorno e Silvano Brandão (VIURBS 090)
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	AMBIENTAL	PCA	PCA 10.1.60.1	Largo Estação Santa Efigênia
	CENTRALIDADE MARMORE	AMBIENTAL	PCA	PCA 10.1.25.1	Praça na Rua Conselheiro Rocha entre Rua Tenente Durval e Rua Estrela do Sul
	CENTRALIDADE ESPLANADA	AMBIENTAL	PCA	PCA 10.1.17.1	Praça Santa Rita
CENTRALIDADE ESPLANADA	AMBIENTAL	PRQ	PRQ 10.1.17.1	Parque Anfiteatro Vila Sao Rafael	
CENTRALIDADE SANTA EFIGENIA	MOBILIDADE	TUR	TUR 10.1.34.1	Travessia urbana sobre a Av. dos Andradas próximo à Câmara Municipal, para pedestres, ciclistas e veículos	
CONEXAO DUQUE DE CAXIAS - FLORIANO PEIXOTO	MOBILIDADE	TUR	TUR 10.1.42.2	Travessia urbana sobre a Av. dos Andradas próximo ao Shopping Boulevard, para pedestres, ciclistas e veículos e acesso a Av. Cons. Rocha	
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
2	MERCADO SANTA TEREZA	TODOS	CAC	CAC 10.2.52.1	Entorno imediato Mercado Santa Tereza

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

	CENTRALIDADE SANTA EFIGENIA	TODOS	CAC	CAC 10.2.34.1	Rua Tenente Anastácio Moura
	MERCADO SANTA TEREZA	TODOS	CAD	CAD 10.2.52.1	Entorno expandido Mercado Santa Tereza
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAD	CAD 10.2.61.1	Estação Horto - Rua Sete de Abril
	CENTRALIDADE ESPLANADA	TODOS	CAD	CAD 10.2.17.1	Rua Pitangui - trecho Bairro Esplanada
	CENTRALIDADE MARMORE	TODOS	CAD	CAD 10.2.25.1	Trechos ruas Tenente Durval, Eurita e Estrela do Sul
	CENTRALIDADE HORTO	TODOS	CAD	CAD 10.2.20.1	Rua Pitangui trecho Bairro Horto
	AREA DE EVENTOS HORTO	USO E OCUPACAO	EQP	EQP 10.2.3.1	Área de eventos / estacionamento associada à Estação Horto
	AREA DE EVENTOS HORTO	MOBILIDADE	NVI	NVI 10.2.3.1	Via de acesso direto da Av. dos Andradas à Av. Silvano Brandão
	AREA DE EVENTOS HORTO	AMBIENTAL	PCA	PCA 10.2.3.1	Praça de integração da Estação Horto com o Parque Linear
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	MOBILIDADE	TUR	TUR 10.2.60.1	Acesso a Estação de Metrô Horto conexão Rua Felipe Camarão
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	MOBILIDADE	TUR	TUR 10.2.60.3	Acesso a Estação de Metrô Santa Teresa
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	MOBILIDADE	TUR	TUR 10.2.60.2	Acesso a Estação de Metrô Horto conexão Rua Conselheiro Rocha
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO IMEDIATO	MOBILIDADE	TUR	TUR 10.2.60.4	Acesso a Estação de Metrô Santa Efigênia
	AREA DE EVENTOS HORTO	MOBILIDADE	VDT	VDT 10.2.3.1	Viaduto de aceso direto da Av. dos Andradas à Av. Silvano Brandão
ETAPA	CONJUNTO	EIXO	TIPO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO
3	CENTRALIDADE HORTO	TODOS	CAC	CAC 10.3.20.1	Av. Petrolina e Rua João Carlos
	CENTRALIDADE ESPLANADA	TODOS	CAD	CAD 10.3.17.1	Ruas Carapuça, Nova Resende e Antônio Olinto
	CENTRALIDADE POMPEIA	TODOS	CAD	CAD 10.3.31.1	Rua Pirite e Av. Alphonsus de Guimarães trecho próximo a Av. dos Andradas
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAD	CAD 10.3.61.1	Estação Horto - Rua Artur Alvim
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	TODOS	CAD	CAD 10.3.61.2	Estação Santa Efigênia - Vias Vila Dias
	CENTRALIDADE MARMORE	TODOS	CAD	CAD 10.3.25.1	Rua Grafito
	CENTRALIDADE SANTA EFIGENIA	TODOS	CAD	CAD 10.3.34.1	Trechos Av. do Contorno e ruas Alvares Maciel, Piauí, Prof. Octaviano de Almeida, Euclásio e Maestro Dele Andrade
	REQUALIFICACAO ENTORNO DO METRO EXPANDIDO	MOBILIDADE	TUR	TUR 10.3.61.1	Acesso a Estação de Metrô Horto conexão Rua Sete de Abril
	CENTRALIDADE ITAITUBA	MOBILIDADE	VDT	VDT 10.3.21.1	Viaduto conectando a Av. dos Andradas à futura Via 710

ANEXO 2-B – CONJUNTOS URBANOS E ADES CULTURAIS NA OUC E DIRETRIZES PARA INTERVENÇÃO

Conjunto Urbano Bairro Prado e Calafate

Segundo dados da Deliberação 108/2011 do CDPCM-BH, publicada em 6 de outubro de 2011, no Diário Oficial do Município, os bairros Prado e Calafate faziam parte do núcleo agrícola Carlos Prates, tendo se constituído como uma das áreas mais populosas da Capital em seus primeiros anos. A atividade exercida por essa região nesse período se justificava pela pequena distância ao centro; pelas boas condições sanitárias da área, garantidas pelo Ribeirão Arrudas limpo, nesse ponto; e pela proximidade com a linha férrea. Algumas dessas condições geográficas, como a proximidade ao Centro e ao metrô, tornam ainda hoje, a região extremamente importante para a dinâmica da Operação Urbana Consorciada.

Ainda segundo dados da Deliberação 108/2011, a região do Conjunto Urbano Bairro Prado Calafate teve relevante importância para a formação cultural da cidade em seus primeiros anos, tendo abrigado: o primeiro hipódromo de Belo Horizonte (1906), implantado no terreno ocupado, a partir de 1930, pelo Comando da Polícia Militar (PMMG); a Orquestra Carlos Gomes, a mais antiga de Belo Horizonte, ainda em atividade; o Cine São José (inaugurado em 1942 e fechado em 1980); e o Cine Eldorado (inaugurado em 1945 e fechado em 1980). A Rua Platina, que permeia os dois bairros

formadores do Conjunto Urbano, historicamente polarizou as atividades culturais e econômicas da região. Essa via foi utilizada, em um primeiro momento, como caminho para as carroças que trouxeram material para as obras de construção da capital, e em um segundo momento, como percurso da linha de bondes, que alimentava a região. A Rua Platina abrigou então, um grande número de estabelecimentos comerciais que, associados às atividades culturais existentes na Região do Conjunto Urbano, conformaram uma importante centralidade.



Figura 2-B.1: Rua Platina. FONTE: GOOGLE, 2013.

No que se refere às características formais, ocorre o predomínio, principalmente na Rua Platina, de edificações junto ao alinhamento frontal, constituídas em dois pavimentos,

sendo o inferior destinado à atividades comerciais e o superior à ocupação residencial. Essas construções são caracterizadas por feições de influência eclética e *art-déco*.

A Operação Urbana Consorciada pretende valorizar e redescobrir as potencialidades desse Conjunto Urbano, que sintetiza muitas das características-chaves para o sucesso da mesma, como a proximidade ao Centro, a presença da Estação de Metrô Calafate, e a presença de uma centralidade cultural e econômica consolidada. Ao demarcar as quadras inseridas no perímetro da Operação Urbana Consorciada como *Quadras de Preservação*, o Plano Urbanístico pretende promover um adensamento controlado, em harmonia com as edificações de interesse histórico e dinamizar o espaço da rua, incentivando a constituição de largos e pátios de uso público no interior das quadras. Em centralidades como na Rua Platina, haverá ainda incentivo ao uso misto, com a implantação de usos não residenciais na maior extensão dos pavimentos térreos, como estratégias para estimular a vivacidade dos espaços públicos.

Algumas propostas de intervenção da Operação Urbana Consorciada tem respaldo também nas diretrizes especiais de projeto estabelecidas para o Conjunto Urbano Prado e Calafate, como por exemplo, as

requalificações urbanísticas das vias (em especial da Rua Platina), e a requalificação dos acessos à Estação de Metrô Calafate, com previsão de alargamento das calçadas, tratamento paisagístico das mesmas, e melhoria dos caminhamentos de pedestres.

Conjunto Urbano Avenida Barbacena – Grandes Equipamentos



Figura 2-B.2: Av Barbacena. FONTE: GOOGLE, 2013.

No pequeno trecho que a área da Operação Urbana Consorciada intercepta o Conjunto Urbano Avenida Barbacena – Grandes Equipamentos, os imóveis de interesse cultural encontram-se preponderantemente, ao longo das Avenidas Barbacena e Augusto de Lima, tendo destaque edificações institucionais como o Instituto São Rafael, a Escola de Saúde Pública do Estado de Minas Gerais, o Instituto de Identificação da Polícia Civil, a Fundação Oswaldo Cruz e a Paróquia de São Sebastião.

Propostas da Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste/Oeste / Vale do Arrudas, como a requalificação de vias, em especial a Av. Barbacena que dá nome ao Conjunto Urbano, tendem a contribuir para a qualidade da paisagem urbana protegida, principalmente associada ao tratamento paisagístico das calçadas e à instalação de mobiliário urbano adequado, condições estas que criam condições para a ampliação do fluxo de pedestres na região.

Conjunto Urbano Avenida Augusto de Lima



Figura 2-B.3: Av Augusto de Lima, esquina com Rua Paracatu. FONTE: GOOGLE, 2013.

O Conjunto Urbano Avenida Augusto de Lima possui edificações tombadas e indicadas para tombamento espalhadas ao longo de seu território, sem contudo, formar uma grande concentração desses imóveis entorno de uma mesma área. Em termos formais, as edificações de interesse cultural apresentam

feições de inspiração eclética ou *art-déco*, possuindo um ou dois pavimentos, sendo o primeiro normalmente comercial e o segundo residencial.

Nesse Conjunto Urbano encontram-se as maiores concentrações de áreas passíveis de renovação, dentro do Setor Central da Operação Urbana Consorciada, sendo suas quadras demarcadas com o modelo de ocupação *Quadras Centrais*. No entanto, salienta-se que todos os projetos prevendo renovação dentro da área do Conjunto Urbano protegido deverão ser submetidos à consideração e à aprovação do Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte (CDPCM-BH).

As intervenções da Operação Urbana Consorciada de requalificação de calçadas, principalmente a indicada para a Avenida Augusto de Lima que dá nome ao Conjunto Urbano, associadas ao tratamento paisagístico das mesmas, à instalação de mobiliário urbano e à melhoria do acesso à Estação de Metrô Carlos Prates devem qualificar os percursos dentro do Conjunto Urbano, criando inclusive condições para intensificar o fluxo de pedestres na região.

Conjunto Urbano Praça Raul Soares – Avenida Olegário Maciel

Segundo a Deliberação 136/2008 do CDDM-BH, publicada em 18 de dezembro de 2008, no Diário Oficial do Município, parte das vias que compõe este Conjunto Urbano pertenciam ao chamado Bairro do Comércio, previsto pela Comissão Construtora da Nova Capital. Ainda em 1895, foi aberta a concorrência para a venda de lotes no Bairro do Comércio, condicionada à construção, pelos compradores, no prazo máximo de quatro anos, o que contribuiu para a concentração do comércio de Belo Horizonte, nas suas primeiras décadas, quase que exclusivamente nesta área. Nos anos 1920, o Bairro do Comércio apresentou grande crescimento, no entanto, ainda em 1930, a região mantinha sua volumetria de dois a três pavimentos, com uso predominantemente misto, implantadas no alinhamento.

Ainda segundo dados da Deliberação 136/2008, a região é dotada de edificações em estilo eclético, *art-déco* e por poucos exemplares remanescentes das primeiras construções comerciais da capital. Ocorre, no entanto, o predomínio de edifícios de até quatro pavimentos, datados das décadas de 1930, 1940 e 1950, de inspiração *art-déco*. A construção da Praça Raul Soares (1936), por

sua vez permitiu a implantação entre as décadas de 1940 e 1960, de grandes edificações nos eixos das quatro grandes avenidas que a cruzam, conferindo um alto gabarito à região. Devem ser citados como referenciais os edifícios do Minascentro, do Mercado Central e do Mercado Novo.



Figura 2-B.4: Praça Raul Soares. FONTE: GOOGLE, 2013.

As quadras pertencentes a esse Conjunto Urbano que estão no perímetro da Operação Urbana Consorciada também foram demarcadas como *Quadras Centrais*. Esse modelo de ocupação permite a implantação de atravessamentos de quadras, que criarão novas alternativas de circulação para os pedestres, encurtando os caminhos e facilitando os acessos. Nesse contexto, podem surgir novas passagens, por exemplo, para a região dos mercados, ampliando seu dinamismo. Da mesma forma que os demais

Conjuntos Urbanos já citados, a Operação Urbana Consorciada também prevê a implantação, na região, de intervenções de requalificação de calçadas, tratamento paisagístico e instalação de mobiliário urbano.

Conjunto Urbano Avenida Afonso Pena e Adjacências

Segundo o Guia de Bens Tombados de Belo Horizonte¹⁷, a Avenida Afonso Pena foi o grande eixo estruturador da nova capital, que ligava seus principais pontos de referência simbólica: a região do Mercado à região onde se localizava o Cruzeiro (atual Praça Milton Campos), permitindo a conexão entre as dimensões cotidianas e divinas da cidade. O conjunto é marcado por importantes referências urbanas como a Igreja São José (1901), a Prefeitura (1936), o Automóvel Clube (1927), o Conservatório de Música (1926), o Palácio das Artes (1966), o Cine Brasil (1932), o Edifício do PSIU (1919), o Edifício da Rodoviária (1967), o Edifício Acaiaca (1934/1947), entre outras edificações.

¹⁷ Publicação Organizada por Maria Ângela Reis de Castro, coordenado por Péricles Antônio Mattar de Oliveira, realizada com os benefícios da Lei Municipal de Incentivo à Cultura de Belo Horizonte, em parceria com a Fundação Municipal de Cultura e com a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, em 2006.



Figura 2-B.5: Praça Sete de Setembro. FONTE: GOOGLE, 2013.

O Conjunto Urbano da Avenida Afonso Pena, juntamente com a ADE da Lagoinha têm um importante papel na Operação Urbana Antônio Carlos/Pedro I - Leste/Oeste / Vale do Arrudas, no que se refere às possibilidades de reconexão entre a Área Central e o Bairro da Lagoinha. A OUC propõe a construção de uma esplanada conectando a Avenida Afonso Pena à Praça do Peixe, que se beneficie da confluência do transporte municipal, metropolitano e interestadual em decorrência da presença do Terminal Rodoviário Intermunicipal (futuro terminal metropolitano de integração), da estação BHBUS e do metrô. Tal intervenção irá dinamizar a área, ampliar e qualificar a circulação de pedestres na região e ampliar a acessibilidade ao metrô.

O modelo de ocupação *Quadra Central* proposto para a área, permitirá a implantação

de atravessamento de quadras ou liberação de áreas livres de uso público. Tal tipologia permitirá, portanto, uma melhoria dos caminhamentos dentro do Conjunto Urbano, o que, associado às requalificações de calçadas propostas, contribuirão para a qualificação da paisagem urbana da região.

Conjunto Urbano Rua dos Caetés e Adjacências

Conforme o Guia de Bens Tombados de Belo Horizonte, a região do Conjunto Urbano da Rua dos Caetés teve sua origem relacionada à atividade comercial, sendo uma das primeiras áreas a serem ocupadas e consolidadas. O Conjunto Urbano é formado pelos três eixos viários que ligavam a estação ferroviária ao setor do Mercado (atual Rodoviária): Avenida do Comércio (hoje Avenida Santos Dumont), Rua dos Caetés e Rua dos Guaicurus.

Segundo a mesma publicação, implantou-se na Av. Santos Dumont vários equipamentos comerciais, inclusive a Junta Comercial do Estado de Minas Gerais. A Rua dos Guaicurus, por sua vez, abrigou grandes atacadistas e estabelecimentos ligados ao comércio. Já a Rua dos Caetés se notabilizou pela presença de comércio popular. No que se refere às características formais, o Conjunto Urbano da Rua dos

Caetés resume em si a evolução estilística da cidade, com estruturas arquitetônicas características da fundação de Belo Horizonte até o período modernista. A Rua dos Caetés abriga, assim, edificações térreas e sobrados de linguagem eclética, remanescentes das primeiras construções comerciais da nova capital. Predominam, entretanto no Conjunto, edifícios de até quatro pavimentos, construídos nas décadas de 1930 e 1940, de inspiração *art-déco* e neoplasticista. Os poucos edifícios verticais existentes na área são representativos dos primeiros prédios da cidade destinados à salas comerciais. Destacam-se edificações como o Edifício Ceci (possivelmente construído na década de 1940), Casa Salles (1919), Hotel Majestic (1930/1940), Cervejaria Antártica (1908), Cine México (1943) e Edifício Rio Branco (1946).



Figura 2-B.6: Rua Guaicurus. FONTE: GOOGLE, 2013.

A Operação Urbana Consorciada pretende resgatar a ligação histórica entre a Praça da Estação e a Praça do Mercado (atual Rodoviária), através da requalificação das calçadas da Rua dos Guaicurus e da Avenida Santos Dumont, com tratamento paisagístico e adoção de mobiliário urbano adequado. A qualificação da paisagem urbana nessa área e a valorização do fluxo entre esses dois pontos historicamente conectados irá fortalecer o próprio conceito do Conjunto Urbano, contribuindo para a sua preservação. Por outro lado, o maior adensamento construtivo e populacional e o incentivo ao uso misto, próprios do modelo de ocupação *Quadra Central*, irão promover uma maior dinamização da área.

Conjunto Urbano da Praça Rui Barbosa e Adjacências

Segundo o Guia de Bens Tombados de Belo Horizonte, a Praça Rui Barbosa era a porta original de entrada na nova capital mineira, a partir da Estação Ferroviária. A construção da Praça iniciou-se em 1904 e finalizou-se em 1914. Seu entorno abrigou a zona fabril da cidade até a década de 1940, quando foi criada a Cidade Industrial. A Praça Rui Barbosa recebeu a primeira fonte luminosa da capital e era caracterizada por uma imensa variedade de rosas. Ali se consolidou o

principal centro de lazer da população de Belo Horizonte, em seus primórdios.

A mesma publicação também aponta a área como de grande potencial para transformações urbanas, devido à presença de lotes remanescentes da Rede Ferroviária Federal, de um grande número de imóveis desocupados e de frequentes substituições de usos em antigos edifícios industriais da Avenida dos Andradas e nos antigos edifícios atacadistas da Rua dos Guaicurus. São destaques nesse Conjunto Urbano edificações como a Serraria Souza Pinto (1913), a Escola de Engenharia (década de 1960), os Galpões da Casa do Conde (possivelmente construídos na década de 1920), a Casa do Conde (1896) propriamente dita, o Edifício da Estação (1920-1922), o Edifício 104 Tecidos (1906), além do Viaduto Santa Tereza (1928).



Figura 2-B.7: Praça Rui Barbosa. FONTE: GOOGLE, 2013.

A Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste/Oeste / Vale do Arrudas incentivará o uso dos espaços desocupados ou subutilizados presentes neste Conjunto Urbano, através do adensamento construtivo e populacional da área, com adoção do modelo de ocupação *Quadra Central*, que permitirá a liberação de espaços públicos, atravessamento de quadras e proporcionará uma maior integração da ocupação com o Bulevar Arrudas. Conforme relatado no item sobre o Conjunto Urbano Rua dos Caetés e Adjacências, a OUC promoverá ainda o resgate da ligação histórica que existia entre a Praça da Estação e a Praça do Mercado (atual Rodoviária), por meio de requalificação das calçadas, tratamento paisagístico e implantação de mobiliário urbano adequado na Rua dos Guaicurus e na Avenida Santos Dumont. Os baixios de viaduto também serão alvo de intervenções da Operação Urbana Consorciada, que promoverá sua requalificação, de modo a torná-los espaços públicos qualificados para estar, encontro e realização de atividades ao ar livre.

Conjunto Urbano Rua da Bahia e Adjacências



Figura 2-B.8: Rua da Bahia. FONTE: GOOGLE, 2013.

Conforme o Guia de Bens Tombados de Belo Horizonte, a Rua da Bahia, que dá nome ao Conjunto Urbano, é a rua que possui a maior extensão dentre aquelas que cruzam diametralmente a Avenida do Contorno, conectando alguns dos principais pontos de referência da cidade, como a Praça da Estação, a Rua dos Caetés, o Parque Municipal, a Avenida Afonso Pena e a Praça da Liberdade. Historicamente, a Rua da Bahia representava um dos principais vetores da expansão urbana da cidade em direção ao Bairro Santo Antônio e Floresta, tendo sido inclusive rota do bonde. Por abrigar pontos de boemia tradicionais de Belo Horizonte, como o Bar do Ponto, a livraria Francisco Alves, o Cine Metrôpole e o Cine Guarani, a Rua da Bahia se firmou no imaginário belohorizontino, sendo objeto de músicas, poemas e livros.

