



# PLANO DE REABILITAÇÃO DO HIPERCENTRO DE BELO HORIZONTE



PREFEITURA MUNICIPAL  
DE BELO HORIZONTE

2007

# PLANO DE REABILITAÇÃO DO HIPERCENTRO DE BELO HORIZONTE

2007

## SUMÁRIO

<b>Apresentação</b>	
<b>1 - Metodologia</b>	1
<b>2 - Resumo do Diagnóstico</b>	2
2.1 - Caracterização do Perfil Socioeconômico da População Residente	3
2.2 - Aspectos Urbanísticos e Econômicos	4
2.3 - Apropriação dos Espaços Públicos	8
2.4 - Segurança	10
2.5 - Acessibilidade e Mobilidade	11
2.6 - Condições da Infra-Estrutura	13
2.7 - Legislação	13
2.8 - Percepções sobre o Hipercentro	13
2.9 - Sub-Áreas do Hipercentro	14
<b>3 - Diretrizes Gerais</b>	16
<b>4 - Diretrizes Setoriais</b>	16
4.1 - Gestão e Legislação Urbanística	16
4.2 - Habitação	17
4.3 - Apropriação de Espaços Públicos	17
4.4 - Desenvolvimento Econômico	17
4.5 - Acessibilidade e Mobilidade	18
<b>5 - Propostas</b>	19
5.1 - Gestão	19
5.2 - Legislação	19
5.3 - Acessibilidade e Mobilidade Urbana	20
5.4 - Requalificação de Logradouros Públicos	29
5.5 - Apropriação Especial dos Espaços Públicos	32
5.6 - Áreas Especiais para Requalificação	33
5.7 - Reocupação Estratégica de Imóveis Vazios e Subutilizados	36
5.8 - Revitalização das Galerias Comerciais	40
5.9 - Operações Urbanas	40
<b>6 - Priorização de Ações Estratégicas</b>	46
6.1 - Definição de Critérios Utilizados	46
6.2 - Ordenação das Propostas	46
<b>7 - Bibliografia</b>	51
<b>8 - Ficha Técnica</b>	54
<b>9 - Anexos</b>	55

## APRESENTAÇÃO

Apresenta-se neste documento o Plano de Reabilitação do Hipercentro, desenvolvido pela Prefeitura de Belo Horizonte com recursos do Programa Nacional de Reabilitação de Centros Urbanos do Min. das Cidades. Foi coordenado pela Secretaria Municipal de Políticas Urbanas com a colaboração dos diversos órgãos municipais e daqueles que mantêm algum vínculo com a região.

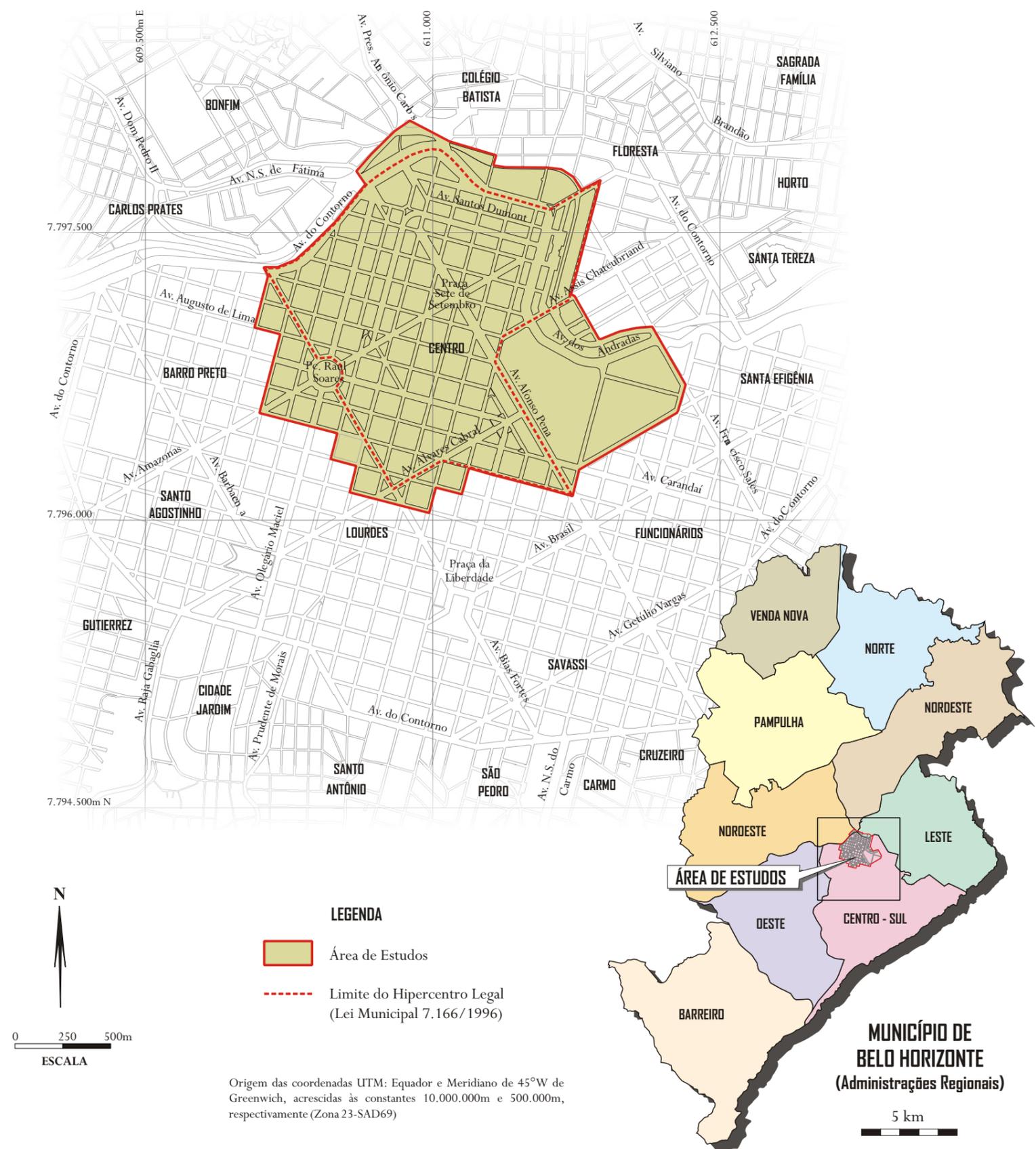
A área contemplada pelo Plano, mostrada na Figura ao lado, compreende os bairros correspondentes ao Hipercentro legal, definido como uma macrozona de Belo Horizonte (Lei N° 7.166/96), acrescidos do Parque Municipal, parte dos bairros ao longo do Ribeirão Arrudas, dois bairros da área hospitalar e bairros adjacentes à Avenida Bias Fortes.

O objetivo principal do Plano de Reabilitação do Hipercentro é apontar soluções de planejamento, desenho urbano e paisagismo que permitam dinamizar usos e ocupação, implementar a melhoria do ambiente urbano e a valorização das áreas públicas, conferindo às mesmas condições de vida compatíveis com o seu potencial e sua importância na cidade.

O Plano de Reabilitação do Hipercentro de Belo Horizonte é, por sua forma de construção coletiva, um pacto entre a administração pública municipal e a comunidade por um Hipercentro melhor: ambientalmente mais qualificado, socialmente mais plural e mais dinâmico do ponto de vista econômico. Trata-se de um Plano comprometido com a realidade do município, cuja implementação poderá em curto e médio prazo trazer benefícios para todos, já que se refere ao principal referencial simbólico da cidade.

Além das propostas, este documento apresenta a metodologia adotada para o desenvolvimento do Plano de Reabilitação, um resumo do diagnóstico consolidado a partir dos estudos técnicos e da leitura comunitária, as diretrizes gerais e setoriais, construídas coletivamente pelos diversos atores que participaram do processo - as quais nortearam a elaboração das propostas - e, por fim, a priorização das ações estratégicas para o objetivo maior de reabilitação da área.

Figura 1 - Mapa de localização da área de estudos



## 1 - METODOLOGIA

A elaboração do Plano de Reabilitação do Hipercentro iniciou-se a partir de uma reflexão sobre os objetivos do trabalho, o que permitiu um detalhamento das ações e redefinição de equipe técnica anteriormente proposta no edital de licitação. Determinou-se, já inicialmente, envolver o maior número possível de profissionais das áreas de planejamento e execução de políticas públicas da administração municipal, bem como representantes de vários setores atuantes na área do Hipercentro, tanto entidades civis como instituições públicas e grupos organizados da sociedade. No âmbito da administração municipal foi definido o Grupo Gestor do Plano, composto principalmente por técnicos das diversas secretarias e órgãos vinculados à SMURBE - Secretaria Municipal de Políticas Urbanas, com o papel de coordenar as ações e discutir com a equipe da Práxis todas as etapas do cronograma de trabalho previamente estabelecido.

Após a definição da metodologia e da equipe técnica adequada aos objetivos propostos, iniciou-se a elaboração do diagnóstico, constituído por uma leitura técnica dos vários aspectos característicos da região de trabalho que posteriormente seria complementada por uma leitura comunitária, com a discussão dos resultados técnicos junto aos representantes dos vários grupos de interesses identificados.

Quanto à participação do público externo à administração municipal, foram priorizadas duas formas distintas de participação, a primeira individual, através de um intenso diálogo com lideranças em entrevistas estruturadas com roteiro pré-definido; a segunda coletiva, em oficinas voltadas para a discussão de temas pré-selecionados. As oficinas, em geral, foram divididas em três etapas: na primeira foram apresentados, pelos técnicos da Prefeitura Municipal e da Práxis, os objetivos e procedimentos da oficina, bem como os principais resultados de estudos com o objetivo de subsidiar a discussão. Na segunda etapa, os participantes foram divididos em pequenos grupos formados por representantes da administração municipal, da sociedade civil e do setor público para discussão dos temas propostos na oficina. Na terceira etapa, um representante de cada grupo apresentou os principais resultados obtidos para discussão em reuniões plenárias.

As etapas do diagnóstico podem ser assim resumidas:

- Revisão bibliográfica - Levantamento de pesquisas e trabalhos acadêmicos mais recentes que abordam temas afetos ao Plano.

Nesta oportunidade foram também pesquisados e analisados os instrumentos jurídicos de natureza urbanística e ambiental incidentes sobre a área.

- Levantamento de informações secundárias - Foram levantados os diversos estudos, planos, projetos e programas já existentes para o Hipercentro, bem como informações produzidas no âmbito do poder público e do setor privado.
- Desenvolvimento de pesquisas - Nas pesquisas foram levantadas informações primárias que subsidiaram não só o diagnóstico, mas as etapas posteriores de formulação de diretrizes e detalhamento de propostas e ações que compõem o Plano. Os procedimentos adotados nessas pesquisas foram:
  - Pesquisa de Uso e Ocupação dos Imóveis - Essa pesquisa, de caráter censitário, teve uma primeira etapa realizada em 2.002, cobrindo uma área menor que a do plano atual. Em 2.006, foram utilizados os mesmos instrumentos e metodologia para levantamento da região não pesquisada anteriormente - sul da Avenida Bias Fortes e região hospitalar - bem como de uma amostra aleatória de quarteirões que fizeram parte da primeira pesquisa com o objetivo de avaliar novas tendências e checar algumas das principais conclusões formuladas à época. Foram identificados e caracterizados tanto os imóveis vazios como aqueles ocupados por conjuntos residenciais, estabelecimentos de serviço de uso coletivo, estabelecimentos comerciais e de serviços, inclusive estacionamentos, e os conjuntos comerciais, constituídos de andares corridos, salas ou galerias de lojas. Ao todo foram pesquisados 49 quarteirões, sendo 25 correspondentes à nova área de estudo incorporada ao Plano e 24 quarteirões selecionados aleatoriamente entre os 135 pesquisados em 2.002.
  - Pesquisa das Condições Atuais dos Imóveis Vazios e com Altas Taxas de Vacância - Essa pesquisa considerou tanto os imóveis identificados na pesquisa de 2.002 como aqueles situados nos quarteirões que integram a área ampliada para o Plano, levantados em 2.006. Estes imóveis foram vistoriados com o objetivo de informar a situação atual dos mesmos (vazio, parcialmente vazio, em processo de reocupação ou reocupado), e de explorar as possibilidades de reocupação, ou melhor, de uso dessas estruturas.
  - Pesquisa de Opinião - Desenvolvida nas áreas que sofreram intervenção urbanística recente da Prefeitura de Belo

Horizonte (Praça Sete, Praça da Estação/Rua Aarão Reis, Rua dos Caetés, Rua Carijós), teve como objetivo avaliar os impactos de tais projetos nas respectivas áreas de influência. A pesquisa com passantes foi realizada em diferentes horários (manhã, tarde e noite) em dois dias por local, somando um total de 273 entrevistados. Com os comerciantes foi feita uma pesquisa amostral em 93 estabelecimentos selecionados de forma aleatória.

- Pesquisa de Percepção Ambiental - Essa pesquisa teve como objetivo conhecer a relação estabelecida dos entrevistados com a área em estudo. Foram considerados quatro grupos de entrevistados: moradores, estabelecimentos comerciais e de prestação de serviço, organizações civis e entidades de atuação pública. Na seleção dos entrevistados trabalhou-se também com cobertura espacial de toda a área em estudo. Posteriormente, com base nas informações obtidas nas entrevistas, foi traçada uma subdivisão espacial decorrente da percepção dos entrevistados. Foram entrevistadas 72 pessoas.
- Pesquisa de Apropriação dos Espaços Públicos - Baseada na observação, em dias e horários diversos, da dinâmica construída pelos usuários da área de abrangência do Hipercentro e do Projeto de Requalificação da Área do Mercado Central e Adjacências.
- Pesquisa com Pessoas e Representantes de Organizações e Instituições Públicas e Privadas - Foram entrevistadas 16 pessoas com experiências em gestão de planos, programas e projetos e que notoriamente detêm conhecimentos sobre gestão de cidades, com o objetivo de coletar subsídios para a discussão de alternativas de gestão integrada de ações de reabilitação de áreas centrais aplicáveis para o caso de Belo Horizonte.

Os entrevistados nas pesquisas realizadas constituíram o público alvo selecionado para as oficinas externas. Na primeira, realizada em dois dias, tendo como objetivo a apresentação dos resultados do diagnóstico, discussão, alteração ou complementação dos mesmos, bem como sugestão de diretrizes a serem estudadas, compareceram 62 pessoas no primeiro dia, e 52 no segundo.

Finalizado o diagnóstico, a equipe técnica responsável pelo trabalho passou à formulação das diretrizes segundo os temas mais importantes identificados: Habitação; Requalificação de Espaços Públicos; Atividades Econômicas; Sistema Viário e Transportes Públicos; Legislação Urbana e Gestão. As conclusões obtidas foram

sistematizadas e consolidadas internamente ao Grupo Gestor e às diversas secretarias e órgãos da administração pública municipal e, após, novamente discutidas em oficina externa, à qual compareceram 86 pessoas na primeira etapa para os trabalhos em grupo e 57 na reunião plenária.

Finalmente, as diretrizes estabelecidas foram traduzidas, pela equipe técnica, em um conjunto de ações e propostas de atuação, novamente consolidadas internamente e apresentadas em uma oficina externa com participação dos representantes da sociedade civil já integrados ao processo em eventos anteriores. Como resultado destas oficinas, sugestões foram incorporadas e as propostas finais foram consolidadas e submetidas a um exercício coletivo de priorização com participação de técnicos e membros do governo de diversas áreas de atuação. Para tanto, foi utilizado um sistema de pontuação que considerou como critérios o potencial estratégico da proposta, em termos de resolução de conflitos, geração de efeitos multiplicadores ou de envolvimento e reforço a mais de uma política setorial; a viabilidade econômica da mesma através de recursos internos ou externos à Prefeitura; o grau de independência em relação a outras ações; a abrangência espacial dos resultados e o potencial de inclusão social da proposta ou ação.

## 2 - RESUMO DO DIAGNÓSTICO

A elaboração de um diagnóstico detalhado a partir da investigação técnica em diversas áreas de estudo e da contribuição da população envolvida através de entrevistas e oficinas participativas foi fundamental para o desenvolvimento do Plano de Reabilitação do Hipercentro. Neste documento, apresentam-se, de forma expedita, as questões mais relevantes dos temas de maior destaque no Diagnóstico vistos sob a ótica da integração e abrangência dos mesmos.

### 2.1 - Caracterização do Perfil Socioeconômico da População Residente

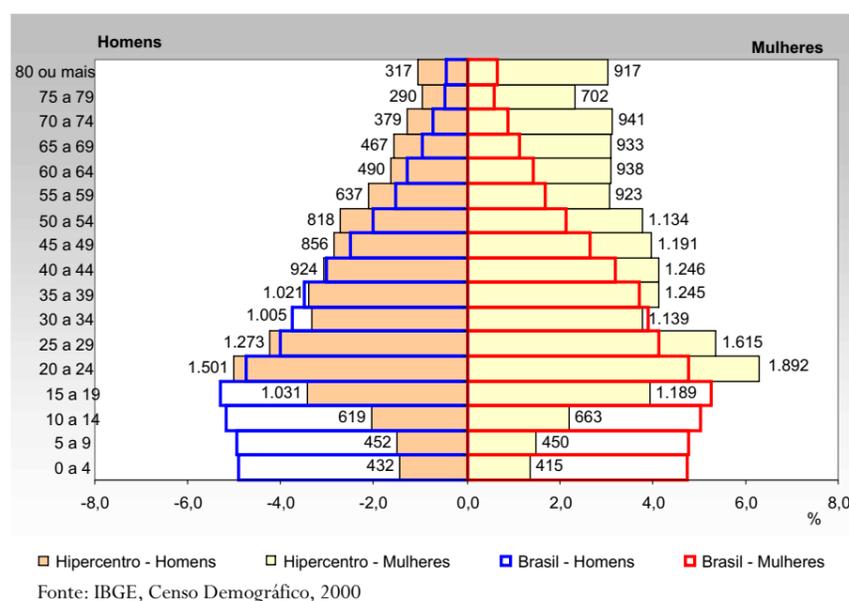
O perfil dos moradores do Hipercentro é muito característico, diferindo bastante do perfil do belohorizontino em geral e mesmo do morador da região centro-sul.

Caracterizam o tipo de família predominante na área, pessoas em faixas etárias mais elevadas, (idade média de 40 anos enquanto na

região centro-sul é de 34 e em Belo Horizonte é de 30), muitas vezes morando sozinhas ou com companheiros que não são seus cônjuges.

A proporção de crianças e de jovens até 19 anos é pequena (17,5% do total) sendo o maior grupo de pessoas o daquelas nas faixas etárias entre 20 e 29 anos, provavelmente estudantes ou trabalhadores em início de carreira profissional (20,9% do total). É também grande o percentual de pessoas do sexo feminino em todas as faixas etárias a partir de 30 anos. O gráfico apresentado a seguir ilustra bem a distribuição particular da população do Hipercentro em termos da relação faixa etária e sexo, aqui comparada com a população do Brasil.

Gráfico 1- Distribuição da população por sexo e idade - 2000



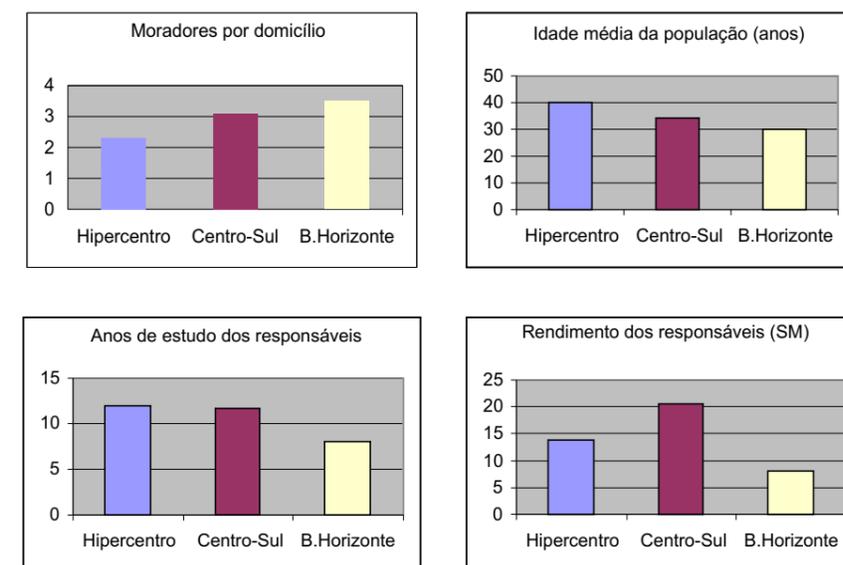
Quando à escolaridade, a proporção de responsáveis com 11 anos ou mais de estudo é superior, inclusive, à da região Centro-Sul (11,9 no Hipercentro, 11,7 na Centro Sul, 8,0 no Município).

A média de rendimentos é relativamente alta na área, 13,9 salários mínimos, inferior à verificada na região Centro-Sul (20,7 salários mínimos), porém bem superior à média do município (8,1 salários mínimos).

Somente um setor censitário apresenta rendimento médio dos responsáveis pelos domicílios inferior a cinco salários mínimos:

trata-se da região próxima à Rodoviária, seguindo em direção ao Mercado Novo e Mercado Central através da Avenida Olegário Maciel.

Gráfico 2 - Perfil sócio econômico da população do Hipercentro



A taxa de crescimento da população residente na área de estudo - um pouco ampliada para tornar-se comparável segundo os setores censitários do IBGE no período 1.991-2.000 - foi negativa, embora a do número de domicílios tenha ficado pouco acima de zero, conforme mostrado no quadro a seguir. Isto decorreu, principalmente, devido à diminuição, do número médio de moradores por domicílio de 2,49 para 2,30. De fato verificou-se uma proporção significativa (31,8%) de domicílios com um só morador.

Quadro 1 - Número de domicílios, de moradores e taxa anual de crescimento (% ao ano) Hipercentro (comparável nos dois anos), Região Centro-Sul e Belo Horizonte - 1991 e 2000

Local	Número de domicílios		População residente		Taxa anual de crescimento	
	1.991	2.000	1.991	2.000	Domicílios	População
Hipercentro (comparável)	15.232	15.747	37.929	36.192	0,37	-0,52
Região Centro-Sul	72.327	84.178	247.032	264.102	1,70	0,75
Belo Horizonte	510.086	628.447	2.004.323	2.226.135	2,35	1,17

Fonte: IBGE, Censo Demográfico, 1991 e 2000

## 2.2 - Aspectos Urbanísticos e Econômicos

A grande diversidade de usos mantém-se como a característica mais marcante da área, estando sua atratividade relacionada à ampla oferta de bens e serviços e à fácil acessibilidade. Destaca-se, contudo, que, a despeito da predominância do uso comercial e de serviços - presentes em cerca de 84% dos imóveis existentes - o uso residencial e os serviços coletivos têm presença significativa, ocupando, respectivamente, cerca de 19% e 8,6% do total das edificações pesquisadas.

O uso residencial ocorre de forma mais concentrada na porção sul do Hipercentro, seguida da parte localizada a Oeste e é praticamente inexistente na porção norte, delimitada pelas Avenidas Afonso Pena, Amazonas e Contorno. As unidades de melhor padrão e com maior número de garagens ocorrem na porção sul da área, observando-se empreendimentos imobiliários mais recentes, especialmente ao sul da Avenida Augusto de Lima.

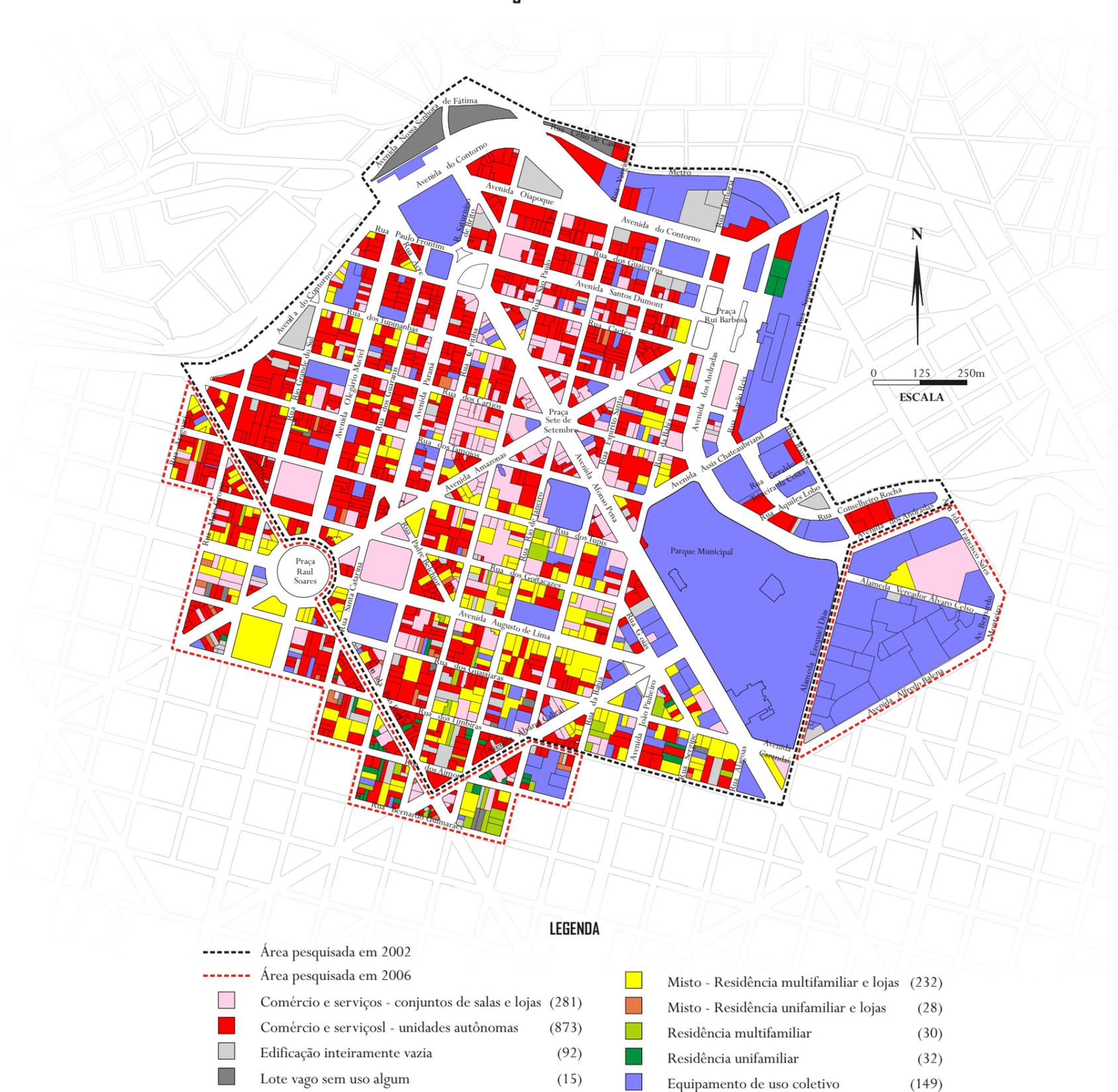
As taxas de vacância identificadas nos edifícios residenciais estão em patamares compatíveis, senão baixos, considerando uma dinâmica normal do mercado imobiliário - 6,2% em média. Neste percentual inserem-se as unidades vagas encontradas em edifícios novos, ainda em processo de comercialização.

Apesar do total de edificações do tipo residencial que permanecem vazias ser significativo - 48 num total de 92 imóveis inteiramente vazios -, verifica-se que, destes, 44 são casas, a maioria concentrada na porção sul, área mais dinâmica em termos imobiliários e somente três correspondem a tipologias verticais, com mais de quatro andares, representando algum potencial relevante em termos de reocupação. Entretanto, muitos imóveis encontram-se parcialmente vazios, principalmente em seus andares superiores, ou subutilizados, assim classificados por tratarem-se de imóveis tombados ou de interesse cultural, ocupados com usos que não contribuem para a sua valorização e conservação.

Nota-se, ainda, que não há uma relação direta entre taxas de vacância e número de vagas de garagem, nem à idade da edificação, tampouco à localização dos imóveis, confirmando a existência de uma demanda específica para moradia no Centro, mais orientada para as vantagens locais e de acessibilidade da área no contexto da cidade.

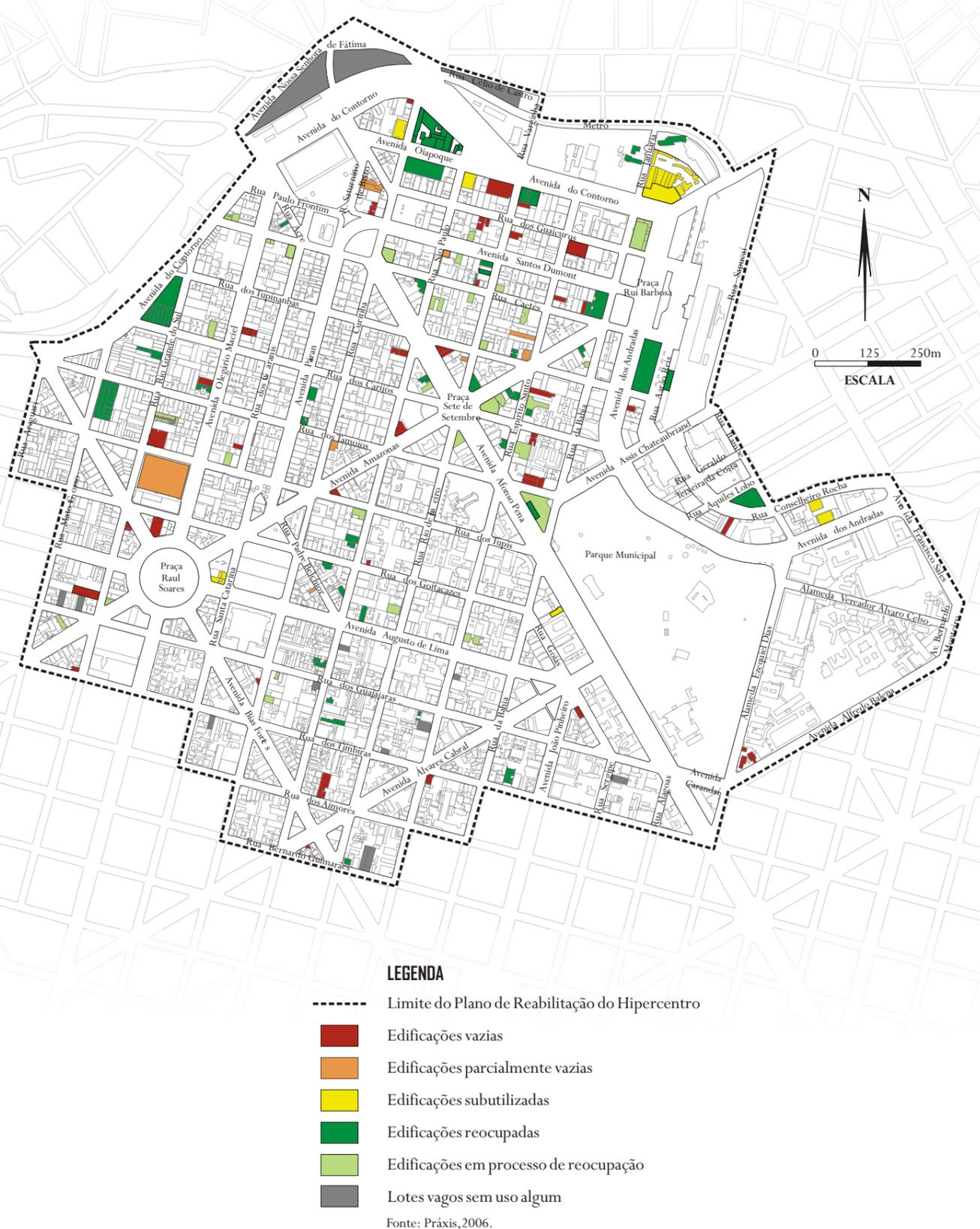
Os serviços de uso coletivo, que em geral têm uma grande capacidade de polarização, estão distribuídos por toda área. Grande

Figura 2 - Uso dos imóveis



Fonte: Práxis, Pesquisa de Uso e Ocupação dos Imóveis, 2002, 2006.

**Figura 3 - Imóveis vazios, subutilizados, reocupados e em processo de reocupação**



parte deles localiza-se em edifícios ou nas imediações dos espaços que ao longo da história tornaram-se referências simbólicas e contribuem para o reconhecimento da área como a principal polarização da Região Metropolitana. Destaca-se, contudo, uma concentração dos equipamentos de saúde na área hospitalar, que se junta ao Parque Municipal e a outras instituições ao longo da Avenida Afonso Pena e do Ribeirão Arrudas, conformando uma grande área dedicada ao uso institucional. Destaca-se ainda, em toda a área, grande concentração de diversos serviços da administração pública, associações/sindicatos e entidades de ensino.

Além de atraírem públicos diversos para o Hipercentro, esses equipamentos também conferem animação para muitas áreas em horários ociosos do comércio, como é o caso das escolas e dos equipamentos culturais. O percentual de estabelecimentos que funcionam aos sábados (48%) e domingos (27,5%) e em horários noturnos (cerca de 40%) é significativo.

Grande parte destas instituições está consolidada na região (muitas com mais de 30 anos no local), embora um percentual considerável de serviços coletivos diversos tenha se instalado há menos de cinco anos, denotando um movimento de reocupação empreendido, principalmente pelo setor público, o que pode, ainda, estar influenciando o surgimento de outras atividades complementares.

No setor cultural destaca-se a presença do Palácio das Artes como principal pólo de atividades culturais da cidade, além do Centro Cultural Belo Horizonte na Rua da Bahia, do Instituto Moreira Sales na Avenida Afonso Pena, dos dois centros culturais da UFMG (um no antigo Conservatório Mineiro de Música, outro na Praça da Estação) e dos teatros Francisco Nunes, Marília, Clara Nunes, Casa Nova e da Cidade. Além destes, quatro novos empreendimentos de porte, ocupando imóveis antes vazios, apresentam grande potencial para provocar efeitos positivos na dinamização de atividades e requalificação de imóveis no entorno. São eles: o Museu de Artes e Ofícios na Praça da Estação, o Liceu de Artes, Cultura Esporte e Saúde - LACES, já implantado pelo Serviço Social do Comércio na esquina da Rua Caetés com São Paulo, e os Centros Culturais em implantação, aproveitando as antigas estruturas do Cine Palladium e do Cine Brasil.

Igualmente dispersos por toda a área de estudo, embora ligeiramente mais frequentes na porção sul, encontram-se os estacionamentos. A maioria dos 165 identificados funciona em lotes desocupados a partir de demolições. Há somente 15 lotes vagos sem uso em toda a área de estudo.

Com relação ao uso comercial e de serviços, observou-se que as lojas autônomas, ou seja, fora de conjuntos ou galerias, que constituem o maior número entre as demais tipologias, estão distribuídas por toda a área de estudo. Já as situadas em conjuntos e galerias encontram-se mais concentradas no entorno da Praça Sete.