Destacam-se, na paisagem, edificações como o Hotel Amazonas (1949), o Colégio Minas Gerais (possivelmente construído na década de 1920), o Instituto de Química (possivelmente construído na década de 1920), o Edifício Maia (construído na década de 1930), o Hotel Itatiaia (1950), o Centro Cultural da UFMG (1906) e o Hotel Londres (1934).

O modelo de ocupação *Quadra Central* previsto para a área, ao permitir atravessamentos de quadra, criando novas alternativas para os fluxos de pedestres, implantação de áreas livres pra uso público e um maior adensamento construtivo e populacional, irá ampliar o fluxo de pessoas no Conjunto Urbano e promover a sua dinamização. A ambiência urbana do Conjunto Urbano será qualificada também através de intervenções físicas de requalificação de calçadas, tratamento paisagístico e instalação de mobiliário urbano.

Conjunto Urbano Avenidas Carandaí e Alfredo Balena e Adjacências

Segundo o Guia de Bens Tombados de Belo Horizonte, o Conjunto Urbano Alfredo Balena/Carandaí foi marcado historicamente, por significativas supressões de áreas verdes, praças e parques, substituídos por edifícios. Assim, a Praça José Bonifácio deu lugar ao

Grupo Escolar Pedro II (1926), a Praça Benjamim Constant foi substituída por edifícios particulares e pela sub-estação da CEMIG e parte do Parque Municipal foi cedida à Faculdade de Medicina e à Diretoria de Higiene. A região possui vocação hospitalar, tendo recebido uma série de equipamentos de saúde, como a Faculdade de Medicina (1911), o Serviço de Saúde da Força Pública (1914), o Instituto Raduim, o Instituto do Câncer, o Hospital São Geraldo, o Hospital das Clínicas, o Pronto Socorro João XXIII, o Semper e o IPSEMG.



Figura 2-B.9: Avenida Ezequiel Dias. FONTE: GOOGLE, 2013.

A Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste/Oeste / Vale do Arrudas prevê o adensamento construtivo e populacional, principalmente nas áreas subutilizadas do conjunto urbano, através da adoção do modelo de ocupação *Quadra Praça*, que permite uma grande liberação de

espaço público. Essas áreas livres para uso público permitirão a ampliação dos canteiros arborizados na região, remetendo assim, à paisagem urbana de outrora, marcada pela presença do Parque Municipal, que se estendia até esse Conjunto Urbano. Essas áreas livres promoverão, inclusive, uma maior integração com o Bulevar Arrudas. A OUC prevê ainda a ampliação e a requalificação das travessias existentes sobre o Ribeirão Arrudas e sobre a linha férrea, o que ampliará a conexão do Bairro Floresta com a região Central. A OUC pretende também requalificar os baixios dos viadutos, como o Viaduto Francisco Sales, tornando-os espaços adequados de estar, encontro e permanência.

Conjunto Urbano Praça Hugo Werneck e adjacências



Figura 2-B.10: Rua Ceará esquina com Rua Domingos Vieira. FONTE: GOOGLE, 2013.

Conforme o Guia de Bens Tombados de Belo Horizonte, o Conjunto Urbano da Praça Hugo Werneck, primeiramente denominada Praça XV de Novembro tem sua origem ligada à implantação do Quartel do 1º Batalhão da Polícia Militar, junto à Praça Belo Horizonte (atual Floriano Peixoto) que impulsionou a instalação de moradia dos militares, dando origem ao bairro do Quartel, e à implantação da Santa Casa de Misericórdia (1901-1941), impulsionando a vocação hospitalar do entorno, confirmada pela instalação do Asilo de Velhos Afonso Pena (1912), da Maternidade Hilda Brandão (1916), do Sanatório São Lucas (1920) e do Sanatório Imaculada Conceição (1934).

Assim como acontece no Conjunto Urbano das Avenidas Carandaí e Alfredo Balena, o adensamento construtivo e populacional previsto pela Operação Urbana Consorciada, através da adoção dos modelos de ocupação *Quadra Praça* e *Quadra Galeria*, irá permitir a liberação de áreas livres para uso público e a criação de novos percursos para pedestres, através da liberação de atravessamento de quadras. A ocupação proposta promoverá também maior integração com o Bulevar Arrudas, reforçada também pela ampliação e requalificação das travessias existentes sobre o Ribeirão e sobre a linha férrea.

Conjunto Urbano Praça Floriano Peixoto e adjacências



Figura 2-B.11: Praça Floriano Peixoto. FONTE: GOOGLE, 2013.

Segundo o Guia de Bens Tombados de Belo Horizonte, o Conjunto Urbano da Praça Floriano Peixoto está implantado entre a região hospitalar de Belo Horizonte e a região suburbana (atual Bairro Santa Efigênia), com destinação agrícola, rural e função de abastecimento. A zona suburbana era permeada por rotas que levavam para fora de Belo Horizonte enquanto a zona urbana era marcada pela presença do Quartel (1899) e pela proximidade com a região hospitalar. A vitalidade proporcionada pelo Quartel e sua Praça, que até 1930 configurava-se como extensão do próprio Quartel, sendo utilizada para os exercícios das tropas, impulsionou o desenvolvimento de importante tradição cultural, marcada pela presença dos cinemas Bagdad (1942-1946) e Santa Efigênia (1945-1981). Merecem destaque ainda o edifício do

Hospital Militar (1914) e o edifício do Instituto Raul Soares (1922).

A Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste/Oeste / Vale do Arrudas prevê requalificações de calçadas, tratamento paisagístico e instalação de mobiliário urbano adequado na região do Conjunto Urbano, bem como ampliação e melhoria das travessias existentes sobre o Ribeirão Arrudas e sobre a linha férrea. A OUC prevê uma conexão de pedestres entre a Praça Floriano Peixoto e a Praça Duque de Caxias, permitindo maior integração entre bairro e região central, valorizando a fruição da paisagem no Conjunto Urbano.

Conjunto Urbano Bairro Floresta

Conforme o Guia de Bens Tombados de Belo Horizonte, o Bairro Floresta foi uma das primeiras áreas na zona suburbana, destinadas ao abastecimento da cidade e à sua expansão urbana, a ser ocupada devido à sua localização próximo ao centro e à Estação Ferroviária e também à menor valorização dos terrenos na região. Sua paisagem é marcada pelo eixo formado pelo Viaduto Santa Tereza e sua continuação na Avenida Assis Chateaubriand, formando uma perspectiva urbana de grande impacto na

paisagem urbana. A Rua Sapucaí, por sua vez, conformada como um galpão, emoldura o Edifício da Estação Ferroviária e abriga edificações ligadas à memória ferroviária do Estado. A Rua Célio de Castro ainda conserva residências típicas da primeira fase de ocupação da cidade, com feições ecléticas, implantadas no alinhamento, predominantemente horizontais e a Rua Pouso Alegre mantém ainda suas características de corredor comercial. Merece destaque a Escola Estadual Barão de Macaúbas (1924), o Colégio Nossa Senhora das Dores (possivelmente construída na década de 1940), o Colégio Santa Maria (1909, com acréscimo datado de 1953), o Edifício Chagas Dória (1934), a Igreja da Floresta (1939), entre outras.



Figura 2-B.12: Rua Sapucaí. FONTE: GOOGLE, 2013.

A Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste/Oeste / Vale do Arrudas definiu as quadras do Bairro Floresta que estão no seu perímetro como *Quadras de Preservação*, com o intuito de promover uma renovação controlada, em harmonia com as edificações de interesse histórico. Esse modelo de ocupação também incentiva a constituição de largos no âmbito da rua e de pátios de uso público no interior das quadras, o que contribuirá para um maior dinamismo para a região. As *Quadras de Preservação* também prevêem um incentivo para o uso misto, nas vias demarcadas como centralidades, através da implantação de usos não residenciais na maior extensão dos pavimentos térreos. Tal estratégia também visa estimular a vivacidade dos espaços públicos.

A OUC também contribuirá para a valorização do Conjunto Urbano, através das intervenções de requalificação de vias, que abarcam tratamento e ampliação de calçadas, tratamento paisagístico e instalação de mobiliário urbano adequado. Dessa forma, a Rua Sapucaí, Célio de Castro e Assis Chateaubriand devem ter sua vitalidade ampliada, recebendo um maior fluxo de pedestres. A OUC também prevê a requalificação de baixios de viadutos e a ampliação e melhoria das travessias de

pedestres sobre a Andradas e sobre a linha férrea, que contribuirão para a maior integração bairro-centro.

Área de Diretrizes Especiais (ADE) Santa Tereza



Figura 2-B.13: Praça Duque de Caxias. FONTE: GOOGLE, 2013.

O Bairro Santa Tereza foi ocupado inicialmente por imigrantes, em sua maioria italianos, incentivados pela instalação do Centro de Imigração da Capital no bairro, responsável por acolher e legalizar a situação dos imigrantes no Brasil. No terreno atualmente ocupado pelo Mercado Distrital de Santa Tereza, existia um hospital dedicado ao tratamento de pacientes com tuberculose, que fez com que o bairro ficasse conhecido como a região do Isolado. Santa Tereza é marcado pela centralidade da Praça Duque de Caxias e pelo predomínio das ruas Hermílio Alves,

Salinas e Mármore, que ainda conservam alguns casarios de feições de influência eclética, de um a dois pavimentos, implantados, muitas vezes, no alinhamento da via. A ADE Santa Tereza, a fim de proteger suas características histórico-culturais, define limites altimétricos para as ruas Hermílio Alves, Mármore e Salinas e no entorno da Praça Duque de Caxias.

Assim como no Bairro Floresta, a maioria das quadras do Bairro Santa Tereza inseridas no perímetro da Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste/Oeste / Vale do Arrudas foram indicadas como *Quadras de Preservação*, de forma a promover um adensamento mais restritivo, associado à preservação da área. O incentivo à constituição de largos no âmbito da rua, de pátios de uso público no interior das quadras e de implantação de uso misto nas vias demarcadas como centralidades tende a promover um maior dinamismo e uma maior vivacidade dos espaços públicos, contribuindo então para a valorização da paisagem do Conjunto Urbano.

A OUC também prevê uma conexão de pedestres entre a Praça Duque de Caxias e a Praça Floriano Peixoto, permitindo uma maior conexão entre o bairro Santa Tereza e a área

central, valorizando a centralidade já existente no bairro e expandindo sua área de influência.

Área de Diretrizes Especiais (ADE) Lagoinha



Figura 2-B.14: Rua Itapeçerica. FONTE: GOOGLE, 2013.

No Plano do Aarão Reis, a região da Lagoinha era definida como zona suburbana, destinada ao abastecimento da nova Capital. Devido à sua proximidade com o Centro, o bairro foi logo ocupado. Ainda em 1913, foi implantada uma linha de bonde na Rua Itapeçerica e em 1923 foi inaugurada a Igreja Nossa Senhora da Conceição. Destacam-se a presença de edificações como a Casa da Loba, construída em 1930, o Conjunto IAPI e

o Hospital Odilon Bherens, datados de 1944 e o Mercado Popular da Lagoinha, inaugurado em 1958. Historicamente, o bairro da Lagoinha sofreu uma série de transformações no seu tecido urbano, para implantação de vias, viadutos e túneis na região, sendo alvo de desapropriações desde 1927. Assim, a paisagem urbana da área se alterou drasticamente ao longo da história do desenvolvimento da capital.

A Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste/Oeste / Vale do Arrudas pretende restabelecer a relação da cidade com o patrimônio material e dinamizar o bairro, como forma de viabilizar a recuperação do acervo cultural existente. Com esse objetivo, a OUC demarca a maioria das quadras do Bairro Lagoinha como *Quadra Preservação*, que estão aptas a receberem uma série de incentivos para a restauração de edificações com interesse cultural no bairro e a promoverem uma renovação controlada na área, de forma harmônica com esse patrimônio a ser preservado. O modelo de ocupação proposto incentiva ainda a geração de pátios públicos ajardinados no interior das quadras, a implantação de vias de pedestres que melhorem a circulação na região e à adoção de uso misto nas centralidades, como forma de conferir maior dinamização ao espaço da rua.

Como forma de dinamizar a área e ampliar a relação Bairro-Centro, a OUC pretende implantar uma esplanada que conecte a Afonso Pena até o Bairro da Lagoinha e as Avenidas Dom Pedro II e Nossa Senhora de Fátima, que se beneficie da confluência do transporte municipal, metropolitano e interestadual, em decorrência da presença do Terminal Rodoviário Intermunicipal, da estação BH Bus e do metrô.

A região será ainda dinamizada pela implantação do Corredor Cultural da Itapecerica, do Centro Cultural das Vilas Pedreira Prado Lopes e o Senhor dos Passos e do Parque Arena da Pedreira, que introduzirão comércio, serviços e atividades culturais e de lazer na região, constituindo importantes centralidades.

ANEXO 2-C – DIRETRIZES PARA A REDE DE ÁREAS VERDES

1. PARQUES URBANOS

- **Parque Lagoinha:** criação de parque entre as ruas Além Paraíba e Rua Itapecerica no bairro Lagoinha. Este parque tem o objetivo de preservar um espaço arborizado relevante existente no interior da quadra e possibilitar a travessia de pedestres entre as ruas Além Paraíba e Itapecerica pelo interior da quadra.

- **Parque Arena da Pedreira:** criação de espaço público de uso múltiplo na área da antiga pedreira onde atualmente está localizado o Estádio Esmeraldo Botelho, mais conhecido como Campo do Pitangui Esporte Clube. Criação do espaço Anfiteatro Arena da Pedreira que consiste em um espaço para realização de eventos próxima ao paredão da antiga pedreira. Implantação de espaço de uso público na esquina da Rua Itabira com a Rua Borba Gato, conectado à Conexão Ambiental Rua Diamantina/Rua Manoel Macedo.

- **Parque Pedro Lessa:** Criação de espaço público aberto de uso múltiplo na área da antiga pedreira na Vila Pedreira Prado Lopes. A requalificação do espaço atende propostas da comunidade incluídas no Planejamento Participativo Regionalizado – Regional Noroeste (Proposta NO 1.21). Revitalizar área da pedreira localizada no

entorno de 3 (três) escolas municipais. O campo de futebol existente na área deverá ser revitalizado e dotado de infraestrutura adequada para o desenvolvimento de atividades desportivas, recreativas, culturais, para festas juninas, etc.. A porção oeste do parque, localizada acima da pedreira, deverá ser requalificada de modo a proporcionar à população espaços de permanência, travessia e lazer com infraestrutura de mobiliário urbano, iluminação, *traffic calming*, equipamentos de lazer e ginástica. É sugerido o tratamento de Conexão Ambiental para esse trecho do parque. O parque não será fechado em sua maior extensão. Apenas a porção norte do parque (acima da pedreira) será cercada e deverá possuir portaria para controle de acesso de modo a manter uma pequena área de preservação que deverá ser revegetada. Portanto, em grande parte de sua área o parque proporcionará acesso irrestrito à população, constituindo área de lazer, recreação, travessia e permanência em tempo integral. A área poderá ser acessada pelo eixo das ruas Pedro Lessa, R. Guapê, R. Carmo do Rio Claro e R. Prado Lopes. Acesso da Rua Pedro Lessa: acesso privilegiado por Conexão Ambiental que ocorrerá entre a E. M. Maria da Glória Lommez e conjunto habitacional construído através do programa Vila Viva. Além deste, outro acesso é a escadaria existente na esquina com a Rua Guapê, que deverá ser requalificada. Acesso da Rua Guapê: esta rua

proporcionará acessibilidade à faixa oeste do parque, que terá livre acesso. Acesso da Rua Carmo do Rio Claro: tal acesso é condicionado à abertura de corredor entre a E. M. Dr. José Diogo de Almeida Magalhães e o conjunto habitacional vizinho. A escola em questão cederia espaço de travessia para pedestres, mas poderia, caso se julgue necessário, abrir acesso ao espaço do campo de futebol do parque, onde poderá também exercer atividades esportivas/educacionais. Acesso da Rua Prado Lopes: esse acesso será proporcionado por travessia em desnível a ser implantada sobre a Rua Pedro Lessa. Tal travessia poderá se viabilizar por meio da implantação de um equipamento no local.

- **Parque Anfiteatro Paranaíba:** criação de espaço público do tipo parque no bairro Aparecida que terá em seu entorno alto adensamento populacional e construtivo, principalmente de uso residencial, no eixo da Av. Paranaíba, ponto que será importante centralidade. O parque funcionará como área de preservação das cabeceiras do córrego que tinha como fundo de vale o eixo da atual Av. Paranaíba. O projeto será implantado em etapas e deve valorizar o espaço para preservação ambiental, a prática da educação ambiental, a criação de espaços para a promoção da cultura e do lazer, espaço de recreação infantil, mirantes que possibilitem a contemplação com visada para o vale da Av. Paranaíba.

- **Parque Nova Cachoeirinha:** criação de espaço público do tipo parque no bairro Nova Cachoeirinha em área de ZEIS – Vila Nova Cachoeirinha Primeira Seção. O parque deverá garantir a preservação da vegetação remanescente, bem como elevada área permeável, além de espaços de uso público, constituindo-se em área de lazer e contemplação para a população.

- **Parque Ecológico do Brejinho:** requalificação de espaço público no bairro Indaiá, na margem leste da Av. Pres. Antônio Carlos. O parque contém algumas nascentes da bacia do Córrego São Francisco, além de um trecho de aproximadamente 700 m de leito natural deste córrego e áreas verdes remanescentes. Ampliar área do parque em relação ao projeto de implantação original. A ampliação visa aumentar o raio de preservação das 7 nascentes identificadas através dos estudos, além de disponibilizar espaços para manutenção da cobertura vegetal existente, bem como proporcionar opções para a instalação de equipamentos de uso coletivo.

- **Parque Fazenda Lagoa do Nado:** requalificação de espaço público com parque já implantado e consolidado pelo uso da população do entorno. A Lagoa do Nado, represa existente no parque, é cercada por áreas verdes protegidas e atua na amortização das cheias na bacia do Córrego do Nado. Além disso, o parque constitui

importante espaço de lazer e recreação para a população da região, configurando-se como elo entre importantes Conexões Ambientais propostas neste Plano. Entre as intervenções propostas destacam-se: a revitalização e valorização dos espaços e equipamentos já existentes e que já foram apropriados pela população/usuários, como as quadras, o teatro de arena, o espaço infantil e a biblioteca; criação de novos espaços de uso público dentro do parque, como Academia da Cidade; reestruturação das portarias e guaritas existentes, e criação de nova portaria voltada para a Av. Pedro I, com padrão construtivo diferenciado em relação às atuais, que se configuraria como entrada principal do parque conectada à Estação BRT prevista para o local.

- **Parque Ecológico do Córrego Lareira:** Criação de parque público no bairro São João Batista que terá em seu entorno alto adensamento populacional e construtivo, principalmente de uso residencial. O parque funcionará como um importante corredor ecológico para a região através da conexão com o Parque Fazenda Lagoa do Nado via Quadras Praças previstas entre os parques. Além disso, sua criação poderá atenuar a ilha de calor diagnosticada nas proximidades e contribuirá na redução das inundações que ocorrem ao longo da Rua Dr. Álvaro Camargos. O projeto de implantação do parque prevê desapropriações, remoções e reassentamentos de população. Deverá ser compatibilizado com o PGE da Vila São João

Batista e com o projeto de intervenção SUDECAP/DRENURBS já existente na região, que contempla alterações no sistema de drenagem, no sistema viário, implantação de bacia de retenção, criação de áreas públicas de lazer e preservação ambiental, entre outras ações.

- **Parque do Bairro Planalto:** requalificação de parque existente, situado na cabeceira do Córrego da Av. Bacuraus, valorizando o uso já instituído do espaço para a prática de esportes e a promoção da educação ambiental. O parque tem grande importância regional por abrigar uma das nascentes do córrego Bacuraus, que deve ser devidamente preservada. Entre as intervenções, lista-se: melhoria do mobiliário urbano e da iluminação; implantação de equipamentos (playground, equipamentos de ginástica, áreas de convívio etc.); restauração das quadras esportivas e do campo de futebol; melhoria das travessias e implantação de novas portarias; entre outras.

- **Parque do Bairro Planalto II:** requalificação de área pública contendo fragmentos de mata bem preservados na cabeceira da bacia hidrográfica do Córrego da Av. Bacuraus, no bairro Planalto. Manter área fechada como reserva ecológica a fim de preservar o ecossistema local, os remanescentes de mata e as cabeceiras do Córrego da Av. Bacuraus. Estender mancha de zoneamento ZPAM vizinha para esta área.

- **Reserva Ecológica Mata do Planalto:** implantação de reserva em área privada contendo fragmentos de mata bem preservados na cabeceira da bacia hidrográfica do Córrego dos Bacurus, no bairro Planalto. Proposta de criação de Reserva Particular Ecológica nos moldes desta OUC, mediante incentivos com condicionantes para a aprovação de projetos imobiliários em áreas específicas e pré-determinadas.

- **Parque Vila Clóris:** requalificação de área pública com parque já implantado no bairro Vila Clóris, na sub-bacia do Córrego da Av. Bacurus. Entre as intervenções está previsto: implantar equipamentos que incentivem maior uso do parque pela comunidade local (playground, equipamentos de ginástica, áreas de convívio etc.); reestruturar a portaria, e estudar juntamente com a Fundação de Parques Municipais a possibilidade de retirar o gradil que atualmente cerca o parque; preservar nascentes e valorizar o curso d'água lá existente, promovendo espaços de contemplação e lazer; revegetar a mata ciliar do curso d'água; implantar travessia de pedestres/ciclistas no limite oeste do parque; entre outras.

- **Parque Linear do Isidoro:** criação de parque linear ao longo do Ribeirão do Isidoro, caracterizando-se como área de preservação e espaço de uso público que poderá ter em seu entorno alto adensamento construtivo e

populacional. O Parque Linear deverá ser implantado a partir do surgimento do Ribeirão do Isidoro na margem leste da Av. Cristiano Machado seguindo o leito do mesmo até o limite leste da OUC, nas imediações da Rua Prof.^a Zilda Revert no bairro Jardim Guanabara (margem direita), estendendo-se pelo córrego afluente da margem esquerda até a Rua Pedro de Carvalho no bairro Xodó-Marize. O parque deverá possuir como atributo primordial a manutenção das áreas de preservação permanente (APP's) nele contidas, sobretudo as áreas de várzea, onde há significativa mancha de inundação, em alguns trechos com ocupação (que deverá ser removida). A manutenção dos remanescentes de vegetação existentes, bem como a recomposição vegetal das áreas desmatadas, sobretudo nas margens do Ribeirão do Isidoro, são diretrizes importantes da implantação deste parque. A proposta para o parque deve contemplar e valorizar espaços para a prática de atividades esportivas, de lazer e educação ambiental, principalmente em sua porção localizada na margem direita do Ribeirão Isidoro, área topograficamente mais baixa, plana e conectada ao eixo da Av. Cristiano Machado. Por isso deverão ser implantados equipamentos de uso coletivo e mobiliário urbano no parque. Em todas as transposições viárias projetadas para este parque deverão ser estudadas e implementadas alternativas que compatibilizem a implantação da infraestrutura viária sem prejuízo à continuidade física do parque. São pelo menos

três as novas transposições viárias previstas para o eixo parque: I) transposição entre as ruas Prof.^o Rubens Guelli e Rua Luiz Franzen de Lima, conectando os bairros Jardim Guanabara e Xodó-Marize; II) transposição entre as duas margens do Ribeirão do Isidoro fazendo a conexão da Rua das Gaivotas, interrompida pelo Ribeirão do Isidoro no bairro Vila Clóris; e III) transposição entre as duas margens do Ribeirão do Isidoro fazendo a conexão da Rua das Campo Verde com a Rua Um, interrompida pelo Ribeirão do Isidoro no bairro Juliana.

- **Parque Linear do Córrego Floresta:** criação de parque linear ao longo do Córrego Floresta, caracterizando-se como área de preservação e espaço de uso público que poderá ter em seu entorno alto adensamento construtivo e populacional. Implantar parque linear a partir da confluência do Córrego Floresta com o Ribeirão do Isidoro seguindo o eixo do Córrego Floresta até a transposição da Rod. Pref. Américo Renê Gianetti (futuro viaduto que fará a conexão da Via – 540 com ruas Quinante e Rua Severino Lara, no bairro São Pedro). O parque deve assegurar a manutenção da vegetação ciliar e do leito natural do trecho final do Córrego Floresta. Para tanto, o traçado do trecho da Via – 540 será alterado de modo a não interferir no fundo de vale e no curso d'água. Deverá ser garantida a permanência de área livre para inundação ao longo das margens do Córrego Floresta, bem como garantir a preservação de duas áreas que funcionam como bacias de

detenção naturais em períodos de maior vazão: uma situada nas proximidades do Cemitério Parque Bosque da Esperança e a outra localizada à jusante desta, nas proximidades do eixo da Rua Quatro – ambas na margem esquerda do córrego Floresta no bairro Juliana. Implantação de equipamentos e mobiliário urbano no parque: deverá ser considerada a criação de espaços de uso público efetivo na área do parque (pista de caminhada, espaços para prática de esportes, playground, mobiliário urbano etc.). São indicadas as áreas planas localizadas próximas à foz do córrego Floresta, ao longo de toda a sua margem e outras áreas onde for viável a implantação de equipamentos de uso público. Atenção especial deverá ser conferida aos atravessamentos de pedestres entre as margens do Córrego do Floresta na área do parque. Deve-se reduzir o caráter segregador do curso d'água no contexto do bairro Juliana. A região de mata remanescente localizada em área pública (ZPAM) nas proximidades das ruas Maria Martins, Rua Tamarix e Rua Acácio Costa Júnior deverá ser mantida como área de proteção ambiental. São previstas pelo menos três travessias viárias entre as margens do Córrego Floresta, são elas: I) requalificação da transposição entre as margens próxima à foz do Córrego Floresta através da implantação da Via – 540, conectando o eixo da Rua Joaquim Clemente com a Rua Campo Verde no bairro Juliana; II) requalificação da transposição entre as margens através do alargamento da Rua Maria Martins no bairro

Juliana; e III) requalificação da transposição entre as margens através do alargamento da Rua Tipuana no bairro Juliana. Em todas as transposições viárias projetadas para este parque deverão ser estudadas e implementadas alternativas que compatibilizem a implantação da infraestrutura viária sem prejuízo à continuidade física parque.

- **Parque Mata do Floresta:** criação de área de preservação de remanescente vegetal e espaço público aberto em área contígua à UMEI Juliana. Implantar o parque em área pública localizada entre as ruas Tamarix e Rua Estrela para preservação de remanescente de mata que se encontra em bom estado de conservação. Implantar equipamentos e mobiliário urbano em pequena área do parque, preferencialmente em sua porção sudeste, próximo à UMEI Juliana (localizada na Rua Acácio Costa Júnior, 1130, no bairro Juliana). Sugere-se que tal implantação proporcione acesso público ao parque pela Rua Estrela e, ao mesmo tempo, confira acesso privilegiado à escola (pelas suas próprias dependências) ao parque, de modo a facilitar o uso de tal espaço para práticas educativas da UMEI. Como exemplo, ver situação semelhante do Parque Alexander Brandt, implantado ao lado da Escola Municipal Prof. Tabajara Pedroso, no bairro Rio Branco.

- **Parque Vila São Francisco das Chagas:** implantação de parque em terrenos

de topografia acidentada com grande incidência de áreas de risco geológico-geotécnico, com deficiências em relação aos sistemas de esgotamento sanitário, de drenagem pluvial e de coleta de lixo. A proposta do parque é suprir a carência de áreas verdes, de lazer e de sociabilidade, bem como sanar as questões infraestruturais na área de sua implantação.

- **Parque Bacia do Calafate:** criação de espaço público de lazer no entorno da bacia de detenção a ser implantada entre o Viaduto Deputado Ulysses Guimarães e a interseção da Via Expressa com a Av. Tereza Cristina, no bairro Calafate. Parque contará com projeto paisagístico diferenciado que deverá proporcionar áreas verdes, áreas de permanência e de lazer. Poderá contar com infraestrutura inclusive em áreas sujeitas à inundação, devendo por isso receber administração diferenciada no que se refere à gestão de riscos. A Praça dos Esportes, espaço existente e dotado de infraestrutura de lazer e esporte, deverá ser integrada ao parque proposto, inclusive sendo viabilizada travessia de pedestres adequada.

- **Parque Linear Canal do Arrudas:** requalificação de via marginal ao canal do Ribeirão Arrudas que se estende do cruzamento da Av. do Contorno com a Av. dos Andradas, no bairro Santa Tereza, até o cruzamento da Av. dos Andradas com a Rua Itaituba, no bairro São Geraldo. A via tradicionalmente é utilizada para práticas

esportivas, sobretudo caminhadas, pela população. Deverá receber infra estrutura para práticas esportivas (pista de *cooper*, *playgrounds*, pistas de skate, quadras, Academia da Cidade, bebedouros públicos etc.). Sugere-se ainda a substituição do asfalto por outro tipo de piso, mais permeável, sendo indicado para a maior parte da área o uso de grama, jardins e a recomposição da arborização. Este parque fará a ligação do Parque Linear Vale do Arrudas com o Bulevar Arrudas.

2. PRAÇAS

- **Praça Complexo da Lagoinha:** implantação de praças através da requalificação das áreas residuais e baixios de viadutos no Complexo Viário da Lagoinha. O objetivo é de agrupar de áreas remanescentes através de travessias urbanas, aumentando a área útil para construção de equipamentos e facilitando a travessia de pedestres e ciclistas. Desse modo, pretende-se recuperar urbanisticamente as áreas remanescentes e revitalizá-las através da apropriação pelo uso da população.

- **Praça Cel. Guilherme Vaz de Melo:** requalificação de área pública com praça já implantada com acesso pelas ruas Itapecerica e Rua Além Paraíba, no bairro Lagoinha, e pela passarela que a liga à Estação de Metrô

Lagoinha e à Estação Rodoviária, no Centro. Situada na interseção das ruas Além Paraíba e Rua Itapecerica, a praça é um ponto de intercessão relevante das duas centralidades mais importantes do bairro Lagoinha. Além disso, constitui ponto de acesso importantíssimo entre o bairro Lagoinha e o Centro, visto que é onde se encontra o acesso à passarela que liga essas duas extremidades sobre a linha férrea. Proposta deve ser compatibilizada com o plano de intervenção da expansão da Linha 3 do metrô que, de acordo com estudos preliminares contratados pela Metrominas (Edital 004-12), indica desapropriações no trecho, podendo ainda acarretar em repercussões para o terreno da própria Praça, com possibilidade de uso da área para instalação de pátio de manobra e de manutenção do metrô.

- **Praça do Peixe:** requalificação de espaço público com praça já implantada na região do Complexo da Lagoinha em região onde estão previstas implantação de Quadras Praça, novas travessias de pedestres, além da passarela que fará a conexão entre o Centro e o bairro Lagoinha. Este é um projeto estratégico para a região em termos de acessibilidade para os pedestres/ciclistas, bem como em termos de criação de marco na paisagem urbana.

- **Praça do Centenário:** requalificação de espaço público com praça já implantada no início da Av. Pres. Antônio Carlos, no bairro Lagoinha. Objetiva-se elevar a taxa de permeabilidade e o índice de área verde da área. Proposta deve ser compatibilizada com o plano de intervenção da expansão da Linha 3 do metrô que, de acordo com estudos preliminares contratados pela Metrominas (Edital 004-12), indica desapropriações no trecho, podendo ainda acarretar em repercussões para o terreno da própria Praça do Centenário, com possibilidade de uso da área para instalação de pátio de manobra e de manutenção do metrô.

- **Largo da Igreja Nossa Senhora da Conceição:** espaço público a ser implantado em frente à Igreja Nossa Senhora da Conceição na Rua Além Paraíba, possibilitando a abertura de visada para a Igreja a partir do início do Corredor Cultural da Lagoinha. No tratamento da área deve-se reduzir a implantação de mobiliário urbano e privilegiar aspectos de arborização, configurando a áreas como um largo para uso público.

- **Praça da Conceição:** espaço público a ser implantado na esquina da Rua Além Paraíba com a Rua do Serro em área

cadastrada como área verde no Programa BH-Verde.

- **Praça Quinze de Junho:** área pública com praça já implantada no bairro Santo André, contando com boa arborização, bom tratamento paisagístico, bancos, lixeira e iluminação. Previsão de baixo custo para revitalização. Revitalizar praça com equipamentos e mobiliário urbano que possibilitem o seu uso como espaço de convivência e lazer. Verificar a possibilidade de ampliação da área da praça através da redução da largura das vias marginais maiores que 8 m. Implantar medidas de *traffic calming* para proporcionar maior segurança e tranquilidade aos usuários do espaço.

- **Conjunto de Praças São Cristóvão:** conjunto de 3 (três) áreas remanescentes entre o Mercado Municipal da Lagoinha e a Igreja São Cristóvão, entre os bairros Lagoinha e São Cristóvão. Realizar tratamento paisagístico privilegiando: travessias adequadas para pedestres/ciclistas entre a margem da Av. Pres. Antônio Carlos e as áreas vizinhas; implantação de medidas moderadoras de tráfego (*traffic calming*) nas alças viárias; alta permeabilidade do solo; conectividade entre os três fragmentos; integração com as Quadras Praças e Praças do entorno. Requalificar com tratamento

paisagístico/arbóreo área remanescente localizada em frente ao Mercado Municipal da Lagoinha de modo a gerar um espaço de convivência anexo ao Mercado

- **Praça Agostinho Martini:** requalificar o calçamento e implantar faixas elevadas para travessias de pedestres melhorando acessibilidade à praça. A praça está localizada em área de importante entroncamento de vias, de frente para o principal acesso ao Hospital Odilon Behrens e cercada por estabelecimentos comerciais, alguns deles com atividades vinculadas ao serviço hospitalar (drogaria, por exemplo). Assim sendo, a requalificação do espaço com a implantação de faixas elevadas para pedestres permitirá uma melhor acessibilidade entre o Hospital e as quadras do entorno.

- **Praça Prof. Corrêa Neto:** requalificação de um conjunto de áreas públicas situadas no entorno do Conjunto do IAPI no bairro São Cristóvão. Melhorar iluminação e acessos para pedestres, sobretudo na área frontal à Igreja de São Cristóvão. Implantar mobiliário urbano. Verificar demandas dos moradores do Conjunto para revitalização da área considerando, sobretudo, o posicionamento

da Associação de Moradores do Conjunto IAPI.

- **Praça Adalberto Ferraz e Francisco Soucasseaux:** implantação de praças em um conjunto de 2 (duas) áreas remanescentes situadas entre o Complexo da Lagoinha e o Viaduto Senegal na margem direita da Av. Pres. Antônio Carlos (sentido Centro-bairro). Implantar, em consonância com a Conexão Ambiental Diamantina/Manuel Macedo, medidas moderadoras de tráfego no trecho da Rua Adalberto Ferraz que secciona os dois segmentos da Praça. Implantar o projeto da Área 1 previsto do contrato SC-103-11. Este projeto prevê a instalação de mobiliário urbano e paisagismo.

- **Praça Mirante Diamantina:** implantação de praça em área remanescente às margens da Av. Presidente Antônio Carlos entre a Rua Rio Novo e a Rua Borba Gato, no bairro Lagoinha. Requalificação de talude com implantação de praça em área íngreme remanescente às margens da Av. Antônio Carlos. Implantar o projeto da Área 2 previsto no contrato SC-103-11. Este projeto prevê a instalação de mobiliário urbano e tratamento paisagístico.

- **Praça Senegal:** implantação de praça em área remanescente da construção do

Viaduto Senegal no bairro Lagoinha. Implantação de praça em terreno localizado entre a Rua Itapeçerica e o Viaduto Senegal, aproveitando inclusive remanescente da antiga Rua Elias Mussi Abuid, cujo trecho deverá ser desafetado. Viabilizar travessia entre a Rua Itapeçerica e a Av. Pres. Antônio Carlos através da praça. Projetar acessos ao espaço privilegiando pedestres, ciclistas e pessoas portadoras de mobilidade reduzida. Implantar mobiliário urbano e iluminação.

- **Conjunto de Praças Manuel Macedo:** implantação de um conjunto de praças ao longo da Rua Manoel Macedo em áreas remanescentes da ampliação da Av. Pres. Antônio Carlos no bairro São Cristóvão. Para tanto, deve-se implantar o projeto da Área 2a e da Área 3 previsto no contrato SC-103-11.

- **Praça Irajá:** área pública com praça já implantada no início da Rua Pitangui, bem arborizada, dotada de bom tratamento paisagístico com bancos, lixeira e iluminação. Situada na interseção das ruas Pitangui, Rua Caetano Marques, Rua Itapetinga, Rua Petrópolis, Rua Ns. da Paz e Rua Jaguaribe. Em função de sua localização, no entroncamento de um grande número de vias com importante tráfego de veículos e ao lado de uma Quadra Praça prevista, deve-se

melhorar a acessibilidade do pedestre à praça, proporcionando travessia em nível entre as calçadas. Requalificar calçadas e melhorar iluminação.

- **Praça Rincão:** área pública com praça já implantada, bem arborizada, dotada de bom tratamento paisagístico com bancos, lixeira e iluminação, no bairro Cachoeirinha. Situa-se na interseção das ruas Itapetinga e Rua Conde de Santa Marinha, em frente ao Hospital Belo Horizonte. Em função de sua localização em entroncamento de vias com importante tráfego de veículos e ao lado de um hospital, o que gera grande fluxo de pedestres, deve-se melhorar a acessibilidade do pedestre à praça, proporcionando travessia em nível entre as calçadas.

- **Praça Ramatis:** área pública com praça já implantada, bem arborizada, dotada de bom tratamento paisagístico com bancos, lixeira, iluminação e coreto, no bairro Aparecida. Praça sofreu revitalização recente com a implantação de bancos, lixeiras e a reestruturação do coreto, por solicitação da comunidade. Implantar piso permeável na porção norte da praça a fim de elevar taxa de permeabilidade. Melhorar a acessibilidade do pedestre à praça, proporcionando travessia em nível entre as calçadas. Previsão de baixo

custo para revitalização em virtude do bom estado de conservação.

- **Praça Popular:** implantação de duas praças localizadas em área remanescente às margens da Av. Antônio Carlos, entre a Rua dos Carajás, a alça do viaduto República do Congo e a Rua Popular, no bairro Aparecida. Implantar o projeto da Área 4 previsto no contrato SC-103-11. Este projeto prevê a instalação de mobiliário urbano, arborização do espaço, implantação de áreas para prática de esportes e recreação infantil.

- **Talude entre à Av. Presidente Antônio Carlos e a Rua Belmiro de Almeida:** tratamento arbóreo e paisagístico de talude às margens da Av. Presidente Antônio Carlos. Implantar o projeto da Área 5 previsto no contrato SC-103-11. Este projeto prevê o tratamento paisagístico do talude e sua re-vegetação.

- **Praça Nova Friburgo:** implantação de praça em área remanescente às margens da Av. Presidente Antônio Carlos, na esquina com o trecho da Rua Nova Friburgo interrompido pela ampliação avenida, no bairro Aparecida. Praça promoverá a integração do interior do bairro Aparecida, pela Rua Belmiro de Almeida, ao corredor viário e à estação de BRT. Implantar projeto da Área 06 previsto no contrato SC-103-11. O projeto prevê a instalação de mobiliário

urbano, tratamento visual das paredes residuais resultantes da demolição dos imóveis adjacentes, instalação de rampa de acesso e de área de recreação infantil.

- **Praça Paranaíba:** implantação de praça em área remanescente às margens da Av. Presidente Antônio Carlos, no cruzamento com a Av. Paranaíba, entre as alças de acesso ao viaduto Moçambique e a Rua Belmiro de Almeida, no bairro Aparecida. Implantar o projeto da Área 07 previsto no contrato SC-103-11. O projeto prevê a instalação de mobiliário urbano, arborização do espaço e travessia entre a Av. Pres. Antônio Carlos e a Rua Belmiro Almeida.

- **Praça dos Operários:** implantação de praça em área remanescente às margens da Av. Presidente Antônio Carlos, entre as ruas dos Operários e a Rua Primeiro de Maio, no bairro Cachoeirinha. Requalificação do espaço de ligação entre a Av. Presidente Antônio Carlos e o bairro Cachoeirinha, através da Rua dos Operários. Implantar o projeto da Área 08 previsto no contrato SC-103-11. O projeto prevê o tratamento dos taludes, a implantação de horta comunitária e passarela. Adicionar ao projeto da Área 08 (contrato SC-103-11) terreno vizinho localizado na Rua Cândido Lúcio. Tratar taludes com a contenção adequada e

implantar mobiliário urbano e equipamento de uso coletivo (preferencialmente equipamentos destinados à prática de esportes) nos patamares planos.

- **Praça Fides:** implantação de um conjunto de praças, segmentadas em três quadras, em áreas remanescentes às margens da Av. Pres. Antônio Carlos, no bairro Aparecida, que em conjunto com a Quadra Praça prevista entre elas, constituirão importante área verde e espaço de lazer para a região. A proposta se divide em três segmentos sendo que em dois deles serão implantados os projetos das Áreas 09 (na quadra_CTM 0302552) e 10 (na quadra_CTM 0302741) previstos do contrato SC-103-11.