A taxa de vacância identificada nas lojas autônomas (em torno de 8,3%), como no uso residencial, é considerada dentro dos padrões normais de mercado. Neste caso, o fenômeno da rotatividade, tanto de proprietários como de ramo dos estabelecimentos, foi identificado como mais importante do que o suposto esvaziamento.

Já as taxas encontradas para os conjuntos comerciais (em torno de 17% para andares corridos, 22% para lojas e 19% para salas) mostram uma situação que denota problemas e exige ações específicas.

A fuga de alguns usos do Centro, responsável por altas taxas de vacância de muitos imóveis, e a intensificação do processo de popularização dos estabelecimentos comerciais, estão em grande medida relacionadas a transformações estruturais de alguns setores da atividade econômica - como é o caso das sedes bancárias e dos cinemas -, à criação de outras centralidades (Savassi, Barreiro, Venda Nova, Buritis, shopping centers), à perda de competitividade da área em função da baixa qualidade ambiental (poluição sonora e atmosférica), da deterioração física dos espaços públicos e dos imóveis e das piores condições de circulação e segurança, associadas ao fato da legislação urbanística aprovada em 1.996 ter ampliado as possibilidades de assentamento dos usos não residenciais nos bairros. Além disso, a maior complexidade da rede de centros envolvendo centros de bairros e centros regionais e pólos de comércio e serviços em municípios da Região Metropolitana (Betim, Contagem, Nova Lima) juntamente com a atração exercida por alguns municípios através da adoção de políticas tributárias vantajosas, também contribuíram para esse fenômeno de descentralização e evasão de atividades mais rentáveis do Hipercentro.

Por outro lado, há a proliferação de feiras shoppings e a criação dos shoppings populares a partir da retirada dos camelôs das ruas, o que tem contribuído tanto para a reocupação de imóveis vazios e para a dinamização de algumas áreas deterioradas do Hipercentro, quanto para reforçar a tendência de popularização das atividades na área.

A comparação dos dados sobre o uso e o estado de conservação dos imóveis nos dois momentos pesquisados (2000 e 2006) indicou que

o maior número tanto de pequenas alterações quanto de mudanças expressivas ocorreu na porção norte do território, próximo às áreas que receberam obras de requalificação implantadas pela Prefeitura. Consideraram-se pequenas alterações principalmente aquelas ligadas a ocorrências na fachada ou em frente ao imóvel, e alterações expressivas aquelas que envolveram mudanças de uso e ocupação do próprio imóvel.

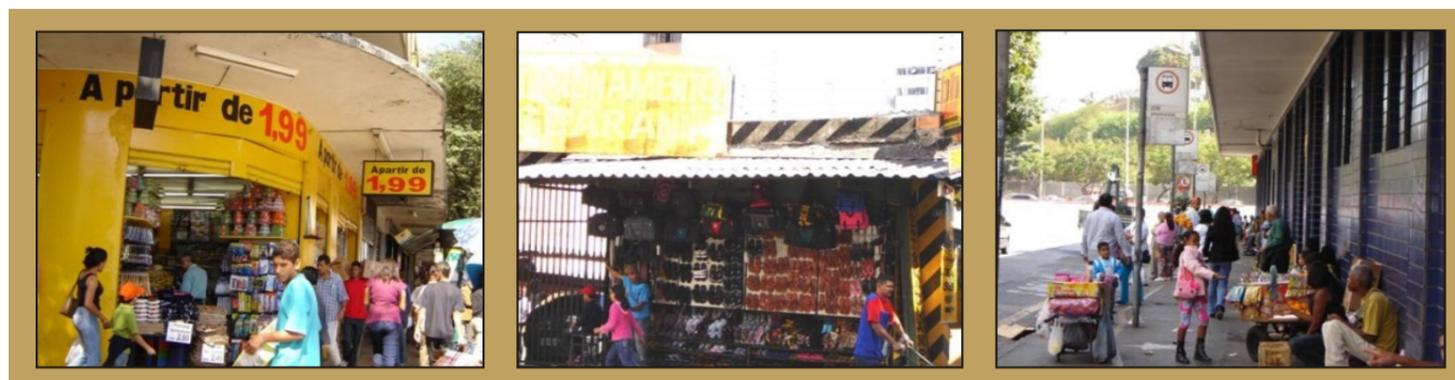
A atualização da pesquisa de uso e ocupação dos imóveis indicou também uma incipiente recuperação do mercado imobiliário no período (2002/2006), atestada pelo decréscimo do número de imóveis totalmente vazios nos quarteirões pesquisados (de 92 para 86), pelo decréscimo na taxa de vacância de imóveis residenciais (de 7,7% para 6,2%), decréscimo na taxa de vacância de galerias e conjuntos comerciais em geral (de 19,9% para 13,4%) e aumento de 5% do número de lojas autônomas (de 279 para 293).

Sob a ótica dos que atuam no mercado imobiliário, como de fato atestam as pesquisas, o maior problema reside na questão das salas,

uma vez que o mercado de imóveis residenciais está aquecido. Entretanto, identificou-se que as áreas isótimas de cobrança do Imposto Predial e Territorial Urbano-IPTU e do Imposto sobre Transferência de Bens Imóveis-ITBI na área central são as mais elevadas da cidade, o que pode inflacionar o preço dos alugueis e prejudicar a dinamização do mercado de compra e venda de imóveis na área.

O Hipercentro concentra um grande número de imóveis tombados, especialmente nas áreas dos conjuntos urbanos protegidos pelo município, que, como mostrado nas figuras 4 e 5, ocupam parte significativa do Hipercentro. O fato de estarem praticamente ausentes na porção oeste da área de estudo não significa, entretanto, a inexistência de edificações de interesse cultural naquela região. Há estudos da Gerência de Patrimônio Histórico visando à constituição de um novo conjunto urbano protegido, estendendo-se da região da Rodoviária até a Praça Raul Soares.

Fotos 1, 2 e 3 - Comércio popular.



Fotos 4, 5 e 6 - Recuperação de imóveis e estabelecimentos comerciais em áreas que sofreram intervenções de requalificação.

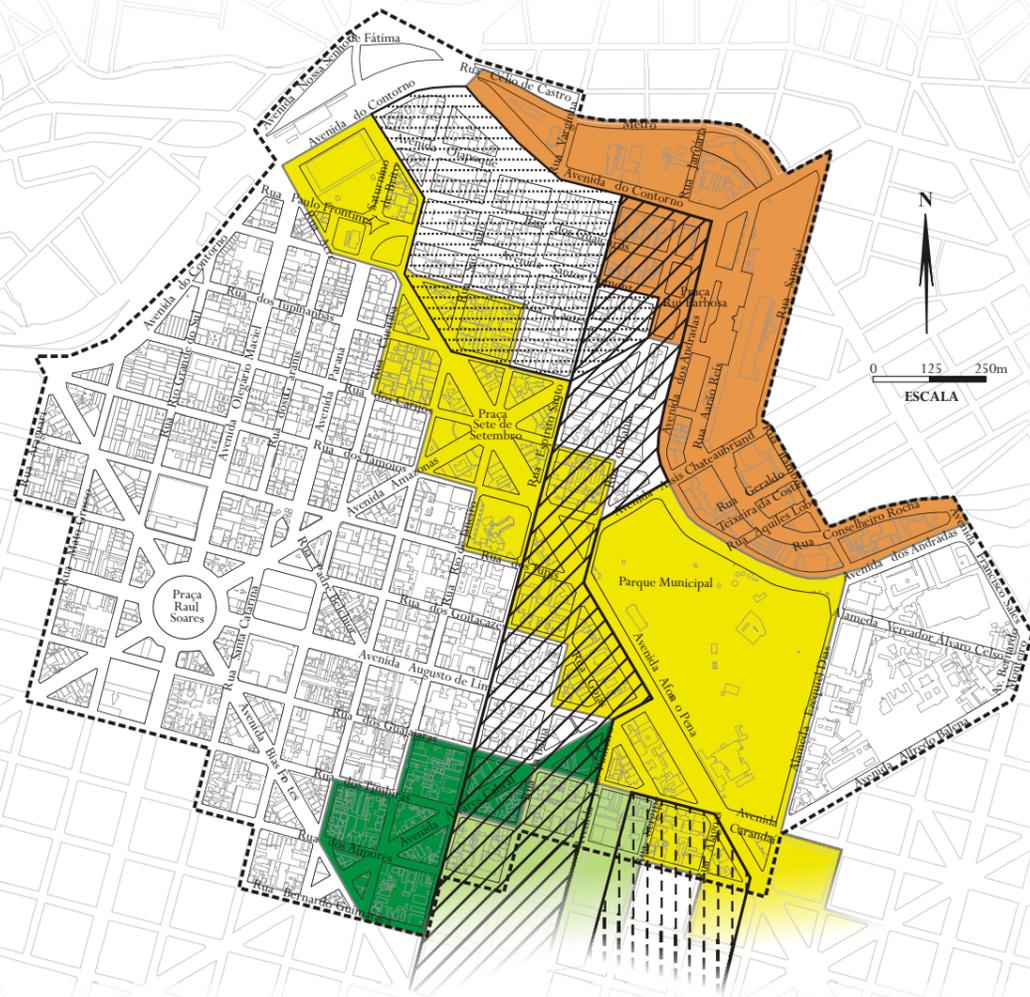


Rua dos Caetés

Rua dos Carijós

Rua Aarão Reis

Figura 4 - Conjuntos urbanos tombados

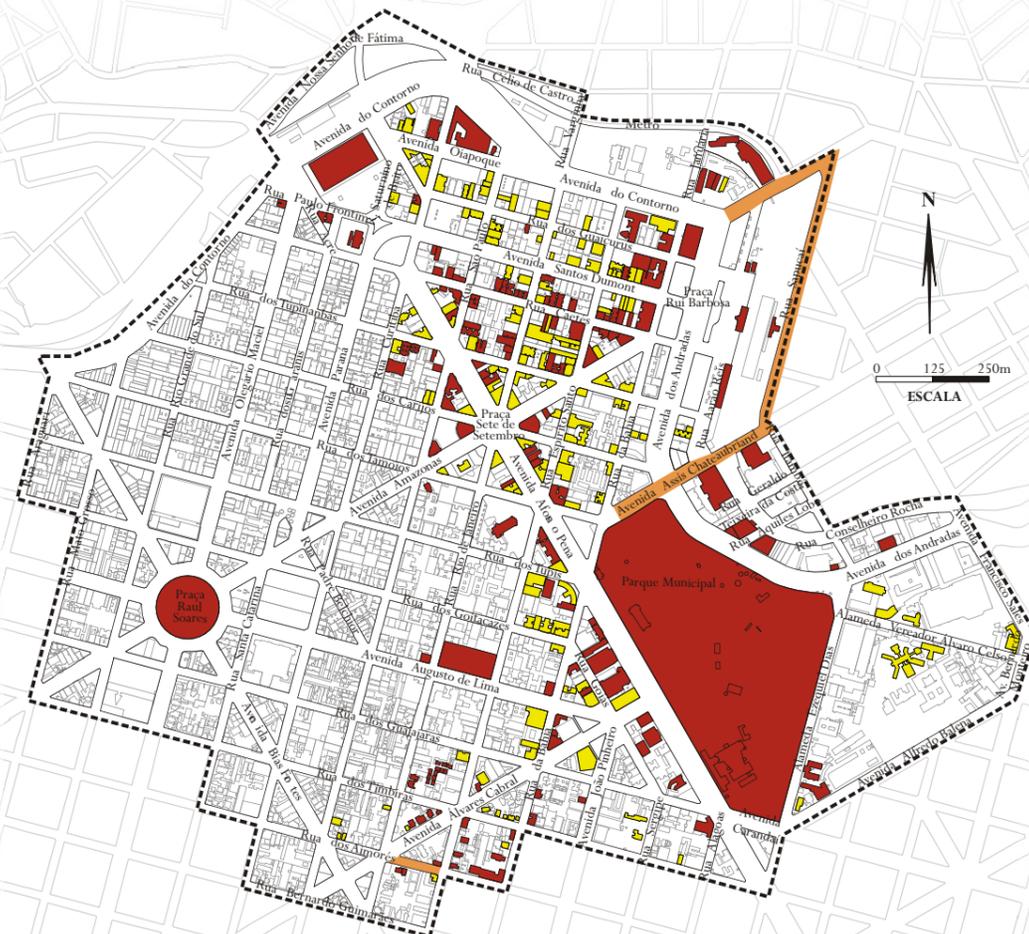


LEGENDA

- |       |  |   |                        |
|-------|--|---|------------------------|
| ----- | Limite do Plano de Reabilitação do Hipercentro | ■ | Praça da Estação       |
| ▨     | Rua dos Caetés                                 | ■ | Avenida Afonso Pena    |
| ▧     | Rua da Bahia                                   | ■ | Avenida Álvares Cabral |
| ▩     | Igreja da Boa Viagem                           | ■ | Praça da Liberdade     |

Fonte: PBH - Gerência de Patrimônio Cultural, 2006.

Figura 5 - Imóveis tombados e de interesse cultural



LEGENDA

- |       |  |
|-------|--|
| ----- | Limite do Plano de Reabilitação do Hipercentro |
| ■     | Bens tombados                                  |
| ■     | Rua / Viaduto tombados                         |
| ■     | Imóveis de interesse histórico-cultural        |

Fonte: PBH - Gerência de Patrimônio Cultural, 2006.

### 2.3 - Apropriação dos Espaços Públicos

O Hipercentro de Belo Horizonte apresenta-se abrangente e diversificado não só no que se refere à ocupação e uso dos espaços privados, mas também quanto às formas de uso do espaço público. A pesquisa realizada mostra como a área continua a exercer função privilegiada no contexto da cidade como espaço democrático, propiciando diversas possibilidades de contato com os mais diferentes públicos. Os mapas apresentados a seguir sintetizam as dinâmicas diurnas e noturnas de seus espaços públicos, definindo territórios de apropriação, muitas vezes fluidos, efêmeros e superpostos, mas que contribuem para a construção de diferentes escalas de relacionamento humano, do local ao metropolitano.

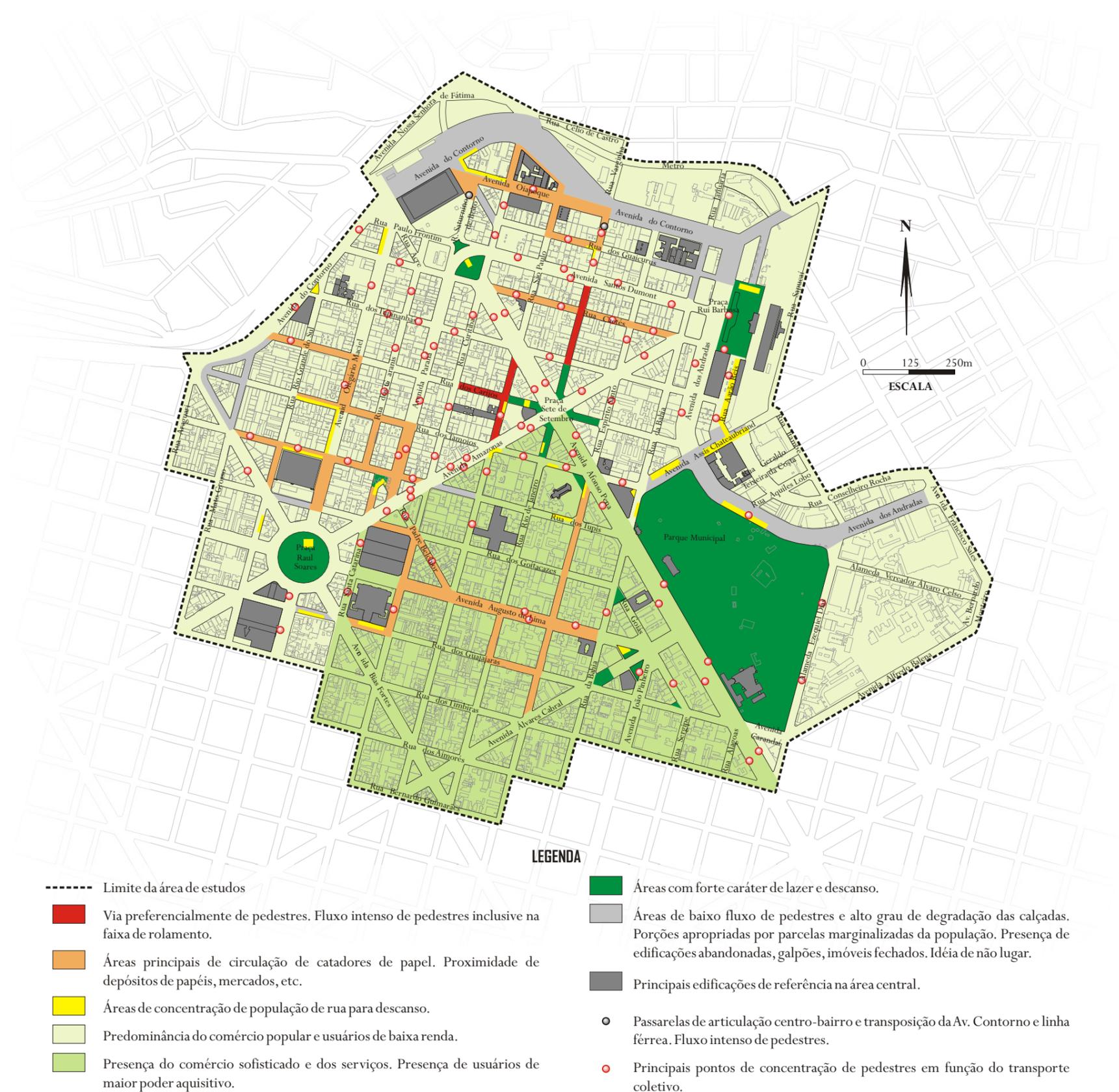
Segundo Brunet, “o território contribui, (...), para fortalecer o sentimento de pertencimento, ajuda na cristalização de representações coletivas, dos símbolos que encarnam em lugares memoráveis” (CLAVAL, 1.996, p.11). Está nos centros urbanos a possibilidade da instauração de uma zona neutra<sup>(1)</sup> da cidade, na qual grupos diversos se interagem, um ponto de contato privilegiado para trocas, para a festa e para o desenvolvimento de culturas.