- **Praça Santa Apolônia:** implantação de praça em área remanescente à Av. Pres. Antônio Carlos, em talude marginal entre a alça de acesso à Av. Bernardo Vasconcelos e a Rua Cônego Santa Apolônia, no bairro Cachoeirinha. Implantar projeto da Área 11 previsto no contrato SC-103-11. O projeto prevê a melhoria do acesso entre a Av. Presidente Antônio Carlos e a Rua Cônego Apolônio através da continuidade da passarela existente no local até o talude a ser requalificado. Além disso, estão previstos nesta intervenção a configuração da área como espaço de lazer, descanso e

contemplação, a sua arborização, instalação de mobiliário urbano e iluminação. Em razão das condições do sítio onde se localiza, o espaço se configurará como um mirante do bairro Cachoeirinha com vista privilegiada para a porção Sul da cidade.

- **Talude situado na margem oeste da Av. Presidente Antônio Carlos, entre a Rua Manoel Gomes e a Rua Conde de Valadares:** tratamento arbóreo/paisagístico de talude revestido em concreto às margens da Av. Presidente Antônio Carlos. Implantar o projeto da Área 12 previsto no contrato SC-103-11. Este projeto prevê o tratamento paisagístico do talude e sua revegetação.

- **Praça Maloca:** implantação de praça em área remanescente entre a Av. Pres. Antônio Carlos e a alça de acesso ao Anel Rodoviário (BR – 262), no bairro Nova Cachoeirinha. A Praça se configurará como elo entre o eixo do corredor viário prioritário e o conjunto de Quadras Praça previsto para o seu entorno. Implantar projeto da Área 13 previsto no contrato SC-103-11. O projeto prevê o aproveitamento de grande área remanescente de reestruturação viária através da requalificação e transformação em praça.

- **Praça do Cruzeiro:** requalificação do trecho final da Rua Frei Antônio do Desterro, esquina com a Rua Vitória, no bairro Nova Cachoeirinha, onde existe um Cruzeiro instalado. Implantar espaço de uso coletivo dotado de mobiliário urbano e iluminação adequados para a configuração de um mirante no local, que possui excelente vista para a porção Sul da cidade.

- **Praça Esplanada São Francisco:** criação de espaço público aberto no bairro São Francisco que configurará um marco paisagístico urbano através da criação de esplanada de ligação entre as porções leste e oeste do bairro, nas proximidades do cruzamento entre a Av. Pres. Antônio Carlos e a Av. Major Delfino de Paula Ricardo.

- **Praça das Canárias:** implantação de praça em espaço público localizado em área remanescente originada da construção do novo acesso viário na interseção da Av. Portugal com a Av. D. Pedro I. Implantar equipamentos que incentivem o uso do espaço pela população como espaço de permanência, garantindo arborização, iluminação e mobiliário urbano. Em função do tamanho da área e do aumento do adensamento previsto para as quadras galerias do entorno, devem ser previstos equipamentos destinados à prática de

esportes, *playground*, podendo-se compreender até mesmo a implantação de uma Academia da Cidade.

- **Praça Santa Bárbara:** requalificação de praça já implantada no entroncamento das ruas Líbano, Rua São Miguel e Rua Irlanda, entre o Hipermercado Via Brasil e a Universidade Unifenas, no bairro Itapoã. Requalificar o calçamento e implantar faixas elevadas para travessias de pedestres (*traffic calming*) melhorando acessibilidade à praça. São sugeridos pelo menos dois pontos de travessia elevada para pedestres, sendo um para conectar a praça à quadra do Hipermercado Via Brasil e outro para conectar a praça à quadra da Unifenas.

- **Praça Três Poderes:** praça pública localizada na esquina das ruas Professore Hermínio Guerra com Rua São Miguel, no bairro Itapoã. Previsão de baixo custo para revitalização com melhoria de equipamentos e mobiliário urbano. Em função de sua localização em entroncamento de vias com grande tráfego de veículos, deve-se melhorar a acessibilidade do pedestre à praça, proporcionando travessia em nível entre as calçadas. Sugere-se medidas de *traffic calming* ao menos na travessia para a quadra da Unifenas, que é a quadra vizinha.

- **Praça Ércia Barbosa Santos:** espaço público com praça já implantada em rotatória no cruzamento da Rua Gumercindo Couto e Silva com a Rua Porto Rico, no bairro Itapoã. As ruas são bem arborizadas, contudo a praça necessita de um melhor tratamento paisagístico. Melhorar mobiliário urbano, com atenção especial para bancos, lixeira, além da iluminação. Requalificar calçadas, melhorando a acessibilidade à praça.

- **Praça Nossa Senhora da Paz:** espaço público com praça bem estruturada, arborizada e com equipamentos já instalados, localizada no bairro Planalto. O espaço é seccionado pela Av. Nilo de Aparecida Pinto e abriga a Igreja Nossa Senhora da Paz na sua porção sul. Requalificar as duas faixas elevadas para travessias de pedestres existentes, melhorando acessibilidade entre as porções norte e sul da praça. Implantar equipamentos de lazer (*playground*, equipamentos de ginástica etc.). Ampliar uso de piso permeável na porção norte da praça a fim de elevar taxa de permeabilidade.

- **Praça Paulo Marinho dos Santos:** área pública com praça já implantada em rotatória na interseção das ruas Professor Aimoré Dutra, Rua Moacyr Froes e Rua Poeta Murilo Mendes, no bairro São João Batista. Como a proposta de tipologia para as

quadras do entorno é a Quadra Praça, na reestruturação das quadras deve-se considerar o espaço desta praça e o papel da região na conexão entre os parques. Melhorar mobiliário urbano e iluminação. Requalificar calçadas, melhorando a acessibilidade à praça.

- **Praça Pastor Oscar Guilherme:** área pública situada na extremidade oeste da Vila São João Batista, na esquina da Rua Mariana Amélia de Azevedo com a Rua Severino Natividade Lara, bairro São João Batista. Implantar praça em rotatória compatibilizada com a estrutura viária e as ocupações já existentes. Implantar arborização, iluminação e mobiliário urbano. Requalificar a área implantando equipamentos que incentivem o uso do espaço pela comunidade local (*playground*, equipamentos de ginástica etc.), considerando que a praça situa-se vizinha a terrenos públicos onde está implantado equipamento de saúde (Centro de Saúde) e serão implantadas habitações de interesse social.

- **Praça Maria Margarida:** área pública com praça implantada em rotatória na esquina da Rua Conceição Chacon Magalhães com a Rua Laércio Aroldo Miranda, no bairro São João Batista. Praça pequena, arborizada, com pouco mobiliário

urbano (dotada apenas de 4 bancos, nenhuma lixeira) e iluminação precária. Requalificar a praça melhorando mobiliário, iluminação e implantando um equipamento de lazer (*playground*, equipamentos de ginástica etc.). Requalificar calçadas e melhorar a acessibilidade à praça.

- **Praça Cristóforo de Andrade:** área pública com praça implantada em rotatória do tipo “*cul-de-sac*” ao final da Rua Soldado Manoel Ferreira, no bairro São João Batista. Requalificar a praça fazendo tratamento paisagístico adequado, revitalizar o mobiliário urbano e a implantar um equipamento de uso coletivo (*playground*, equipamento de ginástica etc.). Melhorar iluminação, implantar lixeiras e requalificar calçadas, melhorando a acessibilidade à praça.

- **Praça Orlando Paes Cardoso:** área pública com praça já implantada no entroncamento das ruas Cyrene Crivellari Bellonia, Rua Jornalista Geraldo Alvim, Rua José Sanguinete e Rua Hélio Pelegrino, no bairro São João Batista. Apesar de estar situada em região tipicamente residencial, a praça possui no seu entorno imediato intensa atividade de comércio e prestação de serviços, o que confere grande potencial para que a mesma se configure como um espaço de convivência, além, é claro, de espaço de

passagem de pedestres. Requalificar calçadas, melhorando a acessibilidade à praça. Melhorar mobiliário urbano, incentivando o uso coletivo da praça como espaço de convívio para a comunidade local e visitante.

- **Praça Emanuel Marzano:** rotatória do tipo “*cul-de-sac*” ao final da rua Emanuel Marzano Matias, no bairro São João Batista. Atualmente conta com pouca infraestrutura, tendo apenas calçamento e iluminação precários, uma árvore de grande porte e uma grande área central com o solo exposto. Requalificar espaço implantando praça com equipamentos e/ou mobiliário urbano que incentivem o uso do mesmo pela comunidade local.

- **Praça Cultura Racional:** área pública com praça já implantada na esquina da Rua Santo Antônio de Lisboa com Av. Érico Veríssimo, no bairro São João Batista. A praça divide espaço da quadra com o 49º Batalhão da Polícia Militar. Possui boa arborização, uma pequena quadra em condições precárias de conservação, bancos, lixeiras e iluminação. Revitalizar o mobiliário urbano, melhorar a iluminação e revitalizar a quadra de esportes existente e implantar novos equipamentos de lazer (*playground*, equipamentos de ginástica etc.). Requalificar

calçadas, melhorando a acessibilidade à praça.

- **Praça Enfermeira Geralda Marra:** praça já implantada, é bem arborizada, conta com extensos jardins, mobiliário urbano, mas carece de iluminação mais eficiente. Por estar localizada em área de passagem tanto de veículos (constitui ponto de interseção de 6 vias) quanto de pedestres, por possuir grande área e espaço para equipamentos de lazer e de uso social, e por estar localizada em área que receberá estímulos para maior adensamento populacional, a praça possui potencial para configurar-se como espaço de convívio e permanência. Revitalizar o mobiliário urbano e a iluminação existentes na praça. Implantar equipamentos que incentivem maior uso da praça pela comunidade local (playground, equipamentos de ginástica etc.). Requalificar o calçamento e implantar faixas elevadas para travessias de pedestres melhorando acessibilidade à praça. São sugeridos pelo menos dois pontos de travessia elevada para pedestres (*traffic calming*), sendo: um o trecho entre as ruas Domingos Garcia e a Rua João Calvino (conectando a praça à área onde há um pequeno comércio local) e o outro, o trecho entre as ruas João Samaha (importante centralidade local) e a Rua Bernardino

Oliveira Pena (fazendo a ligação da praça com o futuro Parque Lareira).

- **Praça José Belém Barbosa:** praça em formato triangular compreendida entre as ruas João Samaha, Rua Geralda Marinho e Rua José Belém Barbosa, no bairro São João Batista. Praça com calçadas amplas, aptas à prática de caminhadas, bem arborizada e com pouco mobiliário urbano. Instalar mobiliário urbano e equipamentos de uso social (*playground*, espaço para prática de esportes, espaços de convivência etc.). Aumentar a arborização da praça. Implantar piso permeável em alguns trechos impermeabilizados da praça. Requalificar calçadas melhorando acessibilidade à praça.

- **Praça da Saudade:** área pública com praça já implantada situada entre a Rua Montese e o início da Rua Martinica, duas importantes vias coletoras no bairro Santa Branca. Por possuir grande área e espaço para equipamentos de lazer e de uso social, a praça possui potencial para configurar-se como espaço de convívio e permanência. Instalar mobiliário urbano e melhorar a iluminação da praça. Implantar equipamentos que incentivem maior uso da praça pela comunidade local (*playground*, equipamentos de ginástica, áreas de convívio etc.). Requalificar calçadas melhorando

acessibilidade à praça e o trânsito de pedestres na mesma.

- **Praça das Andorinhas:** praça em rotatória já existente em área pública e dispendo de precária infraestrutura instalada. Localizada no entroncamento das ruas Bem Te Vis, Rua João de Barro e Rua dos Periquitos, no bairro Vila Clóris. Revitalizar a praça instalando mobiliário urbano e equipamentos de uso coletivo (equipamentos de ginástica, *playground* etc.) adequados ao tamanho do local; melhorar a iluminação e a arborização; requalificar as calçadas melhorando acessibilidade à praça e o trânsito de pedestres na mesma.

- **Eixo Linear Parque São Pedro:** implantação de um conjunto de três grandes praças ao longo do eixo da Via – 540 entre a Rod. Pref. Américo Renê Gianetti e a Av. Vilarinho, no bairro Parque São Pedro. Implantar as praças nas quadras CTM 1901040, 1901011 e 1907210, compreendidas entre a Rua Quinante e Rua Severino Lara (antiga Rua Quinanga). Esse conjunto de praças está condicionado à efetiva implantação da Via – 540, pois para sua implantação serão necessárias remoções em número suficiente para implantação das praças. No estudo para o Programa de Vias Prioritárias de Belo Horizonte -

VIURBS/Intervenção 038, foi proposta a utilização da Rua Quinante e Rua Severino Lara como um binário da Via – 540 no bairro Parque São Pedro. Para alargamento das atuais ruas e implantação da futura via o estudo de traçado indicou uma faixa de desapropriação do lado direito (sentido do caminhar) de cada via. Propõe-se estudo alternativo ao do VIURBS para incorporar a proposta de implantação das três grandes praças. Para isto, sugere-se a desapropriação do lado esquerdo (sentido do caminhar) das ruas Quinante e Rua Severino Lara, proporcionando assim a liberação das três quadras necessárias à implantação das praças. A proposta de implantação das praças deve estabelecer uma boa interação das vias com o entorno, disponibilizando áreas públicas de apropriação ativa e contemplativa, equipamentos de serviços e suporte para atendimento dos usos promovidos nesse conjunto de praças, áreas para eventos de pequeno e médio porte. Tratamento paisagístico diferenciado deverá ser conferido às praças visando fortalecer a intervenção como referência de espaço de uso público e com qualidade ambiental para a população local e visitante.

- **Praça dos Abacateiros:** área pública bem arborizada e sem equipamentos e

mobiliário urbano. Considerada local de passagem, liga os bairros Venda Nova (Av. Vilarinho e Rua Padre Pedro Pinto) e Parque São Pedro à Estação Vilarinho/Shopping Estação BH. Localizada na esquina da Rua das Melancias com a Av. Vilarinho, no bairro Vila Clóris, a praça deve ser mantida quando das reestruturações viárias previstas para a região. Revitalizar a praça, estruturando melhor as travessias de pedestre, a iluminação, implantando equipamentos de lazer e recreação e mobiliário urbano. Requalificar calçadas melhorando acessibilidade à praça e o trânsito de pedestres na mesma.

- **Praça das Tangerinas:** terreno público situado na margem leste da Av. Cristiano Machado, ao lado da subestação da Cemig, no bairro Vila Clóris. Sugere-se a implantação da praça integrada com passarela que deverá se implantada para transpor a Av. Cristiano Machado. A passarela em questão ligará a quadra da praça proposta (quadra CTM 1813855) com a quadra da outra margem da via (quadra CTM 1802819). Implantar iluminação, equipamentos de lazer e recreação e mobiliário urbano nos padrões dos propostos nesta OUC.

- **Praça Deputado Targino Raimundo:** requalificação de praça em área pública existente na Rua dos Morangos, quase na esquina da Rua das Melancias, no bairro Vila Clóris. Implantar e/ou melhorar o mobiliário urbano, arborização e iluminação. Requalificar calçadas melhorando acessibilidade à praça e o trânsito de pedestres na mesma. Recuperar terreno público invadido por condomínio vizinho e requalificá-lo como praça.

- **Praça das Amoreiras:** requalificação de praça já implantada em rotatória do tipo “*cul-de-sac*” existente no final da Rua das Amoreiras, no bairro Vila Clóris. Atualmente a praça já conta com arborização suficiente, apesar do pequeno estágio de desenvolvimento das espécies arbóreas (árvores jovens ainda com baixa estatura). Implantar mobiliário urbano adequado às características da área e melhorar iluminação da praça. Requalificar calçadas melhorando acessibilidade à praça e o trânsito de pedestres na mesma.

- **Praça dos Melões:** requalificação de praça já implantada em rotatória do tipo “*cul-de-sac*” existente no final da Rua dos Melões, no bairro Vila Clóris. Atualmente a praça já conta com arborização suficiente em relação ao seu tamanho. Implantar e melhorar o

mobiliário urbano, a iluminação e a arborização. Requalificar calçadas melhorando acessibilidade à praça e o trânsito de pedestres na mesma.

- **Praça Waldemar Custódio Corrêa:** requalificação de praça existente em área pública na esquina da Rua das Macieiras com Rua das Videiras e desta com a Rua dos Jambos, no bairro Vila Clóris. Implantar e melhorar o mobiliário urbano e a iluminação da praça.. Melhorar acessibilidade para o pedestre, pois a área possui desnível entre o interior da praça e a estreita calçada que impede a livre circulação, sobretudo do pedestre portador de mobilidade reduzida. Melhorar para o pedestre a conexão pela praça entre a Rua das Macieiras e a Rua dos Jambos, visto que atualmente tal ligação se dá sob forte declividade ou com degraus.

- **Praça Mário Berti:** requalificação de praça já implantada existente em área pública na esquina da Rua das Avelãs com a Rua dos Cajueiros, no bairro Vila Clóris. Praça já implantada e sem arborização. Implantar equipamentos, mobiliário urbano, arborização e iluminação.

- **Praça Marciana Carneiro:** requalificação de praça já implantada existente na esquina da Rua Marciana

Carneiro com a Av. Vilarinho, no bairro Parque São Pedro. Praça já implantada em localização bastante complexa do ponto de vista viário. Está situada em ponto de atravessamento da Av. Vilarinho pela Rua Marciana Carneiro e Rua Maçon Ribeiro. Além disso, seu entorno funciona como pequena alça viária de retorno da Av. Vilarinho e de ligação desta com a Av. Dr. Álvaro Camargos. Melhorar o acesso de pedestres à praça garantindo maior segurança nas travessias das vias. Implantar e melhorar o mobiliário urbano e arborização.

- **Praça São Pedro:** implantação de praça em terreno privado vago (lote_CTM 190980800560) na esquina da Rua Marciana Carneiro com a Rua Luiz Ferreira de Araújo, no bairro Parque São Pedro. Necessidade de desapropriação do terreno para implantação da praça. Considerar desapropriação parcial, mantendo as áreas edificadas. Bairro tipicamente residencial, não conta com áreas públicas para lazer e recreação. A criação da praça amenizaria tal situação nessa porção mais elevada do bairro. Localização estratégica do ponto de vista da ligação da Av. Vilarinho com a Rod. Pref. Américo Renê Gianetti através da Rua Marciana e Rua Saturno. Implantar equipamentos de lazer e recreação e mobiliário urbano. Implantar iluminação e melhorar arborização.

- **Praça Nossa Senhora de Fátima:** implantação de praça através da requalificação de área residual de uso público já existente e agregação de terreno público vizinho entre a Rua Paraíso e Av. Nossa Senhora de Fátima, no bairro Carlos Prates.

- **Praça Presidente Castelo Branco:** requalificação de praça já implantada no bairro Carlos Prates. Criação de mirante através do tratamento paisagístico do talude adjacente e incorporação do mesmo à área da praça. Requalificação de travessias de pedestres existentes no talude, ligando o Viaduto Elevado Castelo Branco à Rua Peçanha.

- **Praça do Vaticano:** requalificação de praça formada por quatro fragmentos de áreas remanescentes no cruzamento da Av. Nossa Senhora de Fátima com a Rua do Vaticano. Incorporar um quinto fragmento à praça, localizado na esquina da Av. Nossa Senhora de Fátima com a Rua Conquista.

- **Praça Tenente Henrique Loureiro:** requalificação para melhoria da infraestrutura instalada na praça, localizada em frente à Estação de Metrô Carlos Prates.

- **Praça da Conquista:** requalificação de praça localizada no cruzamento da Av. do

Contorno com a Rua Conquista, no bairro Carlos Prates, insere-se no contexto da implantação do Bulevar Arrudas, assim, o custo da requalificação da praça está contabilizado no custo dessa obra.

- **Praça Estação Calafate:** implantação de praça no segmento da Rua Guaratan, entre as ruas Tombos e Salvador Pilo (também conhecida como Rua Extrema), no bairro Calafate. Implantação de *traffic calming* nas três vias. Melhoria do acesso entre a Rua Platina e a Estação Calafate de Metrô.

- **Praça Inácio Fonseca:** requalificação para melhoria da infraestrutura de praça implantada entre a Rua Inácio Fonseca e Rua Platina, no bairro Calafate.

- **Praça Dr. Carlos Marques:** requalificação para melhoria da infraestrutura de praça implantada entre a Rua Dr. Carlos Marques e a Rua Oeste, no bairro Calafate.

- **Praça Carlos Vilani:** requalificação para melhoria da infraestrutura de praça implantada entre a Rua Pedra Bonita e a Rua Conselheiro Dantas, no bairro Calafate.

- **Praça Rabelo:** requalificação para melhoria da infraestrutura de praça implantada entre a Rua Cachoeira do Campo e a Rua Dr. Thomaz Muzzi, no bairro Calafate.

- **Praça Eugenio Zuccherato:** requalificação para melhoria da infraestrutura de praça implantada entre a Rua Custódio Carreira e a Rua Turquesa, no bairro Prado.

- **Praça Barbacena:** implantação de praça em canteiro central da Av. Barbacena, da sua esquina com Av. do Contorno até a Rua Tenente Brito Melo. Implantar mobiliário urbano no eixo do canteiro.

- **Praça dos Tupinambás:** requalificação de praça implantada no cruzamento da Av. do Contorno com a Rua dos Tupinambás, no bairro Centro, insere-se no contexto da implantação do Bulevar Arrudas, assim, o custo da requalificação da praça está contabilizado no custo dessa obra.