Os territórios construídos no centro tradicional aparecem, deste ponto de vista, como essenciais, oferecendo àqueles que nele circulam, habitam ou trabalham condições de intercomunicação e fortes referências simbólicas. Lugar da densidade, da aproximação e da mistura, de tudo ao que se traduz pejorativa e preconceituosamente como “caótico” ou “desordenado”, as áreas centrais configuram a paisagem do mundo contemporâneo, onde a relação entre corpos e o contato com o outro assume uma forma específica de construção do urbano<sup>(2)</sup> e do espaço.

(1) O termo “neutra” aparece aqui não no sentido de “indiferente”, mas sim no de imparcial. A zona neutra seria assim uma zona receptiva aos mais diversos modos de uso do espaço, onde a troca encontra um ponto passível de efetivação, propiciador da consciência, interlocução, reflexão e construção de novos valores.

(2) Na concepção de Lefebvre (1970, p.160), o urbano “reúne tudo, inclusive os determinismos, as matérias e conteúdos heterogêneos, a ordem e a desordem anteriores. Ai compreendidos os conflitos, as comunicações e formas de comunicações preexistentes. Como forma que trans-forma, o urbano des-estrutura e re-estrutura seus elementos, as mensagens e códigos egressos do industrial e do agrário.(...) O urbano poderia, portanto, ser definido como o lugar da expressão dos conflitos, invertendo a separação dos lugares onde a expressão desaparece, onde reina o silêncio, onde se estabelecem os signos da separação. O urbano poderia também ser definido como lugar do desejo, onde o desejo emerge das necessidades, onde ele se concentra porque se reconhece, onde se reencontram talvez (possivelmente) Eros e Logos. A natureza (o desejo) e a cultura (as necessidades classificadas e as artificialidades induzidas) ai se reencontram, no curso de uma autocrítica mútua que mantém diálogos apaixonados.”

Figura 6 - Síntese da dinâmica urbana - Período diurno



Fonte: Práxis, 2006.

Figura 7- Síntese da dinâmica urbana - Período noturno



No Hipercentro de Belo Horizonte os espaços públicos são intensamente utilizados, em diferentes dias e horários, seja como local de lazer / descanso, como local de trabalho e consumo ou como local de passagem.

Como local de lazer e descanso, destaca-se a utilização das praças e dos quarteirões fechados por pessoas sozinhas, lendo jornais, ouvindo música, observando o movimento, ou em grupos, jogando damas/ cartas, namorando ou passeando com animais de estimação; a utilização de calçadas em geral por usuários dos bares e lanchonetes, que dispõem suas mesas à frente dos estabelecimentos, por consumidores dos produtos alimentícios ofertados em veículos estacionados na via pública ou mesmo por moradores de rua. Observaram-se também pessoas dançando na rua, configurando áreas de lazer relevantes no contexto da dinâmica cultural e social do Hipercentro, skatistas praticando a modalidade street deste esporte e pessoas fazendo caminhada no Parque Municipal e na Praça Raul Soares; e a utilização de espaços específicos como o entorno do Mercado Novo e a esquina das Avenidas Ezequiel Dias e Contorno, por trabalhadores e frequentadores da área.

Entre os que utilizam os espaços públicos para trabalho e consumo, destacam-se os vendedores ambulantes (apesar da regulamentação proibindo essa forma de comércio nas calçadas), os artistas performáticos de rua (mágicos, atores, dançarinos, cantores, etc.), os Policiais Militares fazendo guarda ou ronda, os flanelinhas, guardadores e lavadores de carros, pessoas fazendo panfletagem e/ou anúncio de serviços, pessoas em filas de bancos, loterias (pagamento de contas) e órgãos públicos, ocupando a calçada, funcionários à porta dos estabelecimentos, à espera de clientes ou a postos para divulgação de ofertas ou informações sobre as mercadorias/serviços, às vezes com o uso de microfone, trabalhadores fazendo a carga e descarga de mercadorias na calçada, pessoas fazendo ou participando de manifestações políticas, pregadores religiosos, engraxates, pipoqueiros, jornalheiros, catadores de papel, crianças vendendo balas nos semáforos e mendigos pedindo esmolas. Muitos destes permanecem ou utilizam áreas específicas identificadas durante o trabalho.

Outra forma de apropriação do espaço público para o trabalho e consumo são as feiras. Na área de estudo são apenas duas: a Feira de Artesanato da Avenida Afonso Pena, mais conhecida como Feira Hippie, e uma feira de produtos hortifrutigranjeiros e alimentos caseiros, realizada no quarteirão fechado da Avenida Álvares Cabral, às sextas-feiras à tarde.

Como local de passagem pelos pedestres, foram identificados caminhos preferenciais, destacando-se, além dos principais corredores de transporte coletivos (Avenidas Amazonas, Santos Dumont e Paraná), as vias com grande número de pontos de embarque e desembarque de passageiros (Avenidas Afonso Pena, Andradas, Olegário Maciel e Alfredo Balena, Ruas Tupis, Tamoios e dos Guaranis) e áreas com grande concentração de estabelecimentos comerciais, como as Ruas dos Carijós e Rio de Janeiro.

**Fotos 7 e 8** - Espaço público como local de trabalho e consumo: camelô na esquina da Rua Tupinambás com avenida Amazonas; catadores de papel na Av.do Contorno, próximo ao Viaduto Castelo Branco.



**Fotos 9 e 10** - Espaço público como local de permanência e de passagem ( Avenida Paraná e Rua dos Carijós )



**Fotos 11 e 12** - Espaço público como palco de manifestações artísticas e culturais (Praça Sete).



**Fotos 13 e 14** - Apropriações do espaço público para descanso e lazer ( Praça Rio Branco e quarteirão fechado da Praça Sete).



**Fotos 15 e 16** - Diversidade de públicos e formas variadas de apropriação do espaço público - descanso e comércio (Praça 7).



**Fotos 17 e 18** - Apropriação do espaço público como atividade de comércio e lazer (Avenida Amazonas e Rua dos Carijós).



Pode-se perceber também a existência de conflitos diversos, dentre os quais mesas de bar e mobiliário urbano mal localizado com transeuntes, particularmente com os portadores de necessidades especiais, bares com música ao vivo e residências, áreas de carga e descarga, pontos de ônibus, fluxo de pedestres e comércio de rua.

Tanto a pesquisa de percepção como a oficina de diagnóstico apontam para a necessidade de melhorar a ação fiscalizadora da Prefeitura visando a coibir tais abusos e fazer cumprir a legislação em vigor, promovendo inclusive a devida regularização de atividades e práticas não conformes existentes em vários locais da área. A

necessidade de implementar ações educativas, seja para coibir comportamentos ou valorizar a área e promover os vínculos afetivos também foi colocada pela comunidade envolvida na discussão da área.

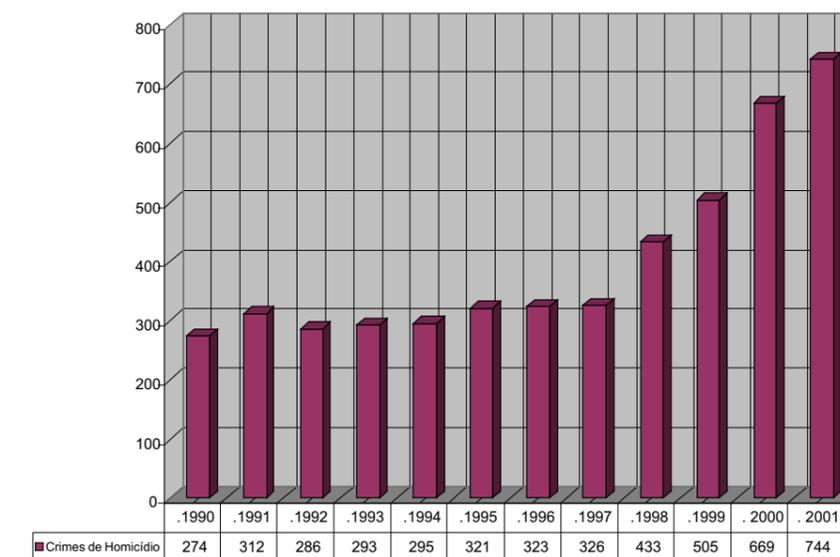
De fato, através do monitoramento dos dados registrados pela Polícia Militar, evidenciou-se estreita relação entre qualificação ambiental dos espaços públicos e o aumento da segurança nos mesmos.

A continuidade destas ações, incluindo ampliação do Projeto Olho Vivo para outras áreas, bem como a extensão dos projetos de requalificação para outros locais estão entre as principais demandas da população.

## 2.4 - Segurança

Em Belo Horizonte o problema da criminalidade apareceu de forma contundente a partir de meados da década de 1990, conforme mostrado no gráfico a seguir.

**Gráfico 3** - Crescimento homicídios BH (1990 - 2001)



Fonte: CRISP/UFMG (2002)

Um estudo realizado em 2002 pela Universidade Federal de Minas Gerais<sup>(3)</sup> sobre níveis de criminalidade no Hipercentro de Belo Horizonte mostra que a distribuição do crime em Belo Horizonte tende, de forma sistemática, a acontecer de maneira diferenciada no espaço, sendo que no Hipercentro é muito grande a prevalência de

(3) Centro de Estudos de Criminalidade e Segurança Pública CRISP, UFMG: A Criminalidade na Área do Hipercentro de Belo Horizonte, 2002.

crimes contra o patrimônio e de pouca significação a ocorrência de crimes contra a pessoa, sobretudo os homicídios. É que nessa área concentram-se as atividades econômicas que atraem a população. Os dados mostram também que se o alto volume de pessoas, sobretudo durante o dia, dificulta, por um lado, a ocorrência de determinados delitos como o roubo a mão armada, cria condições favoráveis para a incidência de outras categorias delituosas como o furto e o roubo a transeuntes.

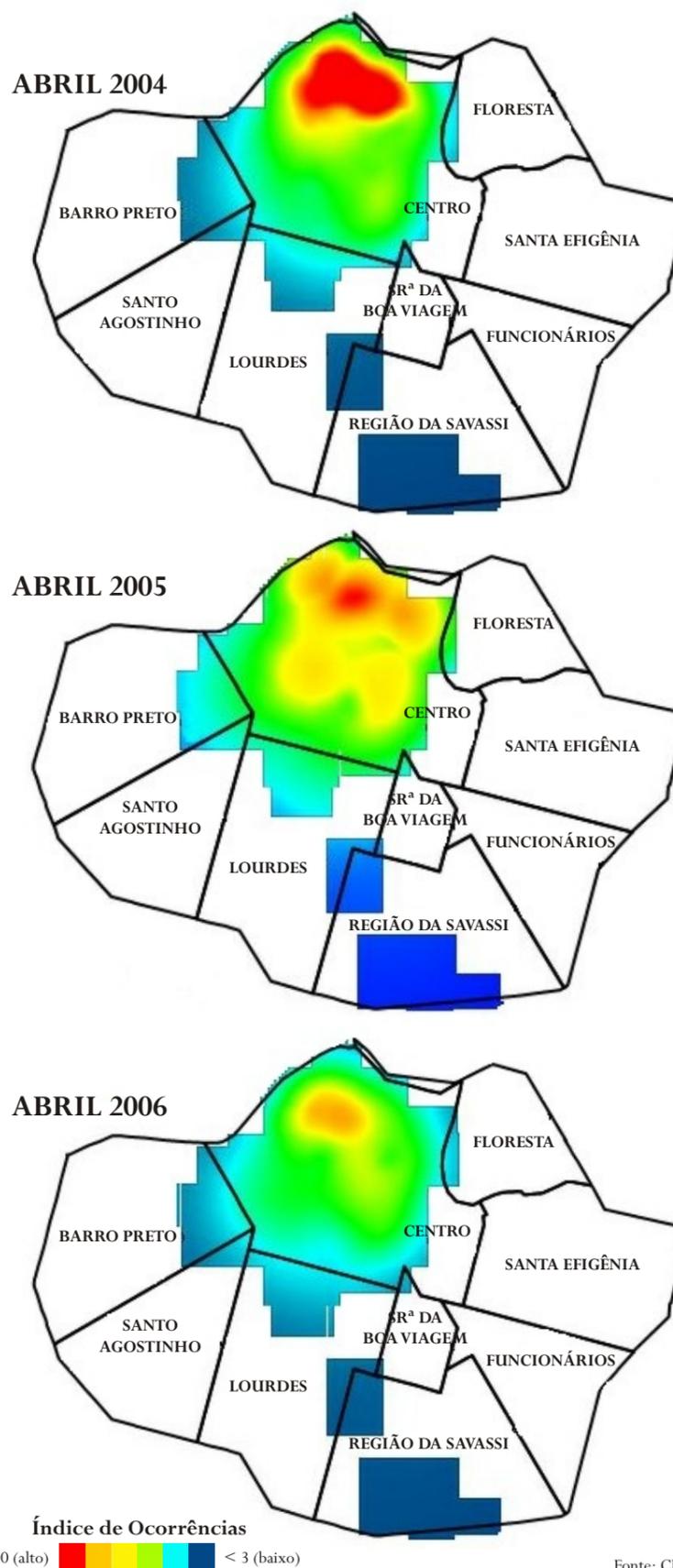
O mesmo estudo mostra ainda que, em termos espaciais, a distribuição desigual da criminalidade acontece não apenas entre o centro e a periferia. Também no Hipercentro as ocorrências repartem-se de modo diferenciado em função da maior ou menor concentração de atividades e pedestres.

Pesquisa realizada pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte em 2.002<sup>(4)</sup> ao analisar as condições de segurança na área de estudo através de dados da Polícia Militar também atenta para esse tipo de distribuição espacial dos crimes, destacando o entorno da Rodoviária e os quarteirões próximos à Praça Sete como os locais de maior incidência durante os dias de semana e a Avenida Afonso Pena, no trecho onde se realiza a Feira Hippie, como o local mais inseguro aos domingos. A pesquisa apresenta ainda duas conclusões importantes: a primeira indica que as áreas com maior registro de delitos coincidem com as regiões onde se observa o menor número de imóveis residenciais. A segunda refuta a correlação clássica entre áreas degradadas e taxas de criminalidade elevadas, não tendo sido encontradas correspondência significativa entre os locais com maior concentração de imóveis deteriorados e os mais altos níveis de ocorrência policial.

Por outro lado, deve-se destacar a progressiva melhoria das condições de segurança no Hipercentro observada através dos dados de monitoramento do Programa Olho Vivo e reconhecida por grande parte dos entrevistados pela pesquisa de percepção ambiental. São apontados como principais motivos para a redução dos índices de criminalidade na área de estudo a retirada dos camelôs das ruas, a requalificação de espaços públicos com melhoria da iluminação pública, ordenamento das calçadas, dos pontos de ônibus e do mobiliário urbano, e principalmente as ações integradas da Polícia Militar, em parceria com setores da Administração Municipal como fiscais de posturas, representantes do setor empresarial como do CDL, e da sociedade civil como da Associação de Condomínios, através do Conselho de Segurança Pública CONSEP local.

(4) PBH, Práxis Projetos e Consultoria: Pesquisa de Uso e Ocupação dos Imóveis do Hipercentro de Belo Horizonte, 2002.

**Figura 8 - Evolução da ocorrência de eventos de criminalidade violenta na área de monitoramento do Olho Vivo**



Fonte: CICOP

## 2.5 - Acessibilidade e Mobilidade

Do ponto de vista das condições de circulação observa-se a permanência de altos volumes de tráfego de passagem pela área de estudo - nos principais corredores, o tráfego de passagem corresponde a 58% do volume total. Para tanto contribui, além do sistema viário radial de Belo Horizonte, no qual a região central funciona como um nó articulador, a ausência de anéis que liguem as principais artérias da cidade, o fato do complexo da Lagoinha permanecer incompleto, promovendo descontinuidade de sentidos de circulação e lançando, obrigatoriamente, grande parte dos fluxos nas avenidas do Hipercentro.

Não se observa, na concepção do funcionamento do trânsito no Hipercentro, a preocupação de se separar fisicamente os fluxos que o têm como destino daqueles que apenas utilizam suas vias para atravessamento da área.

**Figura 9 - Principais vias arteriais que acessam o Hipercentro**



A situação atual do sistema de transporte urbano na capital faz com que muitos usuários se desloquem ao Centro somente para fazer transbordo e completar suas viagens, tornando o local uma grande área de articulação. A intensa utilização do Hipercentro pelo transporte coletivo não é acompanhada pela devida priorização de

investimentos em infra-estrutura no local - pouquíssimos trechos têm pistas exclusivas para ônibus, praticamente todas as vias são utilizadas e toda a área funciona como um grande terminal aberto para o transporte coletivo (ver figuras 10, 11 e 12).

O trem metropolitano é subutilizado em função de não atender os centros de demanda, impondo aos usuários longas caminhadas.