- **Praça Rio Branco:** requalificação de praça implantada no encontro da Av. do Paraná com a Av. Santos Dumont, no bairro Centro, insere-se no contexto da implantação do BRT, assim, o custo da requalificação da praça está contabilizado no custo dessa obra.

- **Praça Primeiro de Maio:** requalificação de praça implantada no cruzamento da Rua Santa Catarina com a Rua dos Tupis, no bairro Centro, insere-se no contexto da implantação do BRT, assim, o custo da requalificação da praça está contabilizado no custo dessa obra.

- **Praça Raul Soares:** local já requalificado no cruzamento da Av. Amazonas com Av. Bias Fortes, no bairro Centro, assim, o custo da requalificação da praça está contabilizado no custo dessa obra.

- **Praça Sete de Setembro:** local já requalificado no cruzamento da Av. Amazonas com Av. Afonso Pena, no bairro Centro, assim, o custo da requalificação da praça está contabilizado no custo dessa obra.

- **Praça Rui Barbosa:** requalificação de praça implantada entre a Rua dos Guaicurus e Rua dos Caetés, nas suas esquinas com a Av. dos Andradas, no bairro Centro, insere-se no contexto da implantação do Bulevar Arrudas, assim, o custo da requalificação da praça está contabilizado no custo dessa obra.

- **Praça da Estação Santa Efigênia:** requalificação do entorno da Estação Santa Efigênia, em trecho da Rua Conselheiro Rocha. Implantação de praça e melhoria dos acessos à estação de metrô.

- **Praça Floriano Peixoto:** praça com instalações em excelente estado, por isso não será alvo de intervenções.

- **Praça Conselheiro Rocha:** implantação de praça em canteiro central da Rua Conselheiro Rocha entre Rua Tenente Durval e Rua Estrela do Sul, no bairro Santa

Tereza. Implantar infraestrutura de uso público, pois o abandono da área e falta de equipamentos de uso coletivo impedem a apropriação do espaço pelos cidadãos e permite a degradação do local, frequentemente utilizado para disposição irregular de lixo e estacionamento de veículos.

- **Praça terminal de integração:** implantação de praças em terrenos públicos que se estendem do cruzamento da Av. dos Andradas com a Rua Santa Luzia até a passarela de acesso à Estação de Metrô Santa Tereza, próxima à esquina da Rua Frutal. A revitalização da área além de trazer benefícios ambientais será importante face a reestruturação da região para implantação da estação de integração metrô/ônibus prevista para a área.

- **Parque Arena Vila São Rafael:** requalificação com instalação de infraestrutura de área de lazer do espaço onde funciona o Abrigo Pompéia. Revitalizar as áreas de lazer, melhorando as áreas verdes disponíveis no local.

- **Praça Ana de Sá:** requalificação de praça localizada na esquina da Av. dos Andradas com a Rua Ana de Sá. Implantar mobiliário urbano e melhorar acessibilidade.

- **Praça Ernesto Tassini:** praça dotada de boa infraestrutura implantada na esquina da Rua Conselheiro Rocha com Rua Dores do Indaiá, no bairro Santa Tereza. Espaço participa do projeto Adote o Verde e, em

função do seu bom estado de conservação, não será alvo de intervenções no contexto da OUC. A área marginal à Rua Conselheiro Rocha, em frente à praça, pode ser reestruturada para melhoria dos jardins e implantação de equipamentos de lazer.

- **Praça Joaquim Ferreira:** praça dotada de boa infraestrutura implantada na esquina da Rua Conselheiro Rocha com Rua Divinópolis, no bairro Santa Tereza. Espaço participa do projeto Adote o Verde e, em função do seu bom estado de conservação, necessitando de poucas intervenções (melhoria das calçadas, rampas de acessibilidade etc.).

- **Praça Dona Dolores:** praça dotada de boa infraestrutura implantada na esquina da Rua Oligisto com Rua Silvianópolis, no bairro Santa Tereza. Espaço participa do projeto Adote o Verde e, em função do seu bom estado de conservação, não será alvo de intervenções no contexto da OUC.

- **Praça Santa Rita:** praça implantada em rotatória no cruzamento da Rua Sete de Abril com a Rua Vinte e Oito de Setembro, no bairro Esplanada. Praça bem situada no bairro, deverá receber equipamentos de lazer, tratamento das calçadas, melhoria de acessibilidade e da permeabilidade do solo. Além disso, medidas de *traffic calming* devem ser adotadas no seu entorno.

- **Praça Carapuça:** pequena praça localizada na esquina da Av. dos Andradas

com a Rua Carapuça, no bairro Esplanada. Manter praça, que em função do seu bom estado de conservação, não será alvo de intervenções no contexto da OUC.

- **Praça Rialto:** pequena praça localizada na esquina da Rua Tuiuti com a Rua Mendanha, no bairro Padre Eustáquio. Praça em bom estado de conservação, necessitando de poucas intervenções (melhoria das calçadas, rampas de acessibilidade etc.).

- **Praça Geraldo Torres:** praça implantada em rotatória no cruzamento das ruas Coronel José Benjamim e Progresso, no bairro Padre Eustáquio. Faz parte do projeto Adote o Verde e, em função do seu bom estado de conservação, não necessitará ser reestruturada no contexto da OUC. Deverá receber melhoria de acessibilidade e da permeabilidade do solo. Além disso, medidas de *traffic calming* devem ser adotadas no seu entorno.

- **Praça Calafate:** implantar praça em terreno atualmente situado entre a Av. Tereza Cristina e a Rua José do Patrocínio, no bairro Padre Eustáquio. Apesar da manutenção que recebe, a área encontra-se hoje abandonada em termos de uso e funciona como alça de um viaduto, que deverá ser removido para implantação da bacia de detenção do Calafate. Área possui potencial para implantação de infraestrutura de praça (caminhamentos, mobiliário urbano, equipamentos de lazer etc.). Assim, a praça

deverá ser implantada para atender à demanda do adensamento proposto.

- **Praça Paulo Sigaud:** praça em rotatória em bom estado de conservação situada no cruzamento da Rua Fausto Alvim com a Rua Juscelino Barbosa no bairro Calafate. Necessita de poucas intervenções, tais como melhoria das calçadas e das rampas de acessibilidade, além da adoção de medidas de *traffic calming* no seu entorno.

- **Praça Tereza Cristina:** requalificar praça implantada na Av. Tereza Cristina, entre a Rua Fausto Alvim e o cruzamento da linha férrea, no bairro Calafate. Restringir acesso veicular aos imóveis lindeiros apenas pela via marginal localizada entre a praça e a Av. Tereza Cristina. Adotar medidas de *traffic calming* nesta via local de acesso. Não permitir o estacionamento de veículos na área da praça. Requalificar espaço com a melhoria do mobiliário urbano existente e com a implantação de equipamentos que estimulem o uso do espaço (Academia da Cidade, por exemplo).

- **Praça da Federação:** também conhecida como praça do “Coreu” fica localizada no cruzamento da Rua Coração Eucarístico de Jesus com a Rua Dom Joaquim Silvério, no bairro Coração Eucarístico. Praça implantada em rotatória e bem situada no bairro deverá receber equipamentos de lazer, tratamento das calçadas, melhoria de acessibilidade e da permeabilidade do solo. Além disso, medidas

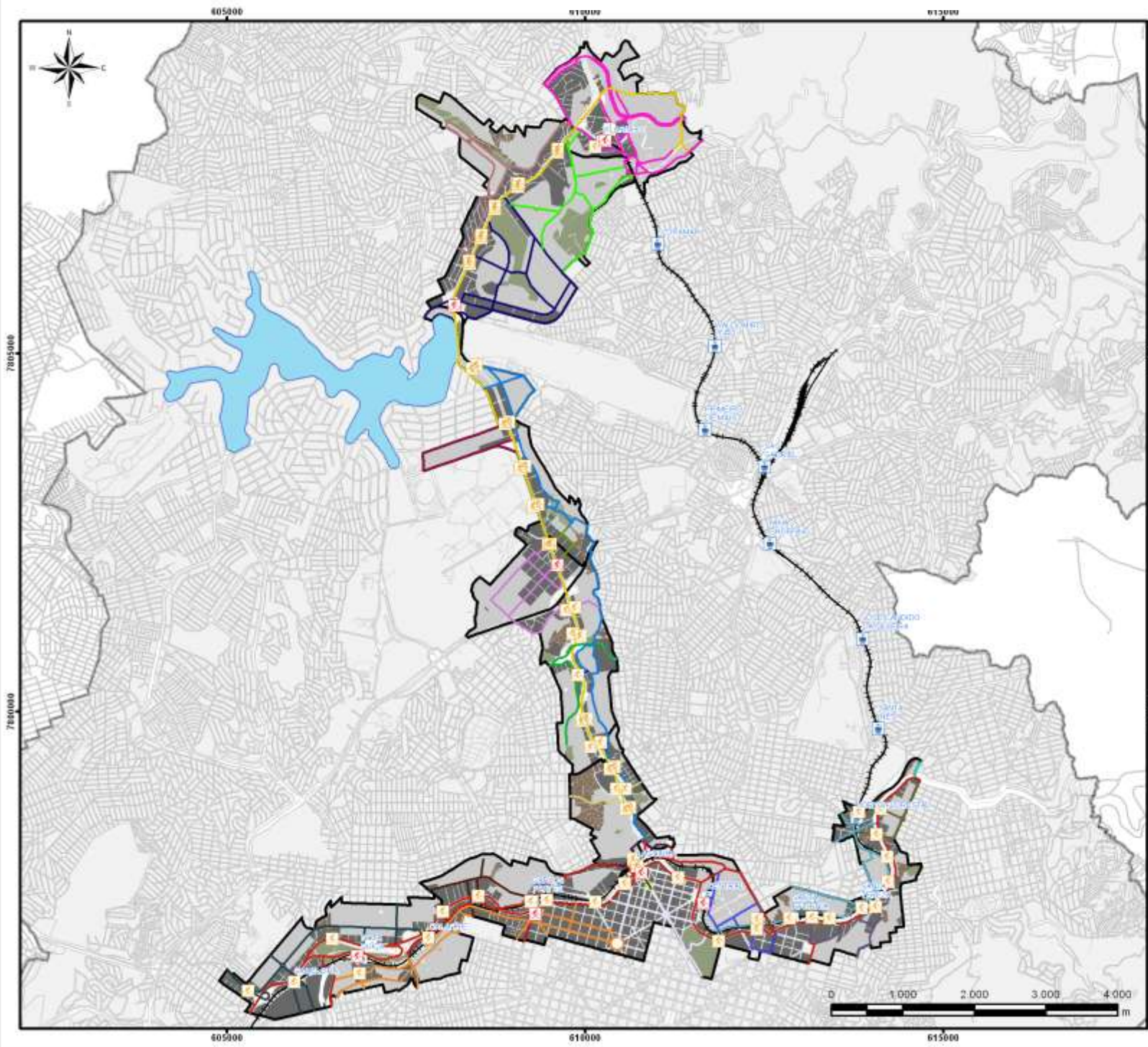
de *traffic calming* devem ser adotadas no seu entorno.

- **Praça Estação Gameleira:** requalificação de praça situada na interseção da Rua Conde Pereira Carneiro com Rua Craveiro Lopes, no bairro Gameleira. Espaço em bom estado de conservação, necessitando de intervenções para a melhoria das calçadas, rampas de acessibilidade, elevação da permeabilidade do solo etc..

- **Praça da Harmonia:** implantar praça na Rua Alcides Lobo, equina com o Viaduto João Goulart, no bairro João Pinheiro. Restringir acesso veicular apenas aos imóveis com fachada para o espaço na Rua Alcides Lobo. Adotar medidas de *traffic calming* no trecho da via onde será implantada a praça. Requalificar Não permitir o estacionamento de veículos na área da praça. Requalificar espaço com a implantação de mobiliário urbano e equipamentos que estimulem o uso do espaço.

ANEXO 2-D – DIRETRIZES PARA OS TRECHOS DA REDE CICLOVIÁRIA

ANEXO 2-D - CICLOSSISTEMAS



- Legenda**
- Ciclossistemas**
- AC00
 - AC01
 - AC02
 - AC03
 - AC04
 - AC05
 - AC06
 - AC07
 - AC08
 - AC09
 - AC10
 - AC11
 - AC12
 - LO00
 - LO01
 - LO02
 - LO03
 - LO04
 - LO05
 - LO06
 - LO07
 - LO08
 - LO09
 - LO10
- TRAVESSIA COM EQUIPAMENTO CICLOVIÁRIO
- BICICLETÁRIO
- PARACICLO
- QUADRAS DE ADENSAMENTO
- QUADRAS DE AMORTECIMENTO
- ÁREA VERDE
- VILAS E FAVELAS
- Limite Municipal
- Limite Setor
- Estação de metrô
- Linha de metrô
- Quadra CTM
- Lagoa da Pampulha
- Perímetro OUC
- Limite municipal
- Municípios metropolitanos

Fone: 33491029
 E-mail: SPUR@PLANUM.MG
 Data: 14/03/11
 Anexo 2-D
 Projeto: UFMG
 Cad: SACRS
 Folha 212



Quadro 2-D – Diretrizes para os trechos da rede cicloviária proposta

ID Ciclossistema		Trecho	Largura mínima (metros)	Extensão (metros)	Estratégia de implantação	Observação
LO-01	BONFIM	Entre R. paquequer e Av. Senhora de Fatima	3	194.27	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Sul da via (lado Esquerdo, sentido R. Paquequer)
LO-01	PAQUEQUER	Entre Av. Dom Pedro II e R. Bonfim	3	266.84	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Sul da via (lado Esquerdo, sentido Av. D. Pedro II)
LO-01	CELIO DE CASTRO	Entre viaduto Leste e Av. do contorno	3	1651.07	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Sul da via (lado Esquerdo, sentido Viaduto Leste)
LO-01	DA LAVADEIRA	Entre R, Inhaúma e R. Célio de Castro	3	27.43	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Norte da via (lado direito, sentido R. Inhaúma)
LO-01	INHAUMA	Entre R. Pouso Alegre e R. Célio de Castro	3	48.06	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Leste da via (lado direito, sentido R. Pouso Alegre)
LO-01	POUSO ALEGRE	Entre R. Sabará e R. Inhaúma	3	20.70	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Norte da via (lado direito, sentido R. Sabará)
LO-01	SABARA	Trecho Pouso Alegre	3	105.93	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Leste da via (lado direito, sentido Travessia)
LO-01	UBA	Entre R. Diamantina e Av. Cristiano Machado	3	124.68	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Norte da via (lado direito, sentido R. Diamantina)
LO-01	DIAMANTINA	Entre R. Ubá e Av. Pres. Antonio Carlos	1,5	77.63	Estreitamento das faixas de circulação	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Oeste da via (lado direito, sentido Av. Antonio Carlos)
LO-01	DOIS MIL QUATROCENTOS E VINTE OITO	Entre R. Diamantina e Av. Pres. Antonio Carlos	3	200.79	Estreitamento das faixas de circulação	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Norte da via (lado direito, sentido Av. Antonio Carlos)

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

LO-01	DO CONTORNO	Entre viaduto Leste e Av. Barbacena	3	9017,09	Estreitamento das faixas de circulação ou eliminação das faixas de estacionamento	Essa ciclovia deve ser implantada no lado da via mais próximo à linha do trem metropolitano, salvo onde houver intervenção local com projeto ou diretrizes específicas (parques, conexões ambientais, etc.)
LO-01	DOM PEDRO II	Entre R. Jaguari e Vd. Sarah Kubitscheck	3	1205,31	Estreitamento das faixas de circulação	Essa ciclovia deve ser posicionada junto ao canteiro central, em ambos os lados
LO-01	DOS ANDRADAS	Entre R. Olaria e Av. do Contorno	3	8876,62	Estreitamento das faixas de circulação ou eliminação das faixas de estacionamento	Essa ciclovia deve ser implantada no lado da via mais próximo à linha do trem metropolitano, salvo onde houver intervenção local com projeto ou diretrizes específicas (parques, conexões ambientais, etc.)
LO-01	GENTIL PORTUGAL DO BRASIL	Entre R. João Batista Viera e R. Joaquim Correia de Aquino	3	1123,75	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Sul da via (lado direito, sentido Av. Presidente Juscelino Kubitschek)
LO-01	JAGUARI	Entre Av. Dom Pedro II e Av. Ns de Fátima	1,5	44,02	Estreitamento das faixas de circulação	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Leste da via (lado direito, sentido Av. Dom Pedro II)
LO-01	NOSSA SENHORA DE FATIMA	Entre R. Jaguari e R.Santa Quitéria	3	1665,98	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Sul da via (lado direito, Centro)
LO-01	PARQUE BACIA DO CALAFATE	Entre Av. Tereza Cristina e Via Expressa				
LO-01	PRESIDENTE ANTONIO CARLOS	Trecho Vd. Hansen Araújo	3	402,36	Nova edificação	Essa ciclovia será implantada em edificação auxiliar, anexa ao viaduto, do lado Oeste (lado direito, sentido Centro)
LO-01	PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKEK	Entre Via Expressa e AV. Babita Camargos	3	7289,46	Estreitamento das faixas de circulação ou eliminação das faixas de estacionamento	Essa ciclovia deve ser implantada no lado da via mais próximo à linha do trem metropolitano, salvo onde houver intervenção local com projeto ou diretrizes específicas (parques, conexões ambientais, etc.)
LO-01	SARAH KUBITSCHKEK	Entre R. dos Caetés e Av. Dom Pedro II	3	400,62	Nova Edificação	Essa ciclovia será implantada em edificação auxiliar, anexa ao viaduto, do lado Oeste (lado Esquerdo, sentido Av. Pedro II)

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

LO-01	TERESA CRISTINA	Entre Vila Rica e Av. do Contorno	3	3837,56	Estreitamento das faixas de circulação ou eliminação das faixas de estacionamento	
LO-01	VIADUTO LESTE	Entre Vd. Hansen e R. Célio de Castro				
LO-02	AV. JUSCELINO KUBITSCHKE	Entre R. Cid Rabelo Horta e R. Padre Pedro Evangelista	3	718.96	Estreitamento das faixas de circulação	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Oeste da via (lado direito, sentido Av. Amazonas)
LO-02	PARQUE EXPOSIÇÕES DA GAMELEIRA	Trecho de atravessamento proposto	3	396.12		
LO-02	CONDE PEREIRA CARNEIRO	Entre a linha férrea e a Av. Amazonas	3	367.32	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada na margem Oeste da via (lado direito, sentido Av. Amazonas). Possibilidade de expansão até a Av. Juscelino Kubitschek, por baixo do pontilhão da linha férrea, através de estreitamento do canteiro central entre as duas faixas de rolamento e concentração da ciclovia e caminho de pedestres em um lado da via.
LO-02	CORACAO EUCARISTICO DE JESUS	Entre R. Dom José Gaspar e Av. Pres. Juscelino Kubitschek	3	387.92	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Norte da via (lado direito, sentido R. Dom José Gaspar
LO-02	DA FEDERACAO		1,5	146.73	Estreitamento das faixas de circulação	Posicionada no lado direito da via, em sua porção mais externa, com segregação física e tratamento diferenciado de interseções.
LO-02	VEREADOR CICERO ILDEFONSO	Esquina Barão de Guaxupé à Av. Pres. Juscelino Kubitschek	3	441.63	Estreitamento das faixas de circulação, integração com travessia	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem sudoeste da via (lado direito, sentido Av. Presidente Juscelino Kubitschek)
LO-02	CRAVEIRO LOPES			191.54		
LO-02	VIADUTO PRESIDENTE JOAO GOULART	Continuação da ciclovia da Av. Ver. Cícero Ildefonso através de travessia associada ao parque proposto para as áreas remanescentes	3	163.29	Equipamento auxiliar (travessia proposta)	Conexão com travessia e parque propostos, conectando a Travessia à pista lateral da Av. Presidente Juscelino Kubitschek

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

LO-02	DOM JOAQUIM SILVERIO	Entre Praça Coração Eucarístico e Av. Vereador Cícero Ildefonso	1,5	1240.65	Estreitamento da faixa de circulação	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem sudoeste da via (lado direito, sentido Praça Coração Eucarístico)
LO-02	RESSACA	Esquina D. Joaquim Silvério	1,5	27.46	Estreitamento da faixa de circulação	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem sul da via (lado direito, sentido R. Humaitá)
LO-02	DOS ESPORTES	Esquina Av. Ressaca	1,5	17.96	Estreitamento da faixa de circulação	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Leste da via (lado direito, sentido R. Humaitá)
LO-02	HUMAITA	Entre Av. dos Esportes e R. Curral Del Rei	1,5	1229.67	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Leste da via (lado direito, sentido R. Curral Del Rei)
LO-02	COSTA SENNA	Entre R. Humaitá e Av. Tereza Cristina	1,5	269.92	Estreitamento das faixas de circulação ou eliminação das faixas de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Leste da via (lado direito, sentido R. Humaitá)
LO-02	CESARIO ALVIM	Entre Rua Tuiuti e Av. Tereza Cristina	1,5	548.75	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Leste da via (lado direito, sentido R. Tuiuti)
LO-03	PORTO ALEGRE	Entre R. Dos Pampas e R. Santa Quitéria	3	286.51	Estreitamento das faixas de circulação ou eliminação de faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Norte da via (lado direito, sentido R. Riachuelo)
LO-03	RIO CASCA	Entre R. Rio Espera e Av. Ns de Fatima	3	293.91	Abertura de nova via, continuação da R. Porto Alegre	A intervenção EDP 08.2.14.1 - Ligação Rua Riachuelo - Rua Porto Alegre, através da Vila Peru deve prever a implantação do trecho cicloviário. Caso a declividade seja maior que 15%, deve-se implantar escada com rampa, para que os ciclistas possam vencer o desnível empurrando a bicicleta.
LO-03	MONTE SANTO	Entre R. Riachuelo e Via Expressa	3	249.12	Estreitamento das faixas de circulação ou eliminação de faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser implantada na margem Oeste da via (Lado Direito, sentido Av. Tereza Cristina)
LO-03	PROFESSOR MARIO CASASSANTA		3	249	Estreitamento das faixas de circulação ou eliminação de faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser implantada na margem Leste da via.

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

LO-03	AGUA MARINHA	Entre R. Riachuelo e R. Porto Alegre	3	240.08	Estreitamento das faixas de circulação ou eliminação de faixa de estacionamento	A intervenção EDP 08.2.14.1 - Ligação Rua Riachuelo - Rua Porto Alegre, através da Vila Peru deve prever a implantação do trecho cicloviário. Caso a declividade seja maior que 15%, deve-se implantar escada com rampa, para que os ciclistas possam vencer o desnível empurrando a bicicleta.
LO-03	RIACHUELO	Entre R. Ingai e R. Prof. Mario Casassanta	3	755.33	Estreitamento das faixas de circulação ou eliminação de faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Norte da via (lado direito, sentido R. Prof. Mário Ingai)
LO-03	VIADUTO ANGELO PEDERSOLI	Trecho Santa Quitéria	3	444.87	Utilização da passagem de pedestres	Essa Ciclovia deve ser implantada em substituição à travessia de pedestres da Margem Oeste do viaduto (lado Esquerdo, Sentido R. Santa Quitéria)
LO-03	SANTA QUITERIA	Entre R. Espinosa e R. Rio Espera	3	61.63	Eliminação de faixa de estacionamento	Essa Ciclovia deve ser posicionada na Margem Leste da Rua (lado Direito, sentido R. Riachuelo)
LO-04	FAUSTO ALVIM	Entre Av. Tereza Cristina e Bc. Das Oliveiras	1,5	841.58	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Sul da via (lado direito, sentido Bc. Das Oliveiras). Declividade acentuada na porção Oeste, próximo à Av. Tereza Cristina
LO-04	PAULO SIGAUD		1,5	128.1	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado direito da via, em sua porção mais externa, com segregação física e tratamento diferenciado de interseções.
LO-04	JUSCELINO BARBOSA	Entre R. Osvaldo Cruz e Linha Férrea	1,5	295.37	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Oeste da via (lado direito, sentido Pça. Paulo Sigaud).
LO-04	ALVES MARTINS	Entre a Linha férrea e a R. Campos Sales	1,5	169.45	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Oeste da via (lado direito, sentido R. Campos Sales)
LO-04	CAMPOS SALES	Entre R. Monte Simplon e R. Platina	1,5	961.93	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Sul da via (lado direito, sentido R. Platina). Verificar possibilidade de tornar a via mão-única (sentido Av.

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

						Tereza Cristina)
LO-04	GUARATAN	Entre R. Lindolfo Caetano e R. Gimirim (início R. Ituiutaba)	1,5	2468.12	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia apresenta algumas desconitnuidades devido ao traçado atual da via, portanto sua implantação completa depende de alterações viárias. Essa ciclovia deve ser posicionada na Margem Norte da via (Lado Direito, sentido R. Ituiutaba)
LO-04	PLATINA	Entre R. Campos Sales e R. Dr. Gordiano	3	1096.62	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada na margem Norte da via (lado esquerdo, sentido R.Dr. Gordiano)
LO-04	PARACATU	Entre Av. Augusto de Lima e Av. do Contorno	3	384.47	Eliminação da faixa de estacionamento	Essa ciclovia deve ser posicionada junto ao Canteiro Central da via, na margem Sul (Lado Direito, Sentido Av. do Contorno)
LO-04	RAUL SOARES	Trecho Av. Amazonas	3	566.29	Estreitamento das faixas de circulação	Essa ciclovia deve ser posicionada junto à Praça, com acessos e travessias para as ruas e avenidas que a interseccionam
LO-04	DOS GOITACAZES	Entre Av. Bias Fortes e Av. do Contorno	3	1104.03	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Norte da via (Lado Direito sentido Av. do Contorno)
LO-04	AUGUSTO DE LIMA	Entre Av. do contorno e Praça Raul Soares	3	1173.13	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada junto ao canteiro central, no lado Sul da via (Lado Direito sentido Av. do Contorno)
LO-04	BIAS FORTES	Entre R. Rio Grande do Sul e Praça Raul Soares	3	132.77	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Oeste da via (Lado Direito sentido Pça. Raul Soares)
LO-04	DOS PAMPAS	Entre R. Sta Quitéria e R. Dr. Gordiano	3	140.81	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no Lado Sul da via (Lado Esquerdo, Sentido R. Dr. Gordiano)
LO-04	DOUTOR GORDIANO	Entre R. dos Pampas e R. Platina	3	284.87	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no Lado Leste da via (Lado Esquerdo, Sentido R. Platina)
LO-04	SILVA LOBO	Entre Av. Pres. Juscelino Kubitscheck e Av. Amazonas	3	517.06	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada junto ao canteiro central, no Lado Leste da via (Lado Direito, Sentido Av. Pres. Juscelino Kubitscheck)
LO-04	ITUIUTABA	Entre R. Guaratã e Av. Do Contorno	3	578.52	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Norte da via (Lado Direito sentido Contagem)

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

LO-04	BARBACENA	Entre Av. do contorno e R. Tenente Brito Melo	3	405.87	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada junto ao canteiro central, no Lado Leste da via (Lado Direito, Sentido Av. do Contorno)
LO-04	JOAO LUCIO BRANDAO	Entre R. Eré e Av do Contorno	3	312.77	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no Lado Leste da via (Lado Direito, Sentido Av. do Contorno)
LO-05	AFONSO PENA	Entre Av. Carandaí e R. dos Caetés	3	1382.19	Estreitamento das faixas de circulação e eliminação de faixa de estacionamento	Posicionada junto ao Canteiro Central, ao lado Leste da via (lado direito, sentido Viaduto Sarah Kubitscheck)
LO-05	OLEGARIO MACIEL	Entre Vd. Sarah Kubitscheck e Praça Raul Soares	3	561.7	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Norte da via (lado direito, sentido praça Rio Branco)
LO-05	RIO DE JANEIRO	Entre R. dos Tamoios e Av. Do Contorno	3	717.62	Estreitamento das faixas de circulação e eliminação de faixa de estacionamento	Posicionada no lado Norte da via (lado direito, sentido praça Av. do Contorno)
LO-05	OLEGARIO MACIEL	Entre Vd. Sarah Kubitscheck e Praça Raul Soares	3	194.86	Estreitamento das faixas de circulação e eliminação de faixa de estacionamento	Posicionada no lado Leste da via (lado direito, sentido Viaduto Sarah Kubitscheck)
LO-05	PARQUE MUNICIPAL	Entre Av. Afonso Pena e Av. dos Andradas	3	414.11		
LO-05	DOS CARIJOS	Entre Av. dos Andradas e Av. do Contorno	3	1169.1	Estreitamento das faixas de circulação e eliminação de faixa de estacionamento	Posicionada no lado Norte da via (lado direito, sentido praça Sete de Setembro)
LO-06	FRANCISCO SALES	Entre R. Aquiles Lobo e R. Mucuri	3	144.82	Estreitamento das faixas de circulação	Posicionada no lado Leste da via (lado direito, sentido Av. dos Andradas)
LO-06	ALVARES MACIEL	Entre R. Ceará e R. Piauí	3	140.57	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado norte da via (lado direito, sentido Piaui)
LO-06	HUGO WERNECK	Entre R. Bernado Monteiro e R. Ceará	3	153.36	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado norte da via (lado direito, sentido Piaui)
LO-06	AQUILES LOBO	Entre R. Itambé e Av. do Contorno	3	663.99	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Sul da via (lado direito, sentido Av. Do Contorno)
LO-06	SAPUCAI	Entre Av. do Contorno e R. Itambé	3	621.4	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Leste da via (lado direito, sentido Av. Do Contorno)
LO-06	ITAMBE	Entre Av. Assis Chateaubriand e R. Cnso Rocha	3	271.23	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Leste da via (lado direito, sentido Av. Dos Andradas)

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

LO-06	PIAUI	Entre R. Alvares Maciel e Av. do Contorno	3	285.1	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Oeste da via (lado esquerdo, sentido Av. Dos Andradas)
LO-06	BERNARDO MONTEIRO	Entre R. Ourissanga e R. Bernado Monteiro	3	473.57	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Leste da via (lado direito, sentido Av. Dos Andradas)
LO-07	MARMORE	Entre R. Grafito e R. Cnso Rocha	1,5	986.02	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Sul da via (lado direito, sentido Av. Dos Andradas)
LO-07	CONSELHEIRO ROCHA	Entre R. Itambé e Av. Silviano Brandão		3991.7	Previsão de Ciclovia no projeto de alargamento /prolongamento da via	Devido a seu papel integrador no contexto do ciclossistema 7, esta ciclovia deve ser implantada de forma a possibilitar conexão direta e adequado com as demais ciclovias que a interceptam. O projeto de reestruturação da R. Conselheiro Rocha deve incluir a ciclovia proposta.
LO-07	ADAMINA	Entre R. Cnso Rocha e R. Mamoré	1,5	162.07	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Leste da via (lado esquerdo, sentido R. Conselheiro Rocha)
LO-07	ALVINOPOLIS	Entre R. Pirite e R. Cnso Rocha	1,5	484.7	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Leste da via (lado esquerdo, sentido R. Conselheiro Rocha)
LO-07	PETROLINA	Entre R. Cnso Rocha e R.Pureza	3	250.99	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Norte da via (lado Esquerdo, sentido R. Conselheiro Rocha)
LO-07	PIRITE	Entre R. Alvinópolis e R. Silvianópolis	1,5	143.48	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Sul da via (lado direito, sentido R. Silvianópolis)
LO-07	SILVIANO BRANDAO	Entre R. Raimundo Nonato e Av. dos Andradas	1,5	662.47	Estreitamento das faixas de circulação e eliminação de faixa de estacionamento	Posicionada no lado Sul da via (lado direito, sentido Av. Dos Andradas)
LO-07	SILVIANOPOLIS	Entre R. Pirité e R. Cnso Rocha	1,5	128.32	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Leste da via (lado direito, sentido R. Conselheiro Rocha)
LO-08	MEM DE AS	Entre R. Tocaios e Av. dos Andradas	1,5	603.65	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado oeste da via(lado esquerdo, sentido Av. Dos Andradas)
LO-08	FRUTAL	Entre R. Maracanã e Av. dos Andradas	1,5	109.83	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado oeste da via(lado esquerdo, sentido Av. Dos Andradas)

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

LO-08	PONTA PORA	Entre Av. dos Andradas e Av. do Contorno	1,5	310.33	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Leste da via (lado direito, sentido Av. Dos Andradas)
LO-08	MAESTRO DELE ANDRADE	Entre R. Euclásio e R. Men de Sá	1,5	286.35	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado oeste da via(lado esquerdo, sentido Mem de Sa)
LO-08	TENENTE ANASTACIO MOURA	Entre Av. Churchil e Av. Dos Andradas	1,5	108.28	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Leste da via (lado direito, sentido Av. Dos Andradas)
LO-08	CHURCHILL	Entre R. Tenente Anastácio de Moura e Av. do Contorno	1,5	366.66	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada do lado sul da via(lado esquerdo, sentido Av. do contorno)
LO-08	MARACANA	Entre R. Niquelina e R. Mem de Sá	1,5	212.96	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada do lado sul da via(lado direito , sentido Mem de Sa)
LO-09	VINTE E OITO DE SETEMBRO	Entre R. Pitangui e Av. Dos Andradas	3	823.11	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Oeste da via (lado Direito, sentido R. Pitangui)
LO-09	PITANGUI	Entre Av. Silviano Brandão e Vinte oito de Setembro	3	531.9	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Oeste da via (lado Direito, sentido Av. Silviano Brandao)
LO-09	BELEM	Entre Av. Dos Andradas e R. Astolfo Dutra	1,5	380.43	Eliminação da faixa de estacionamento	Lado Oeste da via (Lado Direito, sentido R. Astolfo Dutra)
LO-09	SETE DE ABRIL	Entre Av. Dos Andradas e Praça Santa Rita	1,5	316.56	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado sul da via (lado esquerdo, sentido Av. dos Andradas)
LO-09	JEQUITINHONHA	Entre Av. Dos Andradas e R. Um	3	1489.75	Eliminação da faixa de estacionamento	Posicionada no lado Leste da via (lado Direito, sentido Av. dos Andradas)
AC-01	AVENIDA PRESIDENTE ANTÔNIO CARLOS	Entre Rua Rio Novo e Av. Otacílio Negrão de Lima	1,5 por faixa / 3 (trecho bidirecional)	6700	Estreitamento das faixas de circulação. (entre Rua Rio Novo e Av. Cel. José Dias Bicalho) e uso dos afastamentos do lado oeste (entre Av. Cel. José Dias Bicalho e Av. Otacílio Negrão de Lima)	Esta ciclovia deve ser implantada desde o primeiro momento da OUC. Em função da trincheira da Av. Santa Rosa, será admitido que sua extremidade norte (entre a Av. Cel. José Dias Bicalho e a Av. Otacílio Negrão de Lima) seja implantado em um segundo momento, desde que se implante a ciclovia da Alameda das Latânias.

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

<p>AC-01</p>	<p>ALAMEDA DAS LATÂNIAS; AV. OTACÍLIO NEGRÃO DE LIMA</p>	<p>Entre Av. Antônio Abrahão Caram e Praça do Aleijadinho</p>	<p>3</p>	<p>1400</p>	<p>Eliminação da faixa de estacionamento</p>	<p>Este trecho fará parte da estrutura cicloviária principal enquanto não forem viabilizados os recuos de afastamento do lado oeste da Av. Antônio Carlos entre a Av. Antônio Abrahão Caram e a Av. Cel. José Dias Bicalho</p> <p>Deverá ser garantida a interligação com as ciclovias da estrutura principal a norte e a sul</p> <p>Nos trechos com revestimento em pedra, a ciclovia deve ser pavimentada com concreto ou asfalto.</p> <p>A ligação entre a Av. Antônio Abrahão Caram e a R. Leopoldina dos Passos deverá ser garantida através da quadra-praça proposta para a área.</p>
<p>AC-01</p>	<p>AVENIDA DOM PEDRO I</p>	<p>Entre Av. Otacílio Negrão de Lima e Av. Cristiano Machado</p>	<p>3</p>	<p>3900</p>	<p>Prevista no projeto de duplicação da Av. Dom Pedro I</p>	<p>A ciclovia está prevista no projeto de alargamento da avenida. Deverá ser garantida a interligação com as demais ciclovias que interceptam o trecho, especialmente o acesso à Av. Vilarinho e à Rua das Melancias.</p>
<p>AC-02</p>	<p>EDIFÍCIO DA ATUAL RODOVIÁRIA; ESPLANADA SUSPensa A SER CONSTRUÍDA; PRAÇA DO PEIXE; RUA ADALBERTO FERRAZ; PASSARELA A SER CONSTRUÍDA</p>	<p>Entre Praça Rio Branco e Rua Francisco Soucasseeux</p>	<p>3</p>	<p>770</p>	<p>Uso do espaço da Rodoviária; Construção de equipamentos específico (passarelas); Eliminação da faixa de estacionamento na Rua Adalberto Ferraz</p>	<p>A ciclovia deve conectar-se às ciclovias previstas para as avenidas Paraná, Santos Dumont e Afonso Pena, na altura da Praça Rio Branco.</p> <p>Ela deverá atravessar o edifício da atual Rodoviária e o novo equipamento previsto para integração dos serviços de transporte coletivo ao norte desta, onde deve ser previsto espaço exclusivo para a circulação de bicicletas.</p> <p>A conexão deste último equipamento até a Rua Adalberto Ferraz deverá ser implantada na esplanada a ser criada pela OUC.</p> <p>A travessia da Av. Antônio Carlos se dará</p>

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

						em passarela, que deverá ter ao menos 3 metros de seção exclusivos para a circulação de bicicletas e ao menos 4 metros para a circulação de pedestres.
AC-02	RUA ITAPETINGA	Entre Rua Manoel Macedo e Av. Bernardo Vasconcelos	3	1600	Eliminação da faixa de estacionamento	<p>O alargamento da travessia sobre a rua dos Operários deverá prever espaço para a ciclovia.</p> <p>Deverá ser implantada travessia para ligação com a ciclovia da Av. Bernardo Vasconcelos;</p> <p>Deverá ser implantado trecho de ligação com a estação de BRT próxima à Rua dos Tecelões nesta via ou através da quadra-praça a ser implantada nesta área.</p>
AC-02	RUA ITAPETINGA; PASSARELA SOBRE O ANEL RODOVIÁRIO; RUA BOAVENTURA; RUA ESTORIL	Entre Rua Tavares Melo e Rua Senhor dos Passos	3	1700	Eliminação da faixa de estacionamento	<p>A travessia do Anel Rodoviário deverá ser garantida através de passarela.</p> <p>Recomenda-se que a passarela tenha rampa onde os ciclistas possam subir pedalando. Caso não seja viável um eixo com declividade aceitável (até 10%), deve-se prever escada com rampa, onde os ciclistas desmontados empurram as bicicletas.</p> <p>A passarela deve ter largura adequada para circulação compartilhada entre pedestres e ciclistas.</p>

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

AC-02	RUA SIMÃO TAMM; RUA N. SRA. DA CONCEIÇÃO; NOVO VIADUTO SOBRE A AV. BERNARDO VASCONCELOS; RUA ITAPETINGA	Entre Rua Itapetinga e Rua Tavares de Melo	3	950	Eliminação da faixa de estacionamento	O viaduto de travessia da Av. Bernardo Vasconcelos deverá prever trecho de ciclovias bidirecional.
AC-02	AV. SANTA ROSA	Entre Al. das Latânias e Rua Morse Belém Teixeira	1,5 por faixa	900	Estreitamento das faixas de circulação ou eliminação das faixas de estacionamento	Deverá ser garantida a interligação com as ciclovias nas suas extremidades. A transposição da Av. Presidente Antônio Carlos deverá ser feita junto à faixa de pedestres.
AC-02	RUA MORSE BELÉM TEIXEIRA; RUA CORONEL FRAGA;	Entre R. Professor Magalhães Penido e Al. das Latânias	3	1100	Eliminação da faixa de estacionamento	A travessia da Av. Antônio Carlos deverá ser viabilizada junto ao acesso à estação de BRT O trecho entre Av. Antônio Carlos e Al. das Latânias deverá ser implantado na quadra-praça prevista para a área.
AC-02	PARQUE DO BREJINHO	Entre Rua Estoril e Rua Assis das Chagas	3	500	Incluir no projeto do parque	Recomenda-se que extremidade sul da ciclovias seja implantada no eixo da Rua Senhor dos Passos
AC-02	RUA FRANCISCO SOUCASSEAU; RUA RIO NOVO; RUA DIAMANTINA; RUA BORBA GATO; RUA MANOEL MACEDO.	Entre Rua Adalberto Ferraz e Rua Itapetinga.	3	1400	Eliminação da faixa de estacionamento	A interligação entre as ruas Francisco Soucasseau e Rio Novo deverá ser realizada com a implantação de trecho de ciclovias em área remanescente da duplicação da Av. Antônio Carlos ao lado do Centro Universitário UNA. Devem ser previstas ligações com as duas estações de BRT próximas ao eixo: estação de BRT a ser construída próximo ao acesso à Rua Rio Novo. Este trecho deverá ser implantado na calçada leste da Av. Antônio Carlos ou sobre o talude existente junto a esta. estação de BRT próxima ao Hospital Belo Horizonte, através da rampa do ramo de

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

						acesso à avenida a partir do Viaduto República do Congo.
AC-03	NOVA TRAVESSIA SOBRE O EMBOQUE DOS TÚNEIS DE ACESSO À AV. CRISTIANO MACHADO; RUA UBÁ; RUA DIAMANTINA; AV. ANTÔNIO CARLOS.ADALBERTO FERRAZ ALEM PARAIBA; BONFIM; DOM PEDRO II; NOSSA SENHORA DE FATIMA; PAQUEQUER	Entre Rua Sabará e Rua Adalberto Ferraz	3	530	Implantação de equipamento específico (passarela sobre emboque dos túneis); Eliminação de faixa de estacionamento (ruas Ubá e Diamantina); Uso dos recuos de alinhamento (Av. Antônio Carlos)	Deve ser prevista ligação com a estação de BRT a ser implantada no Complexo Viário da Lagoinha através do eixo de circulação de pedestres leste-oestes a ser implantado no mesmo pela OUC
AC-04	RUA PEDRO LESSA; RUA FORMIGA; PRAÇA SÃO CRISTÓVÃO	Entre Rua Guapé e Rua Manoel Macedo	3	870	Eliminação da faixa de estacionamento	Deverá ser garantida a travessia da Av. Antônio Carlos na travessia de acesso à Estação de BRT.