É grande a concentração de pedestres na área e, de maneira geral, as condições são inadequadas: as calçadas encontram-se em mau estado de conservação, faltam rebaixos e a situação dos mobiliários é caótica, muitos deles obstruindo a passagem de pedestres.

**Foto 19** - Calçadas danificadas e sem padronização.



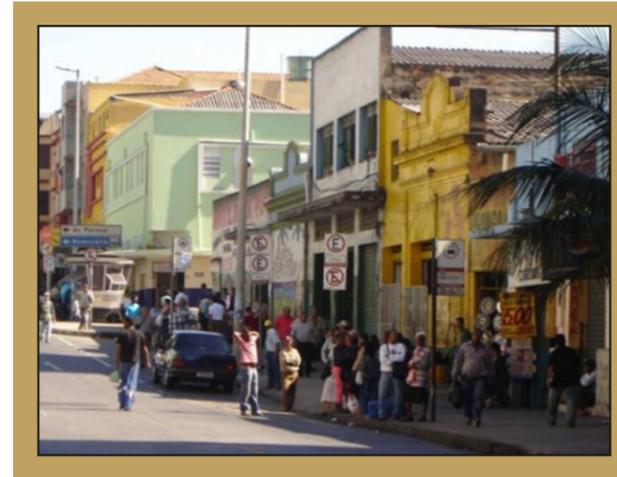
**Foto 20** - Grande número de linhas nos pontos de embarque e desembarque.



O Código de Posturas aprovado em 2.003 trata em profundidade a questão do mobiliário urbano e também os rebaixos, mas devido ao pouco tempo de aprovação seus reflexos ainda não foram

efetivamente observados. Deve-se considerar, entretanto, que todos os logradouros que receberam intervenções de requalificação recentes tiveram esses elementos regularizados e padronizados segundo as normas em vigor.

**Foto 21** - Concentração de pontos de ônibus em espaços requalificados que não incluem abrigos para os usuários (Rua dos Caetés).



**Foto 22** - Adoção de medidas moderadoras de tráfego e adequação das calçadas às normas para portadores de necessidades especiais em logradouros requalificados (Rua dos Carijós).



Os estacionamentos rotativos com tempos máximos de uma, duas ou cinco horas estão distribuídos na região de forma inversamente proporcional à atratividade da área, ou seja, as zonas que possuem maior concentração de atividades comerciais e de serviços são as que possuem maior incidência de rotativos com 1 hora de duração, e, por outro lado, os locais com rotativos de cinco horas são aqueles onde há menor demanda. A taxa de ocupação média dos trechos com rotativos de 1 e de 5 horas é da ordem de 75% e nos trechos de 2 horas da ordem de 60% (ver figura 13).

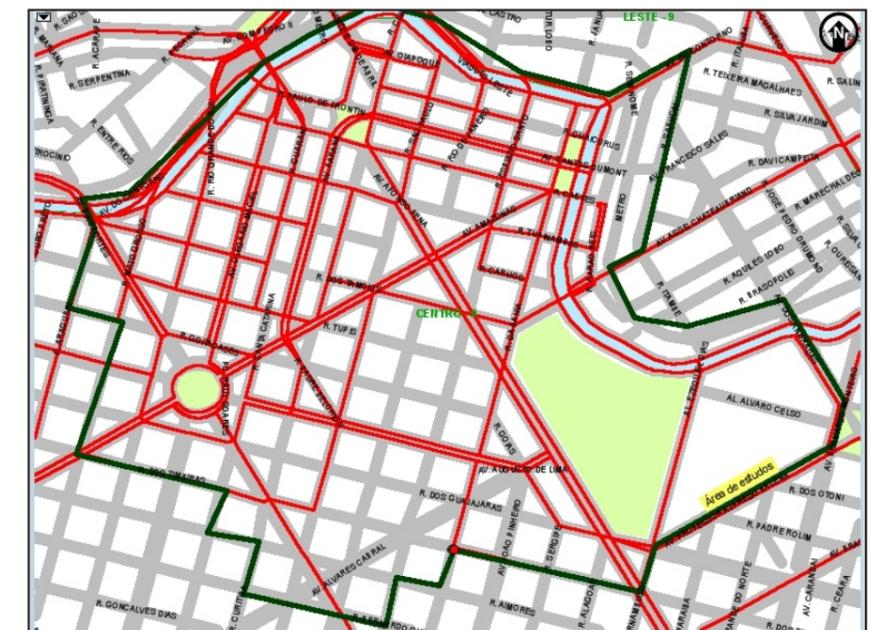
Os dados mostram que a ocupação dos estacionamentos particulares não difere muito do que ocorre nos rotativos. Os particulares oferecem cerca de 12.000 vagas e apresentam também índices de ocupação próximos de 75%, no caso de mensalistas, enquanto os horistas operam com cerca de 66% de ocupação média diária. Ainda há oferta ociosa de vagas de estacionamento no Hipercentro de Belo Horizonte ao longo do dia, embora possa haver horários e locais em que os estacionamentos operem em suas capacidades máximas.

**Figura 10** - Vias utilizadas pelas linhas de ônibus gerenciadas pela BHTRANS



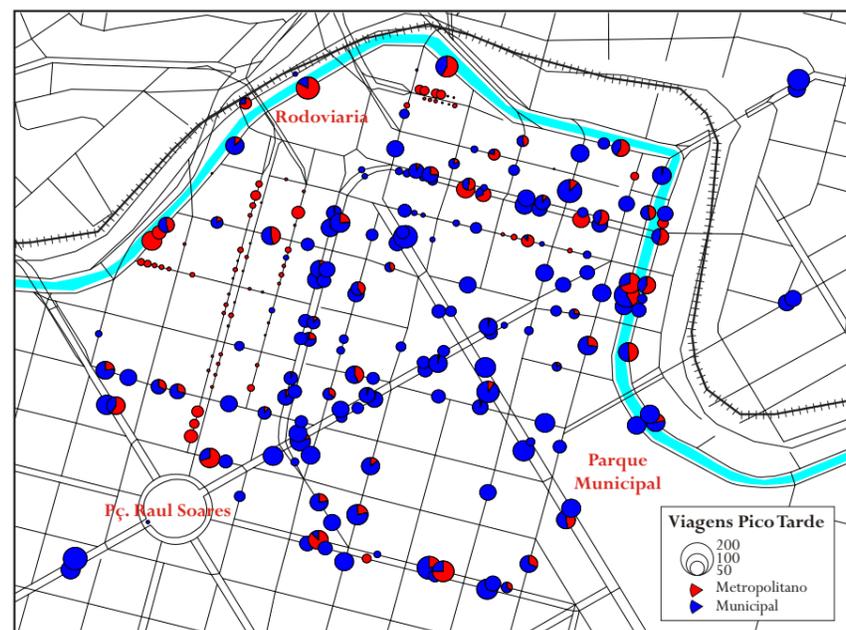
Fonte: BHTRANS/TECTRAN, 2006.

**Figura 11** - Vias utilizadas pelas linhas de ônibus gerenciadas pelo DER/MG



Fonte: BHTRANS/TECTRAN, 2006.

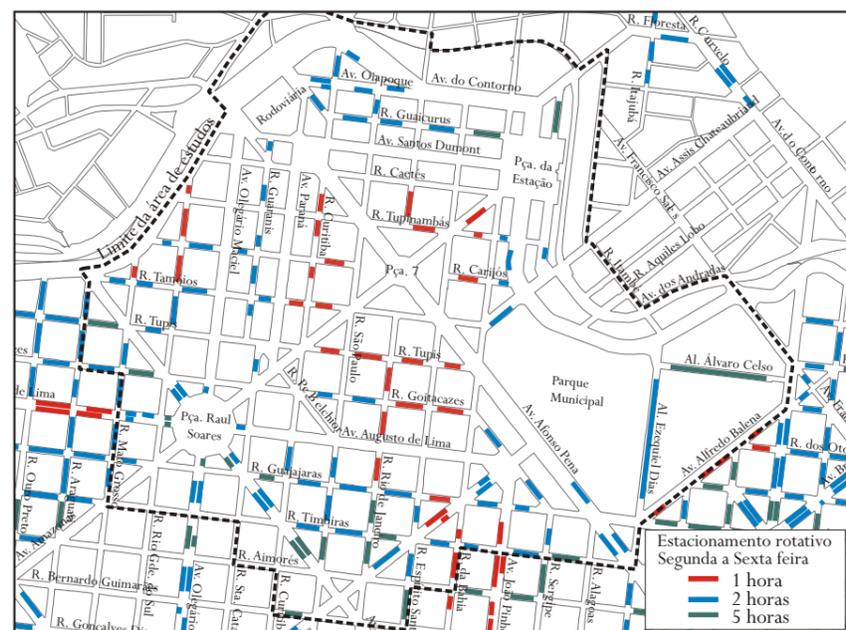
**Figura 12** - Pontos de Embarque e Desembarque utilizados pelos sistemas municipal e metropolitano



Fonte: BHTRANS/TECTRAN, 2006.

O grande número de linhas que acessam a região (cerca de 290) demanda um número significativo de pontos de ônibus (mais de 250).

**Figura 13** - Localização dos estacionamentos rotativos no Hipercentro



Fonte: BHTRANS, 2006.

## 2.6 - Condições da Infra-Estrutura

Com relação à infra-estrutura de drenagem, o problema principal reside na característica do sistema misto de águas pluviais e esgotamento sanitário, implantado em toda a área. Além dos impactos na macrodrenagem do município, este sistema provoca mau cheiro em bocas de lobo e refluxo de águas pluviais contaminadas nos pontos onde ocorrem alagamentos (sete pontos no Hipercentro).

Como principais dificuldades relativas à limpeza urbana foram identificadas: a insuficiência do número de cestos coletores<sup>(5)</sup>, o comportamento da população que, além de atos de vandalismo para com os cestos, joga resíduos em locais inadequados, provocando problemas de poluição visual e obstrução dos dispositivos de microdrenagem, o tempo prolongado de exposição do lixo depositado pelos estabelecimentos e moradores nas calçadas e a ação de catadores que separam lixo no local, deixando a área suja.

## 2.7 - Legislação

O principal aspecto a ser observado no que diz respeito aos impactos da legislação urbanística na área é que, em função do estado de consolidação da ocupação e do pequeno dinamismo imobiliário que caracteriza a maior parte do Hipercentro, tanto os incentivos a novas construções com parâmetros mais permissivos, quanto as restrições, como é o caso da proibição de alguns usos, contida no Plano Diretor<sup>(6)</sup> aprovado em 1.996, e dos limites altimétricos nos conjuntos urbanos tombados, tornam-se inócuos diante da quase total ausência de renovação, à exceção da porção sul da área de estudo.

O mesmo não se aplica às iniciativas de adaptação dos imóveis para novos usos. Além de entraves do Código de Obras e da própria Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo para a implantação do uso residencial, qualquer mudança de uso em imóveis vazios de grande porte são enquadradas como empreendimentos de impacto, implicando, muitas vezes, exigências, custos e tempo de implementação adicionais, imputados como entraves pelos empreendedores que deveriam estar sendo incentivados.

Os empreendimentos submetidos a licenciamento ambiental, apesar de numericamente reduzidos, são significativos em termos do impacto positivo que provocam no sentido das metas de requalificação preconizadas por este Plano. Trata-se de requalificação de espaços públicos (Praça da Estação, Praça Rio Branco, Boulevard Arrudas, Estação Integração BHBUS Central) ou projetos de reocupação de imóveis vazios com usos estratégicos de interesse coletivo (Liceu de Artes Cultura Esporte e Saúde-LACES da Caetés, Sesc Palladium,

Museu de Artes e Ofícios, Adaptação de edifício comercial para uso habitacional na Rua São Paulo).

As posturas introduzidas pelo novo Código, aprovado em 2.003, ainda não produziram o resultado esperado, à exceção do que diz respeito a placas e propagandas em empenas, onde há atuação conjunta da Secretaria de Administração Regional Municipal Centro Sul com a Gerência de Patrimônio da Secretaria Municipal de Regulação Urbana. Trata-se de tema polêmico, com diversos elogios aos resultados, mas também críticas contundentes. Especificamente quanto às empenas, o privilégio dado aos usos não residenciais em detrimento do residencial, onde a propaganda não é permitida, mostra-se contraditório com a política de incentivo à moradia no Hipercentro.

## 2.8 - Percepções sobre o Hipercentro

A pesquisa de percepção ambiental foi realizada com o objetivo de se conhecer a visão dos diversos grupos sociais presentes ou interessados na área em estudo, quanto às referências que marcam a história do local, suas características atuais, as tendências de evolução e as expectativas e demandas daqueles que têm interesses vinculados a ela.

Os resultados obtidos apresentam uma riqueza muito grande de conhecimentos e reflexões importantes e úteis para o detalhamento do Plano de Reabilitação. De uma maneira geral entre a comunidade que mora, trabalha e usa o Hipercentro há um sentimento de melhoria das condições na área associada à retirada dos camelôs e aos resultados positivos das medidas voltadas para a segurança, tanto do programa Olho Vivo, quanto das ações integradas na área de segurança.

Pode-se constatar que as demandas mais constantes são de instituição ou de aprimoramento de atividades cotidianas de competência do município. Os pontos mais citados durante as entrevistas referem-se à manutenção ou ao incremento das melhorias conquistadas, ou seja:

- Aumentar o sistema de fiscalização considerando inclusive a ampliação do horário de serviço;
- Continuar investindo na melhoria da segurança e implantar o projeto Olho Vivo em outras áreas;

(5) Está em processo licitatório a colocação de novos cestos de coleta ampliando em 12 % o número atual.

(6) O artigo 11 do Plano Diretor de Belo Horizonte, Lei 7.165/96, proíbe na área central a construção e ampliação de diversos usos, dentre eles sedes de órgãos federais, estaduais e municipais, sedes de concessionárias ou permissionárias de serviços públicos de água e esgoto, energia, telecomunicações, correios e telégrafos ou transporte ferroviário, quartéis, fóruns e tribunais, campi universitários e escolas superiores isoladas e centros de convenções ou de exposições. Em 2.007, a Lei nº 9.326, popularmente denominada Lei do Hipercentro, retrocedeu nesta proibição, revogando, em seu artigo 24, os incisos do art. 11 do Plano de Diretor que citavam esses usos.

- Incrementar as formas de divulgação e realizar campanhas educativas que melhorem a imagem e o funcionamento do Hipercentro;
- Adotar solução mais adequada para o atendimento da população de rua e a conseqüente redução do número de mendigos nas áreas públicas;
- Estimular a ocupação de imóveis vazios com referência especial à Escola de Engenharia da UFMG.

Com base no discurso dos entrevistados, foi possível identificar que a região da rodoviária seguindo em direção ao Mercado Novo e Mercado Central através da Avenida Olegário Maciel é percebida como um problema. Foram freqüentes as referências negativas a essa região e recorrentes as demandas pelas intervenções urbanísticas, nos moldes das recentemente implantadas pela PBH.

As avaliações sobre os projetos de requalificação implantados pela PBH (Praça Sete, Rua dos Carijós, dos Caetés e Aarão Reis) são, em geral, muito positivas. Entre pessoas que circulavam por estes locais os percentuais de aprovação foram em torno de 90%.

Entre os comerciantes, contudo, houve uma diferença significativa nas avaliações dos projetos de requalificação conforme o local. Na Rua Carijós, seguida da Praça Sete e da Rua Caetés, as avaliações positivas predominaram. Já na Praça da Estação, especificamente no Edifício Central, as avaliações foram, em sua maior parte, negativas, resultado atribuído à redução do número de linhas de ônibus na Rua Aarão Reis e ao fato de estarem em curso, no momento da pesquisa, as obras do Boulevard Arrudas.

Perceberam-se também avaliações contraditórias para os casos de proprietários de estabelecimentos de maior porte, em geral satisfeitos, e de comércios muito pequenos, insatisfeitos em razão de terem perdido o espaço da rua para expor suas mercadorias (os pequenos espaços internos não as comportam) e também clientela, já que muitos compradores desses pequenos estabelecimentos eram, às vezes, atraídos pelos camelôs.

De qualquer forma, considerando o conjunto das entrevistas com os diversos agentes que atuam no Hipercentro, percebe-se uma credibilidade crescente na atual administração municipal, fruto das ações já implementadas e em curso e de uma postura diferente quanto ao envolvimento da sociedade civil e à atuação em parceria.

Finalmente, deve-se ressaltar que o diagnóstico elaborado evidenciou o fato de que toda intervenção tem conseqüências diferenciadas para grupos específicos. Se o Hipercentro tem sido, em alguma medida ou

em alguns aspectos, abandonado pelo capital, isto não pode ser generalizado nem visto descolado das formas de apropriação pelos excluídos e populares que tais fenômenos de degradação possibilitam. Assim, buscou-se, no encaminhamento do Plano, definir-se com clareza a quem destinar os esforços de reabilitação e como evitar impactos negativos para certos grupos, especialmente para aqueles com menor capacidade de inclusão social.

## 2.9 - Sub-Áreas do Hipercentro

Apesar de possuir diversas características comuns, é possível perceber que o Hipercentro se subdivide em áreas com distintas ambiências conferidas pela especialização do uso do solo, presença de equipamentos polarizadores e formas de apropriação particulares. O mapa a seguir ilustra a delimitação aproximada dessas sub-áreas, consolidadas a partir da percepção de moradores, trabalhadores e usuários, bem como de técnicos e estudiosos da área de estudo. São as seguintes, as principais características de cada uma delas:

**1.Rodoviária e quarteirões adjacentes:** área sob a influência direta do terminal rodoviário com a presença de hotéis, serviços e comércio popular orientados para o público que chega à cidade de ônibus e usuários do sistema de transportes coletivo que circulam pela região. É também a entrada para o Hipercentro para aqueles que desembarcam na estação de metrô ou chegam à área a pé vindo dos bairros Lagoinha, Bonfim e adjacências. Os quarteirões do entorno encontram-se entre os mais deteriorados do Hipercentro, apresentando imóveis em péssimo estado de conservação, usos decadentes e presença de população de rua, principalmente nos baixios dos viadutos que também se encontram muito degradados.

**2.Guaicurus, Santos Dumont e Caetés:** área tradicionalmente associada ao comércio, à diversão e à boêmia de caráter popular, goza de reputação negativa segundo o senso comum, como área insegura pela presença de atividades marginais e ligadas à contravenção (casas de prostituição, jogo do bicho e caça niqueis). Do ponto de vista econômico, sofreu com a saída do comércio atacadista da Rua dos Guaicurus na década de setenta e mais recentemente com a decadência do comércio de roupas e armarinhos da Caetés e Santos Dumont e fechamento de hotéis por toda a região. Com a retirada dos camelôs das ruas e criação dos shoppings populares a região vem mostrando sinais de recuperação econômica e ambiental, associada também às obras de reabilitação de logradouros públicos como o terminal da Rua Oiapoque, a Rua dos Caetés, a Praça Rui Barbosa e o Boulevard Arrudas. Entretanto, há muitos imóveis vazios e sub-utilizados na área,

além de galpões e lotes vagos utilizados como estacionamentos, conferindo-lhe alto potencial para reocupação e renovação.

**3.Paraná, Olegário Maciel, Rio Grande do Sul e adjacências:** área também caracterizada pela presença do comércio popular, especializado em ferragens, auto peças, artigos eletrônicos e outras mercadorias para públicos específicos além do uso residencial que é também tradicional na região. Faz a ligação entre as regiões da Praça Raul Soares e da Rodoviária, caracterizada por intenso fluxo de pedestres usuários de coletivos. Nas Avenidas Paraná e Olegário Maciel concentra-se um importante conjunto arquitetônico de estilo proto-moderno com elementos de inspiração Art-Déco que merece ser protegido.

**4.Praça Sete de Setembro e adjacências :** área caracterizada pela maior concentração e diversificação de atividades de comércio e serviços do Hipercentro e pela ausência do uso residencial, sendo também a principal convergência de fluxos de pedestres e transbordos de usuários do sistema de transporte coletivo. Constitui-se também na principal referência simbólica da área de estudo, reconhecida como o centro principal da Região Metropolitana. Desde o fechamento dos quarteirões da Praça Sete nos anos setenta, a região é caracterizada pelas diversas formas de apropriação dos calçadões por públicos diferenciados nas diversas horas do dia e da noite, inclusive nos finais de semana. Abriga importante conjunto arquitetônico caracterizado por edifícios verticais de diversas épocas com destaque para as antigas sedes de agências bancárias e condomínios comerciais classificados como de interesse cultural.

**5.Praça Rui Barbosa, Boulevard Arrudas e quarteirões adjacentes:** área que vem se consolidando como importante eixo de concentração de equipamentos culturais e de lazer, e realização de grandes eventos a céu aberto como shows, feiras e comícios. Neste sentido, a presença do complexo da Casa do Conde de Santa Marinha, do Museu de Artes e Ofícios, da Serraria Souza Pinto e do Parque Municipal, dentre outros, reforça esta vocação. A localização estratégica da área é reforçada pela presença das estações central do metrô e de integração de ônibus urbanos da Rua Aarão Reis. Apesar dos investimentos recentes de requalificação das Avenidas dos Andradas e Contorno no trecho do Boulevard, da Rua Aarão Reis e da Praça Rui Barbosa há ainda muitos imóveis vazios e subutilizados na região, muitos deles tombados ou reconhecidos como de interesse cultural.

**6.Praça Raul Soares, Mercados e Adjacências:** região com significativa insidência do uso residencial e forte apelo turístico pela presença do Minas Centro, do Mercado Central, segundo ponto

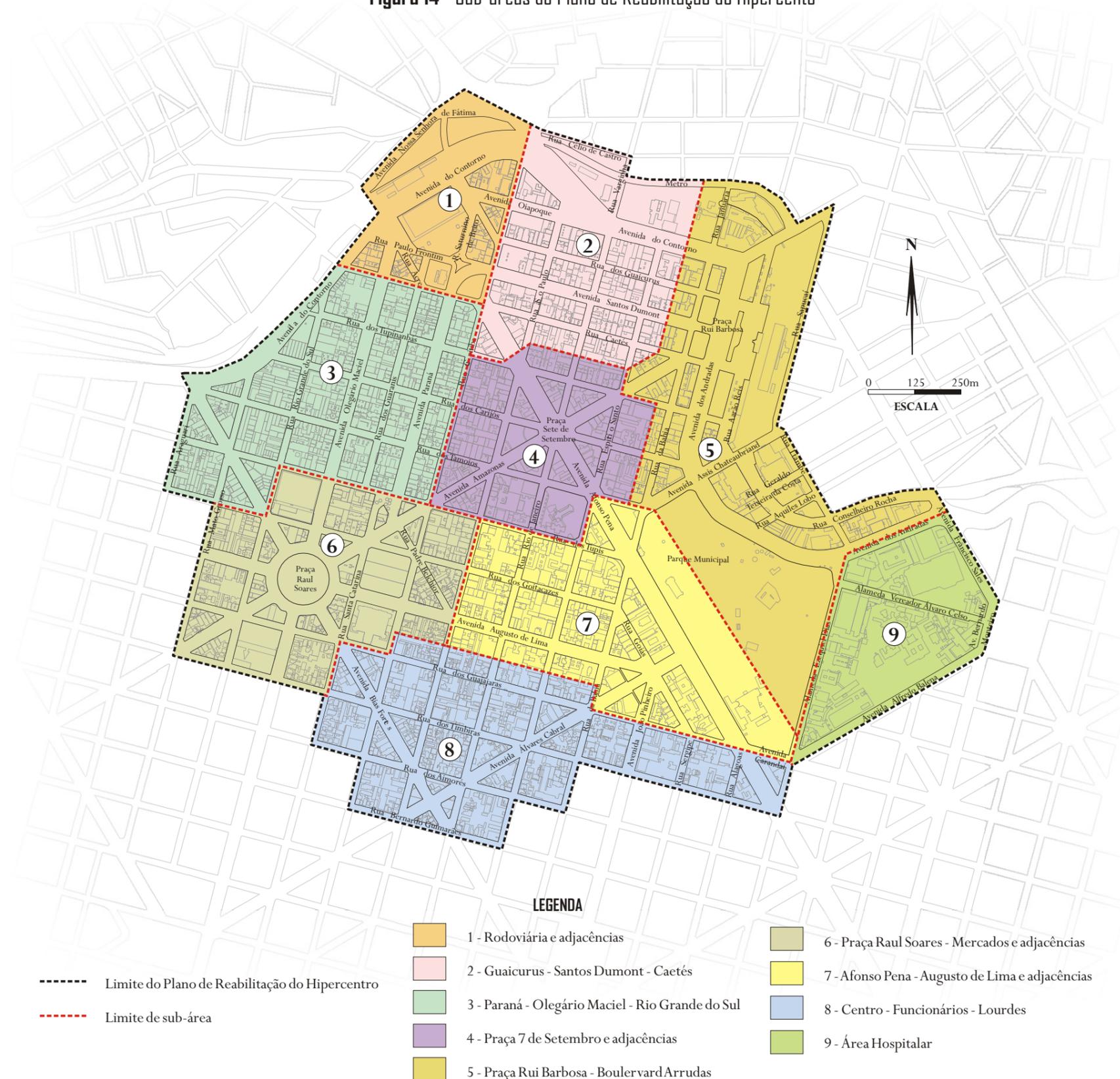
turístico mais visitados da cidade, e proximidade do pólo da moda do Barro Preto. A presença dos mercados contribui para a animação e diversidade de públicos que freqüenta a região e também para atrair atividades de comércio popular, especializado e atacadista, ocupando muitas vezes imóveis degradados e subutilizados dos quarteirões adjacentes. Atividades de carga e descarga, a presença do comércio de rua e o grande número de bares com mesinhas nas calçadas destacam-se como os principais fatores de conflito de utilização dos espaços públicos na região.

**7. Avenidas Afonso Pena, Augusto de Lima e adjacências:** área que concentra atividades de comércio e serviços e uso residencial de padrão sócio econômico superior, observando-se também maior presença de consumidores motorizados. Além do uso institucional e de importantes equipamentos de cultura e lazer como a Prefeitura, a sede dos Correios, o Centro Cultural Belo Horizonte, o Conservatório Mineiro de Música e parte do Parque Municipal com o teatro Francisco Nunes e Palácio das Artes, a área abriga o Shopping Cidade, principal centro de compras do Hipercentro e a Feira de Artesanato, atração turística mais visitada da cidade.

**8. Funcionários/Lourdes:** área caracterizada pela transição entre o Hipercentro e os bairros Funcionários e Lourdes, apresentando dinâmica de uso do solo semelhante à que caracteriza esses bairros, ou seja, presença de comércio, serviços e uso residencial de padrão sócio-econômico alto e grande número de antigas residências ocupadas com usos não residenciais, vazias, ou utilizadas como estacionamentos. A exemplo da área anterior há aqui também presença significativa de consumidores motorizados, indicada também pela grande oferta de estacionamentos, inclusive rotativos.

**9. Área Hospitalar:** estes dois quarteirões que integram a área de estudo apresentam as mesmas características do restante da região hospitalar, estabelecendo com o Hipercentro relação de transição através dos usuários do sistema público de saúde e dos estudantes do Campus da Saúde da UFMG que se dirigem à área pela Avenida Afonso Pena e através do Parque Municipal. A implantação da Linha Verde, estendida até a interseção das Avenidas dos Andradas e do Contorno, reforça a vinculação destes quarteirões ao Hipercentro. Os principais conflitos urbanos observados nessa área estão relacionados à sua especialização funcional e aos impactos ambientais originados pelo crescente fluxo de veículos que passa pela área e/ou se dirige a ela, contribuindo para o aumento dos níveis de ruído e poluição atmosférica na região.

Figura 14 - Sub-áreas do Plano de Reabilitação do Hipercentro



### 3 - DIRETRIZES GERAIS

Apresentam-se, a seguir, as diretrizes gerais para intervenções de requalificação do Hipercentro de Belo Horizonte e para o reforço das características e vocações das sub-áreas que o compõem.

São diretrizes gerais para se atingir os objetivos de requalificação da área de estudo:

- Dinamizar o uso e a ocupação do solo, melhorar o ambiente urbano e valorizar as áreas públicas do Hipercentro, conferindo-lhes condições de vida compatíveis com o seu potencial e sua importância para a cidade;
- Promover a reestruturação de sua paisagem urbana através da valorização do patrimônio cultural urbano e da requalificação dos espaços públicos, reforçando sua identidade e seu valor simbólico, mediante o tratamento paisagístico e a despoluição visual da área e a adoção de parâmetros urbanísticos especiais que estimulem a reocupação de imóveis vazios e a renovação de áreas ambientalmente degradadas;
- Ordenar o tráfego de veículos, privilegiando a eficiência do transporte coletivo, a segurança e conforto dos pedestres, reduzindo conflitos de estacionamento e de carga e descarga e promovendo a melhoria da qualidade ambiental pela redução dos níveis de ruído e de poluição atmosférica;
- Disciplinar o uso dos logradouros públicos, reduzindo conflitos, garantindo a diversidade das formas de apropriação e promovendo a permanência através da melhoria da condição ambiental dos espaços públicos;
- Dinamizar os usos e as atividades urbanas, gerando melhores condições para o desenvolvimento econômico, estimulando o uso residencial e outros usos estratégicos que promovam a diversificação das atividades e públicos e a atração de novos investimentos para a área;
- Promover formas de gestão que priorizem a integração de políticas públicas setoriais, a participação comunitária e a construção de parcerias público-privadas, buscando a cooperação na formulação, implementação e manutenção das melhorias propostas;

- Adequar a legislação urbanística, os procedimentos administrativos e os demais instrumentos de gestão aos objetivos estratégicos de requalificação da área, promovendo a articulação entre agentes públicos e privados para o cumprimento das diretrizes e implementação das propostas contidas neste plano;
- Reconhecer as características próprias de cada sub-área do Hipercentro, reforçando as vocações identificadas e estimulando o desenvolvimento de suas funções urbanas de forma equilibrada, com redução de conflitos principalmente no que se refere à utilização dos espaços públicos.

São diretrizes gerais de intervenção nas sub-áreas do Hipercentro:

- Rodoviária e quarteirões adjacentes: reconhecer a localização estratégica da rodoviária como equipamento de transporte para o Hipercentro e de uso coletivo para a população em geral bem como a necessidade de renovação dos quarteirões do entorno, contemplando usos culturais em imóveis de interesse de preservação, comércio popular, edifícios garagem e uso residencial em lotes renovados;
- Guaicurus, Santos Dumont e Caetés: orientar ações de requalificação por estratégias de diversificação de usos e atividades através do incentivo aos usos residencial, institucional e cultural, associados ao reforço do comércio popular e da continuidade de obras de requalificação dos espaços públicos;
- Paraná, Olegário Maciel, Rio Grande do Sul e adjacências: contrabalançar a especialização de atividades com incentivo à diversidade de usos com destaque para o uso residencial, associado à melhoria ambiental dos logradouros públicos e proteção do patrimônio de interesse cultural;
- Praça Sete de Setembro e adjacências: priorizar a melhoria das condições de conforto e segurança para pedestres e usuários de transportes coletivos e incentivar a instalação de usos culturais e instituições públicas associadas à reocupação de imóveis de interesse cultural;
- Praça Rui Barbosa, Boulevard Arrudas e quarteirões adjacentes: atrair atividades culturais e de lazer, além de estabelecimentos de comércio e serviço associando-as à recuperação de imóveis de interesse cultural, criando condições que possam proporcionar

maior aproveitamento dos lotes via verticalização e trazer animação permanente para o eixo do Boulevard;

- Praça Raul Soares, Mercados e Adjacências: reforçar vocação da área para o turismo, em particular para o turismo de negócios, juntamente com a melhoria das condições ambientais para o uso habitacional através da requalificação dos espaços públicos e renovação urbana nos quarteirões mais deteriorados localizados no entorno do Mercado Novo e ao longo da Rua Padre Belchior com empreendimentos residenciais, edifícios garagem e serviços de apoio ao turismo;
- Avenidas Afonso Pena, Augusto de Lima e adjacências: melhoria das condições ambientais dos logradouros públicos para pedestres e moradores, incluindo a recuperação da arborização pública e despoluição de fachadas;
- Funcionários/Lourdes: melhoria das condições ambientais dos logradouros públicos para pedestres e moradores, incluindo a recuperação da arborização pública e despoluição de fachadas;
- Área Hospitalar: as diretrizes de reabilitação desta sub-área orientam-se por aquelas estabelecidas para o restante da ADE Hospitalar, as quais baseiam-se na melhoria das condições ambientais da região, com destaque para a redução dos níveis de ruído e melhoria da segurança e conforto dos pedestres.

### 4 - DIRETRIZES SETORIAIS

As diretrizes setoriais, definidas coletivamente com o objetivo de orientar as propostas de reabilitação do Hipercentro, foram organizadas segundo áreas específicas de políticas públicas urbanas, abrangendo gestão e legislação urbanística, habitação, apropriação dos espaços públicos, atividades econômicas, acessibilidade e mobilidade. Apesar desse enquadramento segundo temas, ressalta-se a interdependência dos mesmos e a necessidade de ações integradas e coordenadas em torno dos objetivos comuns traduzidos nas propostas que compõem este Plano.

#### 4.1 - Gestão e Legislação Urbanística

- Definir normas e parâmetros específicos para o Hipercentro, considerando a ampliação da área definida como ZHIP na Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo com vistas ao cumprimento dos objetivos do Plano de Reabilitação.

- Aplicar Direito de Preempção nos quarteirões lindeiros à Rua dos Guaicurus e outros em avançada situação de deterioração física e ambiental.
- Indicar as áreas para operações urbanas consorciadas e definir para as mesmas a obrigatoriedade de inclusão do uso residencial, salvo nos casos onde o mesmo for comprovadamente inadequado.
- Reconhecer a existência de várias instâncias de discussão e articulação de ações no município e conduzir o processo de implementação das propostas do Plano, mediante a criação de um fórum permanente coordenado pelo Prefeito, com representantes dos setores público e privado e da sociedade civil.
- Criar uma instância técnica, na forma de um escritório ou comitê, para apoiar a implementação das ações do Plano e atender necessidades do público do Hipercentro.
- Institucionalizar o Programa Centro Vivo.
- Rever política fiscal relativa ao Imposto Predial e Territorial Urbano-IPTU e ao Imposto sobre Transferência de Bens Imóveis-ITBI, mediante adequação da planta geral de valores e a utilização de alíquotas diferenciadas que contribuam para a reabilitação de edifícios.

## 4.2 - Habitação

- Tratar a política fiscal de forma específica para o Hipercentro com o objetivo de favorecer obras de adaptação para o uso residencial e recuperação de bens tombados.
- Adotar política habitacional específica para a área visando facilitar a obtenção de recursos junto a agentes financeiros públicos e privados.
- Considerar, nos programas habitacionais, a possibilidade de atendimento a todas as faixas de renda, viabilizando a política pública para habitação social para famílias de renda de 0 a 3 Salários Mínimos.
- Dar atenção especial à Rua dos Guaicurus, Avenida Santos Dumont e adjacências, no que se refere à melhoria das condições de segurança e iluminação.