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

AC-05	AV. PARANAÍBA; RUA HESPÉRIA; RUA DONA CLARA; RUA FIDES; RUA DOS TECELÕES	Entre rua Piratuba e Av. Américo Vespúcio	3	1500	Eliminação da faixa de estacionamento	Deverá ser garantida a interligação entre esta ciclovia e a ciclovia do eixo da Av. Presidente Antônio Carlos através do eixo da travessia de pedestres da Rua dos Tecelões; Para a interligação entre esta e a Rua Fides, caso não seja viável um eixo com declividade aceitável (até 10%), deve-se prever escada com rampa, onde os ciclistas desmontados empurram as bicicletas. Deverá ser implantada travessia para ligação com a ciclovia da Av. Américo Vespúcio
AC-05	AV. BERNARDO VASCONCELOS; AV. AMÉRICO VESPÚCIO	Entre Rua N. Sra. da Paz e Rua Madureira (limites da OUC)	3	1200	Eliminação da faixa de estacionamento	Deverá ser garantida a interligação entre esta ciclovia e a ciclovia do eixo da Av. Presidente Antônio Carlos e a ciclovia da Rua Itapetinga
AC-06	AV. MANOEL GOMES; AV. HENRIQUE DINIZ; RUA GUIMARÃES	Entre Av. Antônio Carlos e Av. Major Delfino de Paula Ricardo	3	1100	Eliminação da faixa de estacionamento	A travessia do Anel Rodoviário deverá ser garantida pelo viaduto a ser construído na altura da Rua Guimarães. O traçado do viaduto, com proposta já realizada pelo Viurbs, deverá ter seu projeto alterado para abrigar a ciclovia. Na extremidade leste, a ciclovia deverá conectar-se diretamente à estação de BRT. Recomenda-se que este acesso seja realizado através da praça a ser implantada em área remanescente.
AC-06	RUA PADRE LEOPOLDO MERTENS; RUA ALENTEJO; RUA PADRE INÁCIO NOGUEIRA; RUA ESTORIL; RUA BEIRA ALTA	Entre Rua Guimarães e Rua Senhor dos Passos	3	1700	Eliminação da faixa de estacionamento	Deverá ser garantida a interligação entre esta ciclovia e a ciclovia do Parque do Brejinho

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

AC-06	RUA GUIMARÃES; RUA MAJOR DELFINO DE PAULA; RUA VISEU	Entre Rua Padre Leopoldo Mertens e Rua Estoril	3	1400	Eliminação da faixa de estacionamento	A transposição da Av. Antônio Carlos será realizada através da Passarela/Praça Suspensa a ser viabilizada pela OUC
AC-07	RUA LEIRIA; RUA VILA REAL	Entre Rua Padre Leopoldo Mertens e Av. Presidente Antônio Carlos	3	350	Eliminação da faixa de estacionamento	Nos trechos com revestimento em pedra, a ciclovia deve ser pavimentada com concreto ou asfalto; Deverá ser garantido acesso à estação de BRT na altura da Rua Vila Real
AC-07	BEIRA ALTA CENTRAL ESTORIL FLOR DE JUPITER MAJOR DELFINO DE PAULA RIBATEJO	Entre Rua Padre Leopoldo Mertens e Av. Presidente Antônio Carlos	3	1160	Eliminação da faixa de estacionamento	
AC-08	AV. ANTÔNIO ABRAHÃO CARAM	Entre Av. Presidente Antônio Carlos e Av. das Palmeiras	1,5 por faixa	1300	Estreitamento das faixas de circulação ou eliminação das faixas de estacionamento	Deverá ser garantida interligação com a ciclovia da Rua das Palmeiras
AC-08	RUA DAS PALMEIRAS; AV. CEL. JOSÉ DIAS BICALHO	Entre Av. Antônio Abrahão Caram e Av. Prof. Magalhães Penido	3	1600	Eliminação da faixa de estacionamento	A transposição da Av. Presidente Antônio Carlos deverá ser feita junto à faixa de pedestres de acesso à estação do BRT. Deverá ser garantida a interligação com a ciclovia da Av. Prof. Magalhães Penido
AC-09	AV. PORTUGAL	Entre Rua do Mel e Av. Doutor Cristiano Guimarães	3	2300	Eliminação da faixa de estacionamento	Deverá ser garantido o acesso à estação Pampulha. Próximo a este acesso, deverá ser instalado bicicletário.
AC-09	RUA IRLANDA; RUA SÃO MIGUEL	Entre Av. Portugal e Av. Dr. Cristiano Guimarães	3	1900	Eliminação da faixa de estacionamento	Deverá ser garantida a conexão com a ciclovia da Av. Portugal
AC-09	RUA QUATRO; RUA PAULO RIBEIRO BASTOS; RUA JAMAICA; RUA MIN. HERMENEGILDO DE BARROS;	Entre Barragem da Pampulha e Av. Martinica	3	1900	Eliminação da faixa de estacionamento	Deverá ser garantido o acesso à ciclovia da Av. Dom Pedro I através da travessia projetada entre as ruas Conselheiro Pena e Carmo do Paranaíba. Para o trecho do lado leste da Av. Dom Pedro I, deve-se prever afastamento frontal de novas edificações para se viabilizar espaço para

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

	RUA CONSELHEIRO PENA					a ciclovia.
AC-09	RUA GEN. EPHIGÊNIO RUAS SANTOS; RUA DES. CUSTÓDIO LUSTOSA	Entre Rua São Miguel e Av. Gen. Olímpio Mourão Filho	3	1200	Eliminação da faixa de estacionamento	
AC-09	AV. DR CRISTIANO GUIMARÃES	Entre Av. Portugal e Av. Dom Pedro I	3	2400	Eliminação da faixa de estacionamento	
AC-09	AV. GEN. OLÍMPIO MOURÃO FILHO; RUA QUATORZE; TRECHO DO PARQUE LAGOA DO NADO	Entre Av. Dr. Cristiano Guimarães e Av. Dom Pedro I	3	900	Eliminação da faixa de estacionamento	Deverão ser previstos novos acessos e rota de travessia de trecho do Parque Lagoa do Nado; Deverá ser garantido acesso direto à travessia de acesso à estação de BRT.
AC-09	RUA GEN. EPHIGÊNIO RUAS SANTOS; RUA DES. CUSTÓDIO LUSTOSA	Entre Rua São Miguel e Av. Gen. Olímpio Mourão Filho	3	1200	Eliminação da faixa de estacionamento	
AC-09	AV. DR CRISTIANO GUIMARÃES	Entre Av. Portugal e Av. Dom Pedro I	3	2400	Eliminação da faixa de estacionamento	
AC-09	AV. GEN. OLÍMPIO MOURÃO FILHO; RUA QUATORZE; TRECHO DO PARQUE LAGOA DO NADO	Entre Av. Dr. Cristiano Guimarães e Av. Dom Pedro I	3	900	Eliminação da faixa de estacionamento	Deverão ser previstos novos acessos e rota de travessia de trecho do Parque Lagoa do Nado; Deverá ser garantido acesso direto à travessia de acesso à estação de BRT.
AC-10	PRAÇA DA SAUDADE; AV. MARTINICA; RUA DR. ÁLVARO CAMARGOS	Entre Av. Montese e Av. Vilarinho	3	2700	Eliminação da faixa de estacionamento	Na Rua Dr. Álvaro Camargos, a ciclovia já foi implantada, entretando os elementos de separação física estão quebrados e a sinaliação é insuficiente. Estes elementos deverão ser recuperados. O projeto da interseção das avenidas Dr.

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

						Álvaro Camargos e Vilarinho deve prever a interligação entre as ciclovias.
AC-10	AV. JOÃO SAMAHA	Entre Av. Dom Pedro I e Praça Enfermeira Geralda Marra	3	1500	Eliminação da faixa de estacionamento	A ciclovia deverá conectar-se com a estação de BRT através da travessia de pedestres projetada no eixo da Av. João Samaha
AC-10	RUA PROF. AIMORÉ DUTRA; RUA BERNARDINO OLIVEIRA PENA	Entre Rua Dr. Álvaro Camargos e Praça Enfermeira Geralda Marra	3	1000	Eliminação da faixa de estacionamento ou inclusão no projeto do Parque	O ideal é que a ciclovia seja totalmente incluída no Parque Lareira, proposto pelo Plano Urbanístico da OUC. Entretanto, caso este não se viabilize em toda sua extensão, a ciclovia, ou trecho dela, deverá ser implantada no espaço das vias.
AC-11	AV. NILO APARECIDA PINTO	Entre Av. Dr. Cristiano Guimarães e Av. Gen. Olímpio Mourão Filho	3	700	Eliminação da faixa de estacionamento	
AC-11	RUA ROBERTO LÚCIO AROEIRA; TRECHO NO PARQUE DO PLANALTO (PROPOSTO); RUA ALFREDO GUZELA; RUA BACURAUS.	Entre Av. Dr. Cristiano Guimarães e Av. Cristiano Machado	3	1800	Eliminação da faixa de estacionamento	Deverá ser garantida a interligação desta ciclovia com a ciclovia da Av. Um através do túnel projetado, ao qual deve ser incluído um trecho de ciclovia.
AC-11	RUA BEIJA-FLOR	Entre Av. Dr. Cristiano Guimarães e Rua Bacuraus	3	400	Redução das faixas de circulação	Ainda que se trate de via local e com declividade mais alta que a recomendada para ciclovias, o trecho deverá ser implantado para interligar a ciclovia da Rua Bacuraus com o trecho norte da Av. Dr. Cristiano Guimarães. As ruas José Bites Peixoto e João de Sales Pires podem ser consideradas como alternativas para esse trecho.

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

AC-11	RUA DAS MELANCIAS	Entre Av. Dr. Cristiano Guimarães e Av. Vilarinho	3	300	Eliminação da faixa de estacionamento	Este trecho fará parte da estrutura cicloviária principal e sua implantação deve ser considerada como prioritária.
AC-11	RUA ROBERTO LÚCIO AROEIRA; TRECHO NO PARQUE DO PLANALTO (PROPOSTO); RUA ALFREDO GUZELA; RUA BACURAUS.	Entre Av. Dr. Cristiano Guimarães e Av. Cristiano Machado	3	1800	Eliminação da faixa de estacionamento	Deverá ser garantida a interligação desta ciclovia com a ciclovia da Av. Um através do túnel projetado, ao qual deve ser incluído um trecho de ciclovia.
AC-11	RUA DAS MELANCIAS	Entre Av. Dr. Cristiano Guimarães e Av. Vilarinho	3	300	Eliminação da faixa de estacionamento	Este trecho fará parte da estrutura cicloviária principal e sua implantação deve ser considerada como prioritária.
AC-11	AV. NILO APARECIDA PINTO	Entre Av. Dr. Cristiano Guimarães e Av. Gen. Olímpio Mourão Filho	3	700	Eliminação da faixa de estacionamento	
AC-12	AV. UM; RUA MARIA OLIVEIRA DE SOUZA; RUA JOSÉ LEAL DOMINGUES	Entre Av. Cristiano Machado e Rua Profa. Zilda Revert	3	1200	Incluir no projeto da via	Trata-se de ciclovia em trecho do sistema viário a ser reestruturado. Os projetos deverão prever a inclusão da ciclovia, inclusive o projeto do túnel sob a Av. Cristiano Machado.
AC-12	RUA DOS PINGUINS; RUA PACCO; RUA UM; RUA CAMPO VERDE; RUA IUCA	Entre Av. A (Túnel da Rua Bacuraus) e Via 540	3	600	Incluir no projeto de reestruturação do trecho	Trata-se de ciclovia em trecho do sistema viário a ser reestruturado. Os projetos deverão prever a inclusão da ciclovia.
AC-12	RUA CAMPO VERDE	Entre Via 540 e Av. Cristiano Machado	3	500	Incluir no projeto de reestruturação do trecho	Trata-se de ciclovia em trecho do sistema viário a ser reestruturado. Os projetos deverão prever a inclusão da ciclovia.
AC-12	RUA TRÊS; CONTINUIDADE DA RUA TRÊS NO PARQUE PROPOSTO PELA OUC; RUA JOAQUIM	Entre Via 540 e Av. Cristiano Machado	3	700	Incluir no projeto de reestruturação do trecho	Trata-se de ciclovia em trecho do sistema viário a ser reestruturado. Os projetos deverão prever a inclusão da ciclovia. Deverá ser garantida a interligação com as ciclovias da Av. Cristiano Machado e da Via 540.

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste / Vale do Arrudas

	CLEMENTE					
AC-12	AV. CRISTIANO MACHADO	Entre Rua dos Bacuraus e Rua Quinanga (todo o trecho inserido na OUC)	3	1950	Incluir no projeto da trincheira a ser implantado no trecho	O projeto da trincheira prosta para o trecho deverá prever a inclusão da ciclovia, assim como sua extensão a norte e a sul e sua interligação com as ciclovias que fazem interseção com esse trecho.
AC-12	AV. VILARINHO	Entre Rua Quinanga e Av. Cristiano Machado (todo o trecho inserido na OUC)	3	1450	Variável	Deverá ser garantido acesso à entrada da Estação Vilarinho localizada junto à Rua das Macieiras. Os projetos de reestruturação da via deverão garantir a continuidade da ciclovia e sua conexão com os demais trechos que a interceptam.
AC-12	RUA DAS GAIVOTAS; ALÇA DE LIGAÇÃO ENTRE A RUA DAS GAIVOTAS E AS AVENIDAS CRISTIANO MACHADO E VILARINHO	Entre Rua Dr. Cristiano Guimarães e Av. Cristiano Machado	1,5 por faixa	900	Redução das faixas de circulação	Deverá ser garantida a ligação entre esta ciclovia e as ciclovias das avenidas Cristiano Machado, Vilarinho e Dr. Cristiano Guimarães.

ANEXO 2-E – DIRETRIZES PARA INTERVENÇÕES NO ENTORNO DAS ESTAÇÕES DE METRÔ

Tendo em vista a necessidade de promover a melhor articulação do Sistema Metropolitano de Trens Urbanos de Belo Horizonte (Metro BH), estão definidas, a seguir, a indicação de diretrizes para o entorno das estações existentes e as demais previstas da Linha 1. Tais diretrizes servirão para orientar os demais projetos na melhoria da infraestrutura de integração do Metrô BH.

DIRETRIZES GERAIS – APLICÁVEIS A TODAS AS ESTAÇÕES

Passarelas:

As passarelas de acesso às estações deverão ser adequadas ou substituídas conforme o caso. O objetivo é que todas as estações sejam dotadas de passarelas de acesso com características que atraiam os usuários do entorno. Tais características são, principalmente:

- Largura mínima de seis metros para possibilitar uso compartilhado por pedestres e ciclistas;
- Cobertura para garantir proteção contra intempéries;

- Iluminação e guarda-corpo translúcido (p. ex. gradil ou tela) para garantir a segurança dos usuários;
- Traçado retilíneo e com acessos ao solo por rampas e escadas em pontos localizados nas rotas preferenciais dos pedestres, de forma a possibilitar os trajetos mais curtos e atrativos aos usuários.
- As passarelas poderão ser dotadas de quiosques com serviços ou atividades comerciais.

Abrigos de ônibus integrados

Deverão ser implantados abrigos especiais nos pontos de embarque e desembarque de ônibus integrados às estações de metrô, para a integração ônibus-metrô.

Esses pontos serão equipados com abrigos, lixeiras, bancos e painéis para divulgação de informações sobre a rede de transporte. Sempre que possível, deverá ser prevista a implantação de ligação coberta para pedestres entre a estação de metrô e os pontos de embarque e desembarque de passageiro de ônibus.

Bicicletários

Deverão também ser implantados e mantidos, em todas as estações bicicletários e/ou paraciclos (com câmera de segurança)

Os paraciclos e bicicletários devem ser, preferencialmente, implantados no nível da estação, por motivos de segurança do ciclista, dos veículos e das instalações físicas da estação. Os paraciclos devem ser em formato de "R" ou "U" invertido, do modo a permitir a fixação das rodas e do quadro das bicicletas. (Paraciclos são equipamentos menores, na categoria dos mobiliários urbanos. Bicicletários são equipamentos maiores, normalmente configurados em áreas fechadas com controle de acesso).

Calçadas

O tratamento urbanístico no entorno das estações deverá contemplar regularização do piso das calçadas e alargamentos pontuais, melhorias no paisagismo e implantação de iluminação noturna.

Além do entorno das estações, trajetos estratégicos até a estação também devem receber tratamento urbanístico.

No caso de não haver diretriz específica para o tipo de passeio, utilizar o Padrão de Passeios do Município de Belo Horizonte - PORTARIA SMAPU Nº 002/2013. (em anexo).

Comunicação

Deverão ser implantados equipamentos de comunicação (diagramas, totens, placas e ícones na pavimentação) que marquem a presença da estação no espaço urbano, assim como elementos que orientem os usuários do metrô quanto ao acesso a pontos de interesse no entorno da estação e à integração com os ônibus - mapas, diagramas e sinalização.

Estacionamentos

Recomenda-se que não se implantem estacionamentos associados às estações de metrô próximo à área central.

Estacionamentos são recomendados nas estações como Vilarinho, São Gabriel, Horto, Nova Suíssa e Gameleira.

DIRETRIZES ESPECÍFICAS

Estação Gameleira

Passarela: Demolir e substituir a passarela que interliga a estação ao bairro Coração Eucarístico (equipamento com aspecto improvisado com traçado inadequado). por nova passarela sobre a Via Expressa com traçado retilíneo.

Abrigo de ônibus integrados à estação: Ambos os lados da Via Expressa próximos aos módulos de circulação vertical. Melhoria da ligação com a Av. Amazonas com tratamento das calçadas do trecho

Bicicletários e paraciclos: Paraciclo com câmera de segurança, preferencialmente no nível da estação.

Requalificação de Calçadas / Adequação de geometria: Criação de calçada diferenciada com efeito de comunicação / sinalização em direção à Av. Amazonas, de modo a ampliar a visibilidade da estação e conectá-la à avenida. Trechos a requalificar: Via Expressa, junto aos módulos de circulação vertical, R. Coração Eucarístico (até o Campus da PUC-MG) e trecho interligando a estação à Av. Amazonas.

Módulos de Circulação Vertical: em ambos os lados da Via Expressa, e na R. Craveiro Lopes.

Outras Intervenções: Totens ou outro dispositivo de comunicação na Av. Amazonas e na Via Expressa, com o intuito de ampliar a visibilidade da estação; projeto de comunicação, em especial relacionado à integração com ônibus.



Estação Nova Suíssa

Passarela: Implantar as passarelas que articulam a estação Nova Suíssa com os bairros Padre Eustáquio e Nova Suíssa.

Abrigo de ônibus integrados: Implantar estação de integração de ônibus na Avenida Juscelino Kubitschek.

Bicicletários e paraciclos: Implantar paraciclos com câmeras de segurança nos pontos de acesso para a estação e bicicletário de grande capacidade interno à estação.

Requalificação de Calçadas / Adequação de geometria: Tratamento urbanístico com intervenção diferenciada nos recortes dos acessos da estação de metrô, nas saídas Norte e Sul, incluindo áreas de chegada de passarelas. Implantar trecho da Rua Guaratã conforme plano urbanístico.

Circulação Vertical: Módulos de Circulação Vertical serão implantados nos acessos aos bairros lindeiros e na estação de integração; dois na Saída Norte e um na saída Sul, conforme diagrama.



Estação Calafate

Passarela: Demolição das rampas helicoidais e a instalação de novas rampas, bem como substituição da passarela existente, que deve conectar-se diretamente com o mezanino da Estação. Tratamento paisagístico e arborização das áreas de chegada da passarela.

Abrigo de ônibus integrados à estação: na Av. Guaratã e em ambos os lados da Av. Tereza Cristina, junto aos módulos de circulação vertical.

Bicicletários e paraciclos: paraciclo com câmera de segurança, preferencialmente no nível da estação.

Requalificação de Calçadas / Adequação de geometria: Calçada diferenciada no percurso entre a R. Platina e Av. Guaratã, de modo a ampliar a visibilidade da estação e a integração com os ônibus, favorecendo a intermodalidade. Tratamento Urbanístico na Av. Guaratã. e das áreas junto aos módulos de circulação vertical em ambos os lados da Av. Teresa Cristina..