## 4.3 - Apropriação dos Espaços Públicos

- Requalificar espaços públicos ambientalmente degradados, buscando a permanência de formas tradicionais de apropriação e a introdução de novas atividades que promovam a diversidade socioeconômica e cultural.
- Priorizar a área no entorno dos Mercados, da Rodoviária, ao longo dos eixos da Rua dos Guaicurus e Avenida Olegário Maciel, no viaduto Santa Teresa e em seu entorno para a implantação de projetos de requalificação.
- Fortalecer o caráter das áreas de concentração de equipamentos de cultura e lazer com a realização de eventos nos espaços da Praça da Estação e Boulevard Arrudas, Avenida Afonso Pena e Rua da Bahia, Praça Raul Soares, Parque Municipal, Minas Centro e Mercados, sem prejuízos para os moradores das áreas residenciais vizinhas.
- Compatibilizar o porte e o caráter dos eventos realizados nos espaços públicos com as características de uso e ocupação do entorno, observando-se ainda as normas da legislação ambiental em vigor, especialmente no que se refere aos níveis de ruído máximos permitidos.
- Promover a recomposição da arborização do Hipercentro, observando as especificidades do paisagismo original remanescente em alguns logradouros.
- Garantir boas condições de segurança nos espaços públicos para todos os segmentos de usuários e moradores da região.
- Integrar os programas de assistência e inclusão social da Prefeitura aos projetos de requalificação dos espaços públicos, de forma a evitar a exclusão de parcelas vulneráveis da população através de impactos negativos de gentrificação.
- Desenvolver campanhas e outras ações de educação patrimonial, sanitária e urbana, visando à participação da sociedade na valorização e conservação do patrimônio cultural, na manutenção da limpeza urbana e no uso adequado dos espaços e equipamentos públicos.
- Adotar e divulgar os padrões de paginação das calçadas do Hipercentro, incluindo normas para localização de mobiliário urbano e acessibilidade universal e a valorização da arborização.

- Atribuir ao poder público a iniciativa pela execução e manutenção integral das calçadas do Hipercentro, com recursos oriundos da concessão onerosa do espaço subterrâneo pelas concessionárias de serviços públicos, da contribuição de melhorias e parcerias com comerciantes e proprietários.
- Desenvolver estudos para viabilizar a implantação de galeria seca para as redes de infra-estrutura que se utilizam do espaço subterrâneo das calçadas, responsabilizando as empresas concessionárias dos respectivos serviços pelo custo de implantação e manutenção das mesmas.
- Instalar sanitários públicos em locais de maior concentração de usuários, localizados preferencialmente no interior de equipamentos de uso coletivo, galerias e outras edificações de fácil acesso ao público.
- Criar feiras, exposições e eventos (comidas típicas, livros, artes, artesanato, teatro de rua, músicos de rua, gemas, moda) nos espaços públicos requalificados e em imóveis subutilizados.
- Criar novos espaços para atividades culturais.
- Criar espaço adequado para a prática de esportes radicais urbanos.
- Otimizar a capacidade polarizadora do Parque Municipal, democratizando e atraindo novos usuários através da promoção de eventos de baixo impacto ambiental no horário do almoço e de atividades que valorizem seus aspectos histórico e culturais, e garantindo a segurança, a acessibilidade e a manutenção permanente de seus espaços.
- Criar mecanismos de ocupação dos imóveis ociosos ou subutilizados, em parceria com agentes culturais já atuantes (grupos teatrais, dança, música, capoeira, etc.), que possibilitem e incentivem a ação permanente desses agentes no Hipercentro.

## 4.4 - Desenvolvimento Econômico

- Reforçar o caráter do Hipercentro como referência regional e metropolitana, através do incentivo às atividades culturais e ao comércio especializado (gemas, jóias, moda, mercados, etc).
- Reconhecer e promover o desenvolvimento de pólos de atividades em áreas específicas do Hipercentro. Ex: moda e turismo de negócios; máquinas e equipamentos; cultura e lazer.

- Fortalecer o Programa Municipal de Economia Popular e Solidária, integrando-o aos shoppings populares e feiras do Hipercentro como ação complementar de compensação à retirada dos camelôs das ruas.
- Fortalecer a política de transferência dos camelôs para os shoppings populares, investindo em capacitação.
- Criar condições para a inserção dos camelôs no mercado formal, garantindo a fiscalização da atividade.
- Manter a diversidade e o dinamismo do Hipercentro, garantindo e incentivando as atividades já instaladas.
- Elaborar estudos, visando identificar novas “vocações” e/ou novos potenciais para promoção de projetos de intervenções específicas.
- Fazer um plano de marketing para reverter a imagem negativa do centro.
- Incentivar a formação de uma cadeia produtiva voltada para educação, cultura, turismo e lazer no Hipercentro, fortalecendo as ligações dos espaços públicos, equipamentos e estabelecimentos que já cumprem ou possam vir a abrigar essas funções.
- Viabilizar e incentivar a ocupação dos centros comerciais e galerias com atividades comerciais, serviços e programas de inclusão social.
- Priorizar a volta das instituições públicas municipais para o Hipercentro, mantendo diálogo com as administrações estadual e federal para que façam o mesmo.
- Melhorar as condições ambientais, de segurança, de circulação de pedestres, de acesso ao transporte coletivo, como forma de incentivo ao comércio e à prestação de serviços.

#### 4.5 - Acessibilidade e Mobilidade

- Implantar intervenções viárias necessárias ao desvio do tráfego de passagem do Hipercentro.
- Implantar, de forma planejada, políticas de desestímulo à utilização de veículos particulares para acessar o Hipercentro, tais como reduzir o estacionamento público nas vias concomitantemente ao aumento das alternativas de transporte.

- Melhorar as condições de acesso ao Hipercentro a partir dos bairros limítrofes (Barro Preto, Carlos Prates, Lagoinha, Colégio Batista, Floresta), melhorando as passarelas, passeios, e condições de segurança para pedestres.
- Implantar ciclovias e rotas de caminamento de pedestres e criar políticas que incentivem o uso de meios não motorizados.
- Priorizar o transporte coletivo em relação ao transporte individual.
- Dar continuidade ao sistema de tronco-alimentação do transporte coletivo, implantando outras estações previstas fora do Hipercentro e reduzindo o número de linhas que passam pela área.
- Melhorar as condições de infra-estrutura dos pontos de embarque e desembarque.
- Racionalizar a circulação do transporte coletivo, priorizando-o em determinadas vias, criando áreas onde o mesmo não circule.
- Criar faixas, pistas e vias exclusivas para o transporte coletivo, realizando, se necessário, intervenções viárias.
- Reconhecer a localização e função estratégica da atual Rodoviária para o sistema de transporte coletivo e redução do tráfego de passagem no Hipercentro, garantindo a utilização de seu andar inferior como terminal metropolitano e dando uso cultural ao andar superior, na hipótese de desativação da sua atual função com a construção do novo terminal rodoviário.
- Fazer gestão junto ao Estado para a implantação do Plano Metropolitano de Transporte.
- Criar alternativas de transporte diferenciado para públicos específicos, sem abrir mão da qualidade do transporte existente.
- Priorizar e garantir a segurança e o conforto dos pedestres.
- Ampliar, sempre que possível, os passeios nas ruas com grande movimentação de pedestre, permitindo apenas trânsito local (p.ex. triângulo formado pelas Avenidas Amazonas, Santos Dumont e Paraná).
- Melhorar o acesso a equipamentos e áreas públicas (p.ex. Praça Raul Soares e Parque Municipal).

- Implantar, sempre que possível, travessia em nível para pedestre.
- Implantar, sempre que possível, soluções que visem reduzir o conflito entre o tráfego de veículos, carga e descarga e pedestres e medidas moderadoras de tráfego que privilegiem a travessia de pedestres.
- Fazer campanhas educativas que estimulem motoristas a dar prioridade à travessia de pedestres e esclareçam motoristas e pedestres quanto aos seus direitos e deveres.
- Implantar intervenções para melhorar a acessibilidade para portadores de necessidades especiais, adequando os logradouros públicos às normas de acessibilidade universal.
- Incrementar, aperfeiçoar e implantar sinalização para pedestres e portadores de necessidades especiais.
- Reduzir o número de linhas no mesmo ponto de embarque e desembarque, melhorando o conforto dos usuários e facilitando a locomoção de deficientes.
- Padronizar postes e elementos de sinalização.
- Garantir a fiscalização das normas para instalação de mobiliário urbano contidas no novo Código de Posturas.

## 5 - PROPOSTAS

Apresentam-se a seguir ações e projetos de intervenção visando à reabilitação do Hipercentro para o atendimento das diretrizes gerais e específicas definidas no item anterior. Tais propostas, resultantes do processo participativo adotado no desenvolvimento deste Plano, foram organizadas de acordo com a natureza específica das ações e principais objetivos a serem alcançados de acordo com os itens apresentados nos sub-itens seguintes, mas guardam entre si estreita relação de interdependência e complementariedade que poderá ser constatada pela própria descrição do conteúdo das mesmas.

### 5.1 - Gestão

Experiências brasileiras, a exemplo de suas precursoras estrangeiras, mostram que o sucesso na implementação de planos de reabilitação de áreas centrais depende fundamentalmente de uma gestão eficiente e específica que articule os diversos interesses, sejam políticos, administrativos, econômicos ou sociais, e que coordene as diversas ações setoriais, sem prescindir, contudo, do caráter democrático e participativo do processo de planejamento e tomada de decisões.

Desta forma, para que o Plano de Reabilitação do Hipercentro - desenvolvido a partir de premissas de participação e inclusão - alcance seus objetivos, é importante que, em primeiro lugar, se institucionalize o Programa Centro Vivo, que já vem abrigando as diversas ações de requalificação dos espaços e de reabilitação da área. Em segundo lugar, é fundamental que se constitua uma instância gestora com relativa independência administrativa, com recursos suficientes para promover as articulações necessárias à implementação de ações intersetoriais e com corpo técnico capacitado para o suporte devido. A equipe técnica deverá preferencialmente ficar instalada no Hipercentro, de modo a dar maior visibilidade ao Programa e facilitar o contato com o público interessado.

Tal instância gestora, a ser criada, deverá ter as seguintes atribuições:

- coordenar o processo de implementação das propostas do Plano;
- articular ações das diversas Secretarias e demais órgãos municipais;
- promover a integração com as políticas públicas de segurança,

geração de emprego e renda, população de rua/migrantes e transporte coletivo);

- manter atualizado banco de dados sobre a área e prestar informações ao público;
- analisar e opinar sobre projetos de requalificação propostos para o Hipercentro;
- identificar “vocações” e/ou novos potenciais para promoção de projetos de intervenções específicas;
- articular propostas para estimular investimentos privados em quarteirões, lotes e imóveis onde haja interesse de reabilitação;
- promover a convergência de interesses e facilitar a tramitação e aprovação de projetos de reabilitação;
- desenvolver campanhas e outras ações de educação patrimonial, sanitária e urbana;
- fazer um plano de marketing para valorizar o Hipercentro;
- incentivar a formação de associações representantes das diversas regiões do Hipercentro, através de assessoria à constituição das mesmas.

Com o intuito de preservar o caráter democrático do processo de construção do Plano de Reabilitação do Hipercentro, deverá ser instituído o Conselho Consultivo do Hipercentro, com representantes do Poder Público e da Sociedade Civil com a atribuição de acompanhar a implementação das diretrizes, projetos e demais ações propostas, bem como subsidiar os demais conselhos municipais vinculados às políticas urbanas, o Conselho Municipal de Política Urbana/COMPUR, o Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte/CDPCM-BH e o Conselho Municipal de Meio Ambiente/COMAM, nas decisões afetas aos interesses de reabilitação da área de estudo.

### 5.2 - Legislação

No desenvolvimento das leituras técnica e comunitária foram identificados alguns aspectos legais mercedores de revisão/alteração ou complementação, tendo em vista os objetivos de dinamização dos usos e atividades econômicas, estímulo ao uso residencial e valorização do patrimônio histórico e da paisagem,

propostos pelo Plano de Reabilitação. A Lei 9.326/2007, aprovada em janeiro do ano corrente, com a finalidade de regulamentar a adaptação de imóveis existentes no Hipercentro para os usos residencial e cultural, veio dar grande contribuição nesse sentido. Contudo, foram identificadas ainda algumas questões importantes a serem encaminhadas visando à melhor adequação do aparato legal aos pressupostos e objetivos do Plano.

As propostas são:

- Ampliação do perímetro da Zona Hipercentral-ZHIP estabelecida na Lei 7.166/96, de modo a incorporar os quarteirões no entorno da praça Raul Soares: atualmente, o limite da ZHIP passa pelo eixo da Avenida Bias Fortes, o que se mostra inadequado, pois a praça e seu entorno constituem uma unidade espacial que não deve ter tratamento diferenciado;
- Possibilidade de transferir potencial construtivo da Zona Hipercentral para a Zona Central de Belo Horizonte: a possibilidade de ampliação da zona receptora de Transferência de Direito de Construir mostra-se interessante como forma de estimular novos empreendimentos na ZHIP que hoje conta com um grande número de imóveis tombados;
- Extensão de normas de posturas relativas a padrão e instalação de mobiliário urbano e de engenhos de publicidade definidas para os conjuntos urbanos tombados para todo o Hipercentro: os conjuntos urbanos tombados cobrem parte significativa da área do Hipercentro. As áreas atualmente sem proteção, contudo, como a Avenida Olegário Maciel e adjacências, também abrigam valioso patrimônio arquitetônico. Com base nessa constatação e no fato de que o Hipercentro constitui uma unidade enquanto referencial simbólico da cidade, propõe-se que toda a área tenha o mesmo tratamento quanto a estes aspectos;
- Regulamentação de critérios que possibilitem a antecipação da isenção anual do Imposto Predial e Territorial Urbano-IPTU para imóveis tombados mediante a aprovação, pela gerência responsável pela proteção do patrimônio no âmbito da Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana-SMARU, de projeto de recuperação do imóvel e de cronograma de obras: para muitos imóveis a isenção antecipada é fundamental para a promoção de sua recuperação.
- Desconto das áreas de circulação horizontal de galerias comerciais localizadas no pavimento térreo com abertura para dois ou mais



do Contorno, não existem ligações transversais entre esses eixos, o que leva um grande número de veículos ao Hipercentro apenas para fazer esta articulação.

Assim, propõe-se a construção de um anel externo à Avenida do Contorno e interno ao anel rodoviário que faça a ligação transversal entre os vários corredores da cidade, constituído pelas seguintes vias representadas esquematicamente na figura 15:

- Avenida Mem da Sá.
- Via 710.
- Avenida Bernardo Vasconcelos.
- Avenida Américo Vespúcio.
- Avenida Carlos Luz.
- Via 800 (túnel).
- Avenida Tereza Cristina.
- Avenida Barão Homem de Melo.
- Avenida Raja Gabaglia.
- Avenida Luiz Paulo Franco.
- Anel da Serra.
- Avenida Agulhas Negras.
- Avenida Bandeirantes.

Algumas dessas ligações estão sendo implantadas, como é o caso da via 710. Está em fase final de construção, a trincheira que liga a Avenida Bernardo Vasconcelos à Avenida Américo Vespúcio que, juntas, fariam parte deste anel. Por outro lado, algumas dessas vias ainda não existem e/ou deverão ser preparadas para receber este novo contingente de tráfego.

### Complementação do Complexo Viário da Lagoinha

A atual configuração do sistema viário da Lagoinha é um dos fatores que contribuem para a utilização das vias do Hipercentro para a articulação de viagens que não se dirigem a ele. Isto acontece porque nem todos os destinos são contemplados apenas com as alças existentes. Assim, a complementação desse sistema, mediante a construção de alças que permitirão trocas entre as vias arteriais que chegam até ele (Antônio Carlos, Cristiano Machado, Pedro II, Contorno e Andradas) é uma intervenção fundamental para se atingir o objetivo de desvio do tráfego de passagem da área de estudo.

Este projeto deverá contemplar também a melhoria da transposição da área para pedestres, através da construção de novas passarelas e melhoria das existentes e interligação da Rodoviária à estação de Metrô da Lagoinha (figura 16).

Figura 16 - Complementação do Complexo Viário da Lagoinha



Fonte: proposta SMURBE/BHTRANS, 2006

## Reforço a Outras Opções de Desvio do Hipercentro

Além das propostas anteriores, voltadas para os desvios de longo percurso, outra medida que pode contribuir para desviar o tráfego de passagem pelo Hipercentro é o reforço do anel formado pelas avenidas do Contorno, Andradas, Bias Fortes, Rua Timbiras e Alameda Ezequiel Dias.

Essas vias fazem uma espécie de contorno tangencial no Hipercentro, de forma que o incentivo ao uso das mesmas contribuiria para diminuir o tráfego de passagem no seu interior, tanto na direção Norte - Sul como na Leste - Oeste. Os fluxos provenientes da Avenida Amazonas com destino à Região Leste devem sair pela Rua Araguari e, posteriormente, pelas avenidas do Contorno e Andradas, ou então pela Rua Timbiras, Alameda Ezequiel Dias chegando à Avenida Andradas. O tráfego da região sul com destino ao Complexo da Lagoinha e suas possibilidades de rotas deve ser instruído a utilizar a Alameda Ezequiel Dias, Avenida Andradas e Avenida do Contorno. Já o fluxo vindo da região Norte (Avenida Antônio Carlos) com destino à região Sul deverá ser induzido a utilizar a rota Viaduto Leste, Avenidas do Contorno, Andradas e Francisco Sales. Uma alternativa para fluxos no sentido Norte-Sul e Sul Norte utiliza a Avenida Bias Fortes, a Praça Raul Soares e o Viaduto Castelo Branco. É utilizada, por exemplo, por fluxos interligando a Pampulha à Savassi (ver figura 17).