Circulação Vertical: Substituição da rampa helicoidal pelo módulo de circulação vertical na Av. Guaratã e implantação de dois módulos na Av. Teresa Cristina, nas extremidades da passarela.

Outras Intervenções: Totem ou outro dispositivo de comunicação na R. Platina, de modo a explicitar o percurso até a Av. Guaratã, ampliando a visibilidade da estação; projeto de comunicação, em especial relacionado à integração com ônibus.



Estação Carlos Prates

Passarela: Demolição da rampa helicoidal e implantação de módulo de circulação vertical para substituí-la; Passarela na saída da Av. Nossa Senhora de Fátima está adequada. Implantação de cobertura e iluminação nas duas passarelas.

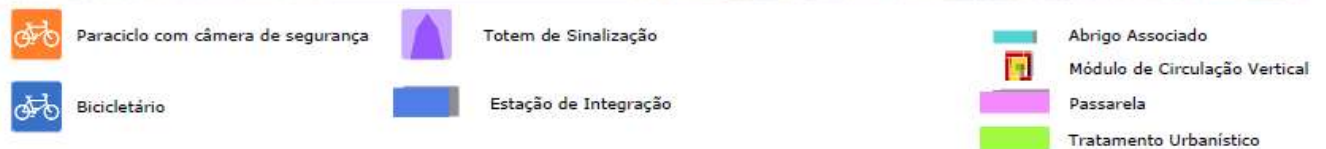
Abrigo de ônibus integrados: Abrigos associados à estação em ambos os lados da Av. N. Senhora de Fátima. Instalação de pequena estação de integração na Av. Barbacena.

Bicicletários e paraciclos: Paraciclo com câmera de segurança localizado no nível da estação. Bicicletário na estação de integração com ônibus, na Av. Barbacena.

Requalificação de Calçadas / Adequação de geometria: Ampliação e requalificação do espaço para pedestres e melhor integração com ônibus na Av. Barbacena, na Rua dos Goitacazes e na Av. N. Senhora de Fátima, junto aos abrigos associados à estação.

Circulação Vertical: Módulos de circulação vertical em ambos os lados da Av. do Contorno; possibilidade de inclusão do módulo no imóvel pertencente à Concessionária Banzai Honda.

Outras Intervenções: Instalação de pequena estação de integração com ônibus e totens ou outro dispositivo de comunicação nas avenidas N. Senhora de Fátima, do Contorno e Barbacena.



Estação Lagoinha

Passarela: Complexo de pedestres, sinalizado e hierarquizado, composto pela Esplanada da Lagoinha e demais travessias em desnível propostas. A circulação de pedestres no interior da edificação do atual Terminal Rodoviário deve privilegiar o eixo central do edifício, deixando-o livre.

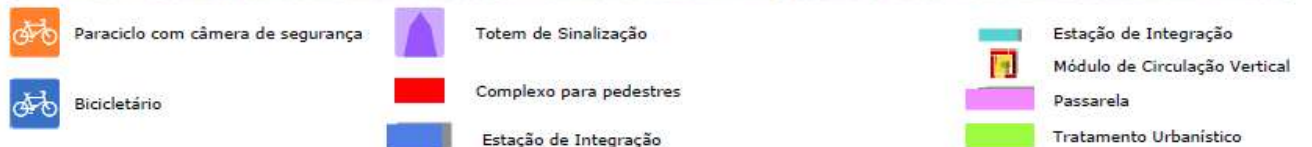
Abrigo de ônibus integrados: Integração com ônibus no atual terminal rodoviário; abrigo integrado, coberto e iluminado na Praça do Peixe, no Bairro Lagoinha. Manutenção do abrigo de ônibus existente na Avenida do Contorno.

Bicicletários e paraciclos: Paraciclo com câmera de segurança localizado na praça do Peixe e no interior da estação de metrô; bicicletário de alta capacidade localizado na estação de integração (atual Terminal Rodoviário).

Requalificação de Calçadas / Adequação de geometria: Requalificação urbanística no entorno imediato da estação de integração (atual Terminal Rodoviário).

Circulação Vertical: Manutenção e melhorias nos equipamentos de circulação vertical existentes na Avenida do Contorno.

Outras Intervenções: Projeto de comunicação, explicitando conexões com outros modais e equipamentos vizinhos, especialmente integração com ônibus.



Estação Central

Passarela: Instalação de iluminação adequada no túnel que conecta a estação à Rua Sapucaí.

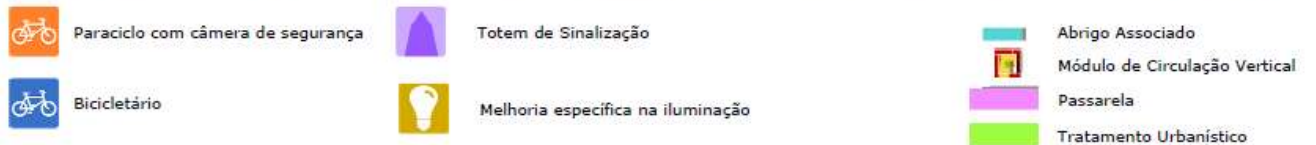
Abrigo de ônibus integrados à estação: melhorias nos abrigos existentes na Rua Aarão Reis.

Bicicletários e paraciclos: Bicicletário de grande capacidade com câmeras de segurança no subsolo, próximo às escadas de acesso às plataformas, no fim do corredor.

Requalificação de Calçadas / Adequação de geometria: Tratamento urbanístico e paisagístico das ruas Sapucaí e Aarão Reis assim como dos patamares entre a Rua Sapucaí e a estação.

Módulo de circulação vertical: estudar possibilidade de instalação de módulo de circulação vertical na plataforma de embarque e desembarque, com acesso, no nível superior, através de passarela de conexão à Rua Sapucaí.

Outras Intervenções: Totem ou outro dispositivo de comunicação na R. Sapucaí, na R. Aarão Reis e na Praça da Estação.



Estação Santa Efigênia

Passarela: Alargamento ou substituição da passarela existente sobre a Avenida dos Andradas, com implantação de cobertura e iluminação. Demolição e substituição das passarelas e rampas existentes ao norte da estação (junto à R. Conselheiro Rocha), com nova passarela de acesso à R. Clorita.

Abrigo de ônibus integrados: Implantação de abrigos de ônibus associado à estação na Avenida dos Andradas e na Rua Conselheiro Rocha, junto aos módulos de circulação vertical.

Bicicletários e paraciclos: Paraciclo com câmera de segurança, no nível da Estação, próximo ao início da passarela na R. Conselheiro Rocha.

Requalificação de Calçadas / Adequação de geometria: Tratamento paisagístico e implantação de área de permanência na saída para a R. Conselheiro Rocha; Tratamento paisagístico da área rampa da passarela na Av. dos Andradas.

Circulação Vertical: Módulo de Circulação vertical na R. Conselheiro Rocha; módulo de circulação vertical na pista de *cooper* (futuro Parque Linear); módulo de circulação vertical na Av. Andradas.

Outras Intervenções: Implantação de totens ou outros elementos de comunicação junto aos módulos de circulação vertical.



Estação Santa Tereza

Passarela: Melhoria das passarelas com implantação de cobertura e iluminação. Considerar alargamento das passarelas. Melhoria da circulação vertical na extremidade sul da passarela sobre a Av. dos Andradas.

Abrigos de ônibus integrados: em ambos os lados da Av. dos Andradas, no local onde hoje há a rampa. Implantação de estação de integração em terrenos entre a Via Expressa e a R. Niquelina.

Bicicletários e paraciclos: Paraciclo com câmera de segurança de preferência no nível da estação. Bicicletário na estação de integração com ônibus.

Requalificação de Calçadas / Adequação de geometria: Readequação da R. Conselheiro Rocha; tratamento paisagístico e criação de espaço de permanência.

Módulos de Circulação Vertical: na Avenida dos Andradas, onde hoje há a escada e a rampa, bem como junto à pista de *cooper* ao lado do Arrudas.

Outras Intervenções: Totem de sinalização e projeto de comunicação especial, de modo a ampliar a visibilidade da estação e conduzir o usuário aos equipamentos e às linhas de ônibus mais próximas - Rua Niquelina, Av. dos Andradas, pista de *cooper* (futuro parque linear) e Rua Conselheiro Rocha. Implantar trecho da Rua Conselheiro Rocha conforme plano urbanístico.



Estação Horto

Passarela: Adequação ou substituição da passarela existente sobre a Rua Conselheiro Rocha, com cobertura e iluminação. Implantação de passarela de ligação com o bairro Esplanada, com chegada junto à interseção da Rua Hortência com a Av. dos Andradas.

Abrigo de ônibus Integrado: em ambos os lados da Rua Conselheiro Rocha e da Av. dos Andradas.

Bicicletários e paraciclos: Paraciclo com câmera, no nível da estação, próximo à saída para a Rua Conselheiro Rocha.

Requalificação de Calçadas / Adequação de geometria: Tratamento paisagístico e implantação de área de permanência na saída para a R. Conselheiro Rocha; implantação de calçada diferenciada com o intuito de sinalizar e conduzir o usuário para o Estádio Independência. O trecho de calçada elevado do lado leste da R. Conselheiro Rocha deverá ser rebaixado e tratado.

Módulo de Circulação Vertical: na R. Conselheiro Rocha, onde hoje há a escadaria da passarela, assim como na extremidade leste da passarela a ser implantada sobre a Av. dos Andradas.

Outras Intervenções: Sinalização e projeto de comunicação especial de modo a ampliar a visibilidade da estação e conduzir o usuário à esgtação. Totens na R. Conselheiro Rocha e na Av. dos Andradas.



Observações:

1 - As dimensões indicadas na ilustração do módulo servem como referência. Devem ser atendidas as normas NBR 13994/00, NBR 9050/04, NBR 9077/01, bem como as diretrizes e regras previstas na legislação em vigor.

2 - O elemento de vedação, assim como os gradis da rampa, devem ser permeáveis a luz, provendo visibilidade aos usuários que estejam dentro e fora do módulo.

3 - A escada deverá possuir rampas para bicicletas conforme detalhe específico.

4 - O módulo aqui ilustrado serve como referência para projeto, não restringindo a adoção de outras soluções de volumetria ou leiaute dos elementos aqui indicados.

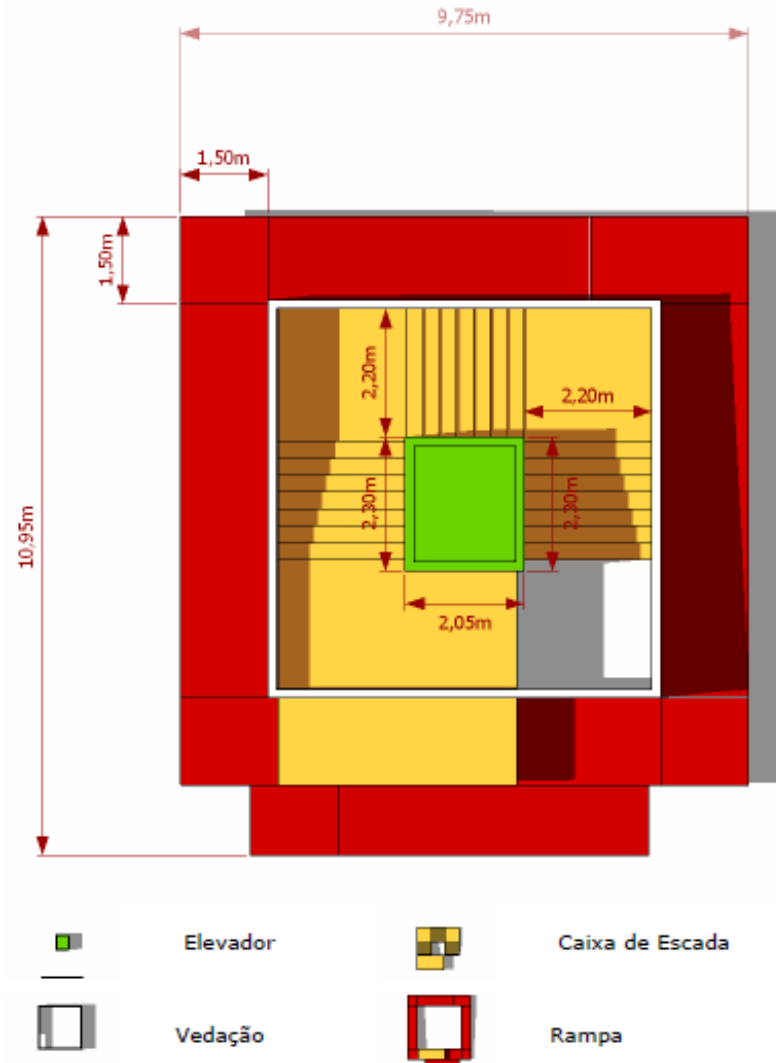


Figura 2-E.10: Diretrizes para o entorno da Estação – Detalhe de Referência – Módulo de circulação vertical.

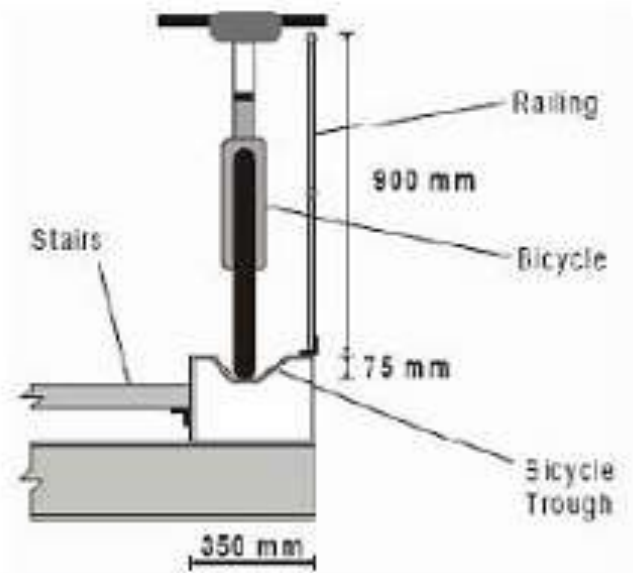


Figura 2-E.11: Diretrizes para o entorno da Estação – Detalhe de Referência – Rampa para bicicleta em escada; Fonte: Guia para projeto e gestão de facilidades para o Estacionamento de Bicicletas.

ANEXO 3 – QUADRO DE ESTOQUES

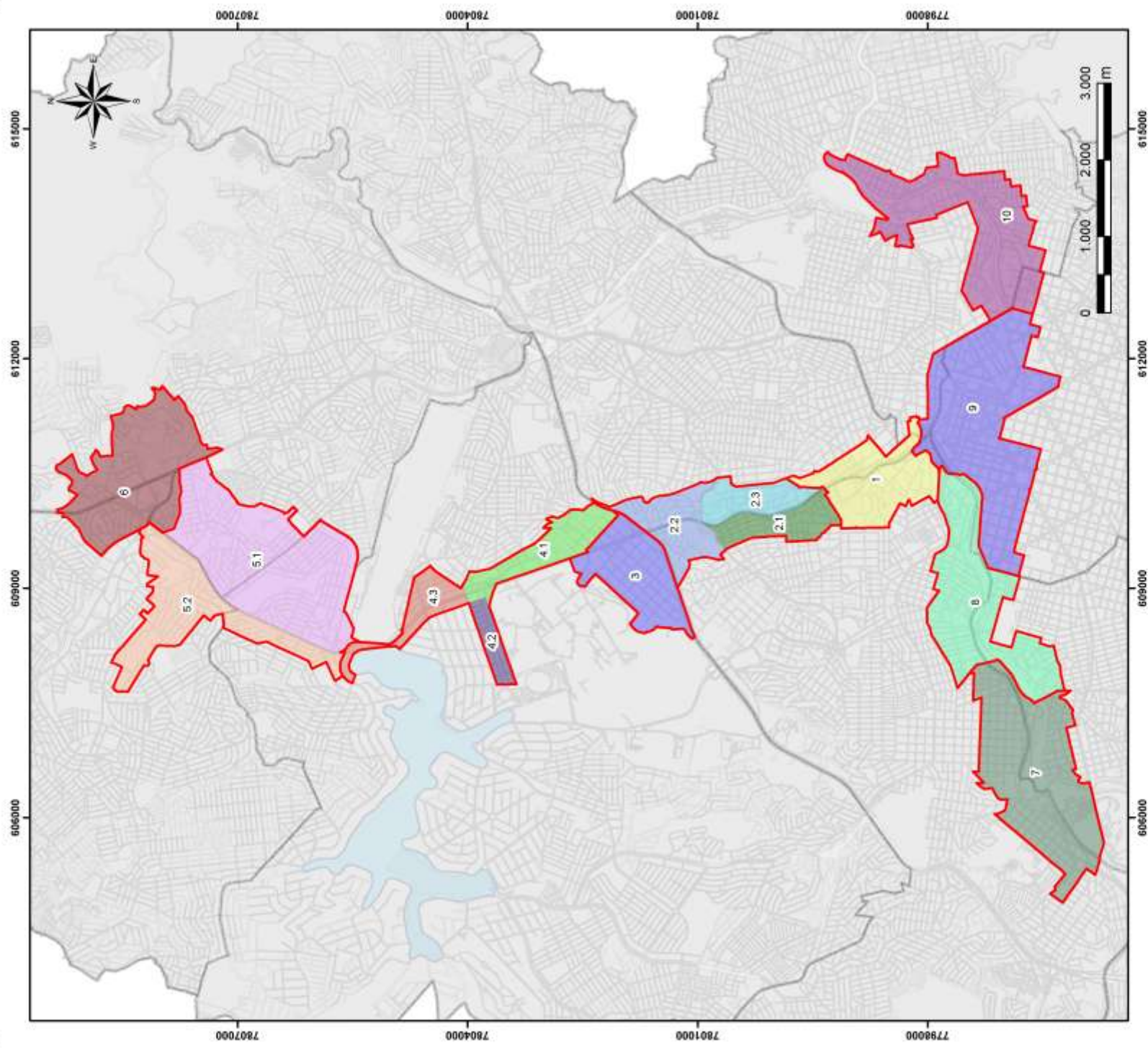
A proposta de conversão de CEPAC apresentada segue as considerações do Estudo de Viabilidade Econômico e Financeiro, determinando fatores diferenciados para conversão de CEPAC nos

diversos setores da OUC. Os valores apresentados demonstram as intenções contidas neste Plano e visam reforçar os incentivos de forma a atingir os objetivos propostos.

O quantitativo de solo criado, aqui descrito, também se baseou nos estudos do EVEF e mostram, essencialmente, a capacidade de suporte de adensamento de cada setor.

SETOR IMOBILIÁRIO (EVEF)*	FATOR DE CONVERSÃO DE CEPAC – USO RESIDENCIAL	FATOR DE CONVERSÃO DE CEPAC – USO NÃO RESIDENCIAL	ESTOQUE		
			SOLO CRIADO (m²)	HIS	Patrimônio
1- Setor revitalização da Lagoinha	0,9	1,0	233.145	Até 5% do total do estoque	
2.1 - Setor Aparecida / Bom Jesus	1,28	1,5	9.000		
2.2 - Setor Tecelões	1,12	1,32	17.371		
2.3 – Setor Nova Cachoeirinha	1,09	1,21	41.645		
3 - Setor São Francisco	0,85	0,94	116.424		
4.1 - Setor Parque do Brejinho	0,53	0,64	80.080		
4.2 – Setor São José (Pampulha)	0,36	0,36	140.134		
4.3 – Setor Aeroporto	0,42	0,47	90.668		
5.1 - Setor Parque Lagoa do Nado	1,12	1,12	158.560		
5.2 - Setor Parque Lareira	0,55	0,55	242.661		
6. Setor Vilarinho	1,04	1,16	124.264		
7 - Setor Parque Bacia do Calafate	0,58	0,58	414.432		
8 - Setor Bulevar Oeste	0,47	0,47	528.034		
9 - Setor Central	0,27	0,23	839.358		
10- Setor Parque Linear Leste	0,55	0,55	609.063		
GERAL	0,46 (fator médio)		3.732.874	186.643,70 m²	

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA: ZONAS IMOBILIÁRIAS



Legenda

- ZONAS IMOBILIÁRIAS**
- 1 - LAGOINHA
 - 2.1 - APARECIDA / BON JESUS
 - 2.2 - TECELÕES
 - 2.3 - NOVA CACHOEIRINHA
 - 3 - SÃO FRANCISCO
 - 4.1 - PARQUE BREJINHO
 - 4.2 - SÃO JOSÉ (PAMPULHA)
 - 4.3 - AEROPORTO
 - 5.1 - PARQUE LAGOA DO MADO
 - 5.2 - PARQUE LAREIRA
 - 6 - VILARINHO
 - 7 - PARQUE BACIA DO CALAFATE
 - 8 - BOULEVARD OESTE
 - 9 - CENTRAL
 - 10 - PARQUE LINEAR LESTE
 - Limites Setor

Fonte: SMARU/PBH
 Elaboração: GURU/SMAPL/PBH
 Data de Elaboração: Outubro/2013
 Projeção: UTM
 Datum Horizontal: SAD 89
 Fuso: 23 S