Essa proposta se viabiliza através de tratamento das vias com objetivo de obter ganhos de capacidade (melhorias geométricas em interseções, eliminação de estacionamento ao longo das vias e sincronização semafórica), além de sinalização indicativa com o objetivo de direcionar o fluxo em direção a elas.

## Continuidade de Implementação do Sistema Tronco-Alimentado de Transporte Coletivo

O tráfego de passagem no Hipercentro é composto pela circulação de veículos particulares e do transporte coletivo. A proposição de continuidade de implantação de estações de integração fora da área central contribuirá para reduzir o volume de ônibus no Hipercentro e otimizar a operação dos pontos de embarque e desembarque, reduzindo o número de pontos e de linhas por ponto. Neste sentido, a proposta destina-se a modificar o caráter do Hipercentro, hoje tido como um grande terminal aberto, no qual cerca de 30% dos embarques são destinados a transbordo, uma vez que uma expressiva parcela dessas integrações e transbordos ocorrerá fora do Hipercentro.

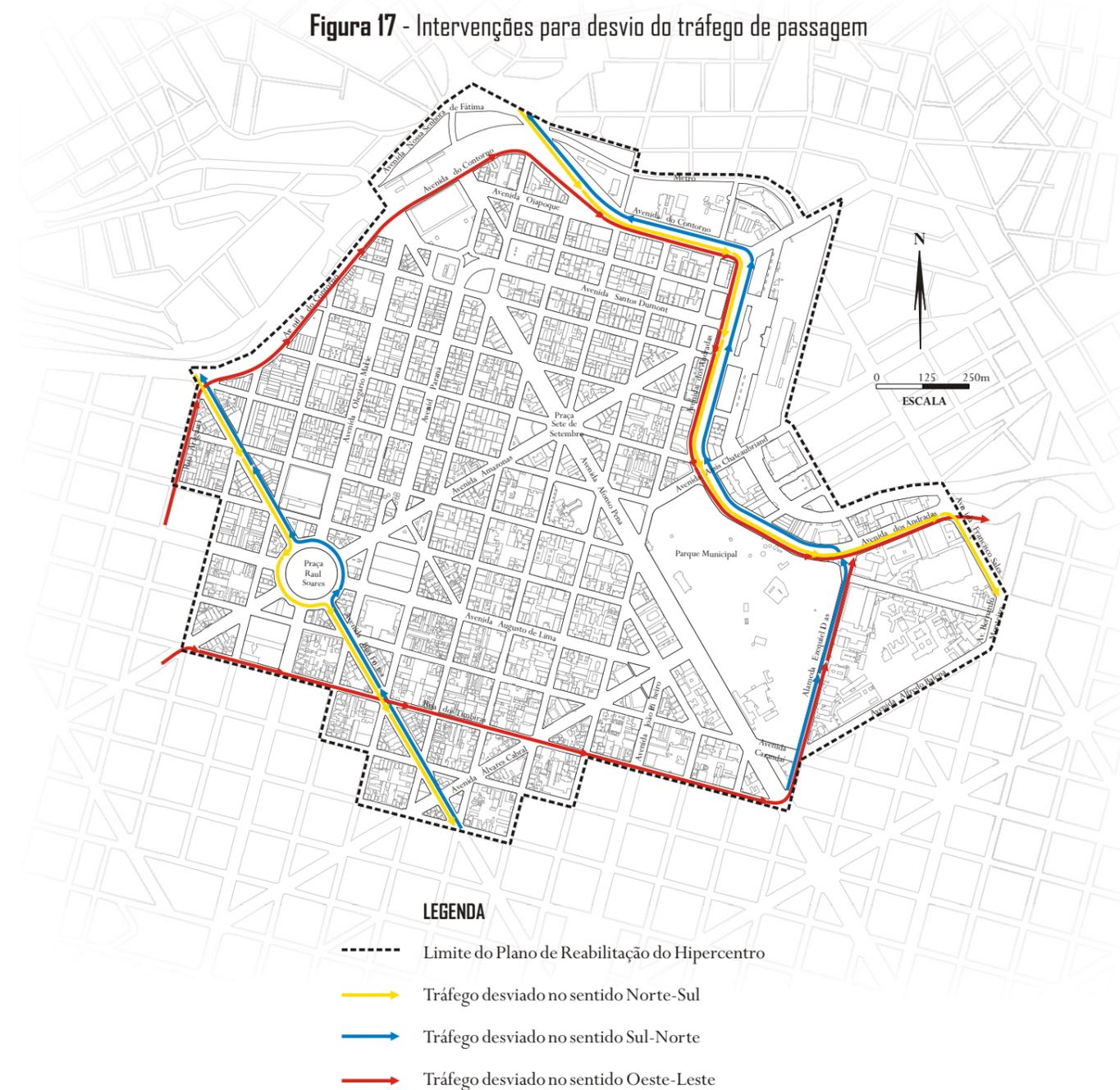
## 5.3.2 - Reordenação da Circulação Viária no Hipercentro

Consoante com a diretriz de priorização do transporte coletivo e criação de áreas prioritárias para os pedestres, propõe-se que os ganhos de capacidade advindos da diminuição do tráfego de passagem pelo Hipercentro, detalhados anteriormente, possam ser apropriados por esses segmentos.

A proposta inicial é priorizar os acessos do transporte coletivo ao Hipercentro, garantindo a continuidade das *bus ways* que chegam à área pelas avenidas Antonio Carlos e Cristiano Machado através do

Complexo da Lagoinha e das avenidas que cortam a área de estudo: Afonso Pena, Amazonas, Paraná, Santos Dumont, Amazonas e Augusto de Lima.

Propõe-se, assim, destinar alças específicas das obras de arte do Complexo para o atendimento exclusivo ao transporte coletivo. A *bus-way* da Avenida Antônio Carlos deverá acessar o Centro pelo tramo exclusivo do Viaduto A e Rua Curitiba, com pista exclusiva em ambos os sentidos. Também a *bus-way* da Avenida Cristiano Machado passará a contar com acesso diferenciado para o Centro, com faixa exclusiva no Viaduto Leste.





## Entorno da Praça Sete

A função mais objetiva do entorno da Praça Sete é a de intermediar e compatibilizar as alterações propostas para a Praça Rio Branco e Praça Raul Soares.

O trecho da Rua São Paulo após o cruzamento com a Avenida Amazonas deverá ter seu sentido invertido para evitar que se configure um novo corredor de sentido sul-norte na Rua São Paulo, o que iria contra as diretrizes do Plano de reduzir o fluxo de passagem.

Além disso, o sentido deverá ser invertido visto que os ônibus que chegarão pelo tramo exclusivo do Viaduto A acessarão, principalmente, a Avenida Afonso Pena pela Praça Rio Branco e, desta forma, várias linhas precisarão completar seus itinerários em direção à Avenida Amazonas. A intervenção visa, ainda, diminuir os estágios nas interseções com a Avenida Afonso Pena e com a Avenida Amazonas, ao mesmo tempo em que se cria a possibilidade de instalação de pontos de embarque e desembarque de passageiros nestes dois quarteirões.

Todavia, recomenda-se que seja realizado um estudo específico para verificar os ganhos e as perdas, no que diz respeito a operação do tráfego com a implantação desta intervenção.

Dentro do contexto do sistema de transporte coletivo, particularmente para o seu usuário, a Praça assume importância ainda maior devido à atração que desempenha como destino das viagens e itinerários das linhas. O próprio projeto do sistema de Metrô da cidade prevê, nas duas linhas que vão cruzar o Centro, a localização de terminais, um para cada linha, na Praça Sete.

## Entorno da Praça Raul Soares

A localização estratégica da região da Praça Raul Soares é de suma importância, pois esta se apresenta como estrutura macro-dispersora dos fluxos entre o Hipercentro e as regiões Oeste, Noroeste e Sul.

Assim, deve-se considerar o papel fundamental das vias que compõem os anéis internos e externos da Praça e adjacências para os itinerários e pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo que cruza a região.

Considerando as características especiais desta Praça como patrimônio cultural protegido e as diretrizes aprovadas para sua requalificação, especial atenção deve ser dada à localização de pontos de embarque e desembarque na área, evitando-se bloquear eixos de visada e interferências visuais na paisagem da mesma.

## Faixas Exclusivas Para Transporte Coletivo

A implantação de faixas exclusivas é fundamental para otimizar a operação do sistema de transporte coletivo no Hipercentro. Propõe-se habilitar o sistema para que, a partir da inclusão de portas em ambos os lados dos veículos, estes possam atender os passageiros também do lado esquerdo, evitando-se os conflitos comuns que ocorrem nas faixas de rolamento e calçadas à direita - carga e descarga, estacionamento, entrada e saída de garagens além das conversões à direita, bem mais usuais que as à esquerda.

A apropriação do canteiro central para o pedestre melhora ainda o nível de serviço dos passeios atuais, permitindo a recuperação de suas calçadas e a implantação de projetos de paisagismo específicos os quais devem valorizar a paisagem e proporcionar conforto e segurança para os pedestres.

Os corredores destacados para receber este tratamento geométrico e paisagístico, apresentados na Figura 20, contemplam aqueles já utilizados pelo transporte coletivo e outros com grande potencial para cumprir essa função.

Neste sentido, cabe destacar que a crescente tronco-alimentação do sistema de transporte coletivo e a racionalização do número de linhas que atravessa o Hipercentro é fator fundamental para a redução de impactos negativos dessa proposta no que se refere ao adequado dimensionamento de fluxos e número de pontos de embarque e desembarque ao longo dessas vias.

Sempre que possível, as vias exclusivas devem ser diferenciadas pelo revestimento do piso. A especificidade dos mesmos inibe ainda mais a utilização dessas vias por veículos não autorizados.

É importante salientar que a implantação de abrigos nos canteiros centrais não deve prescindir de projetos arquitetônicos cuidadosamente elaborados de forma a torná-los plenamente compatíveis com a preservação da arborização e do patrimônio cultural.

## 5.3.3 - Intervenções voltadas à melhoria dos acessos de pedestres ao Hipercentro

Para melhorar as condições de acesso de pedestres ao Hipercentro, são propostas novas travessias apoiadas nas obras de arte existentes no Complexo da Lagoinha, com especial destaque para:

- Passarela justaposta ao Viaduto B, ligando os limites dos bairros Bonfim e Carlos Prates ao Centro, com acesso à Estação do Metrô e Rodoviária;
- Passarela apoiada no Viaduto Leste, fazendo a ligação entre a Lagoinha e Colégio Batista ao Centro;
- Adaptação da passarela já existente junto ao Viaduto A, com a previsão de acesso à Rodoviária.

Deverão permanecer em operação a passarela existente que une o Restaurante Popular ao Hipercentro, a travessia da Avenida Antônio Carlos próxima à Rua Rio Novo, além daquela que atende os pedestres do bairro Floresta, na continuação da Rua Varginha.

Com o objetivo adicional de melhorar a articulação entre ônibus e metrô, facilitando os transbordos a pé, propõe-se a interligação da estação rodoviária à estação da Lagoinha, através da implantação de uma laje sobre a Avenida do Contorno unindo os andares superiores dos dois edifícios.

## 5.3.4 - Intervenções voltadas à priorização da circulação de pedestres

### Vias Preferenciais Para Pedestres

Objetivando direcionar e priorizar o caminhar dos pedestres em algumas vias, proporcionando-lhes maior conforto e segurança e incentivando novas formas de apropriação do espaço, propõe-se o alargamento do passeio com manutenção de pista veicular apenas para o trânsito local nas vias relacionadas a seguir e mostradas na Figura 21, a exemplo do tratamento dado à Rua dos Carijós.

- Rua Tupis (entre avenidas Amazonas e Afonso Pena) e Rua Goitacazes (entre ruas Curitiba e Bahia);
- Rua Rio de Janeiro (entre avenidas Santos Dumont e Álvares Cabral) e Rua Carijós (entre avenidas Andradas e Olegário

Maciel). Estas duas vias formariam dois eixos perpendiculares de caminhada de pedestres, tendo a Praça Sete como centro. Vale ressaltar que a Rua Rio de Janeiro já está recebendo este tipo de tratamento;

- Rua Guajajaras (entre Rua Curitiba e Avenida Álvares Cabral). Esta via localiza-se na parte do Hipercentro onde existe um maior uso residencial;
- Rua Goiás (entre Avenida Álvares Cabral e Rua da Bahia);
- Rua dos Tamoios (entre Rua Curitiba e Avenida Olegário Maciel).

### Vias Preferenciais para Pedestres e Transporte Coletivo

Além dessas, o tratamento urbanístico especial de algumas vias do Hipercentro devem conciliar a priorização do pedestre e do transporte coletivo, inibindo o tráfego misto e o estacionamento de veículos particulares ao longo dos passeios. São elas:

- Rua Curitiba (entre avenidas Afonso Pena e Amazonas);
- Rua Guarani (entre ruas Caetés e Tupis);
- Rua Guaicurus (entre ruas Espírito Santo e Curitiba);

- Rua São Paulo (entre avenidas Afonso Pena e Amazonas);
- Rua Tupinambás (entre avenidas Afonso Pena e Amazonas);
- Avenida Amazonas (entre Rua da Bahia e Rua Espírito Santo);
- Avenida Afonso Pena (entre Rua São Paulo e Praça Rio Branco).

Alguns destes trechos apresentam menores volumes de tráfego, porém são bastante utilizados pelo transporte coletivo, principalmente pelas linhas radiais do Departamento Estadual de Estradas de Rodagem de Minas Gerais - DER/MG. Nesse contexto, com a proposta de inversão das alças de chegada do viaduto B, o fluxo

Figura 19 - Faixas exclusivas para o transporte coletivo com desembarque no canteiro central: Avenida Afonso Pena

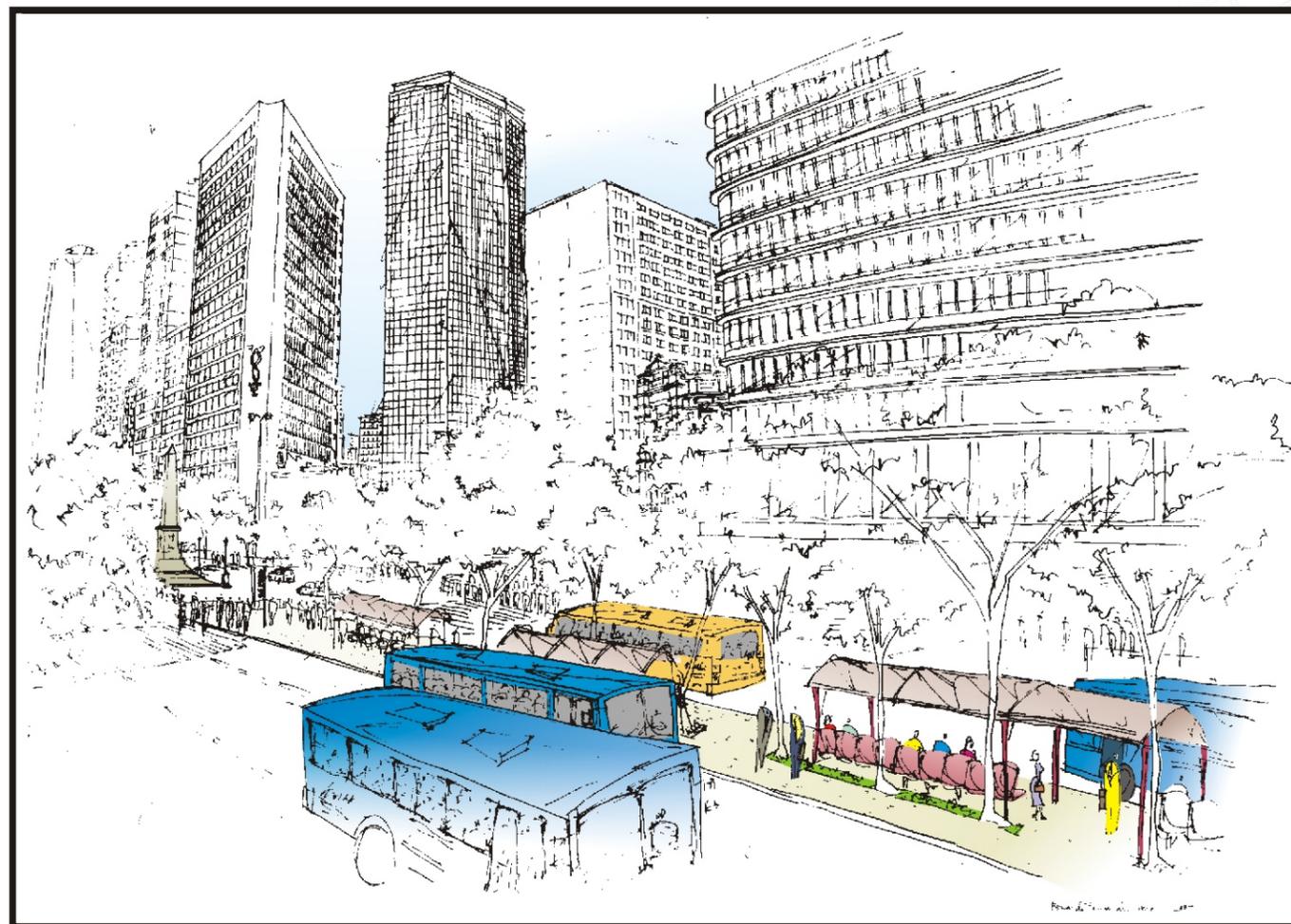


Figura 20 - Vias preferenciais para transporte coletivo: Faixas exclusivas

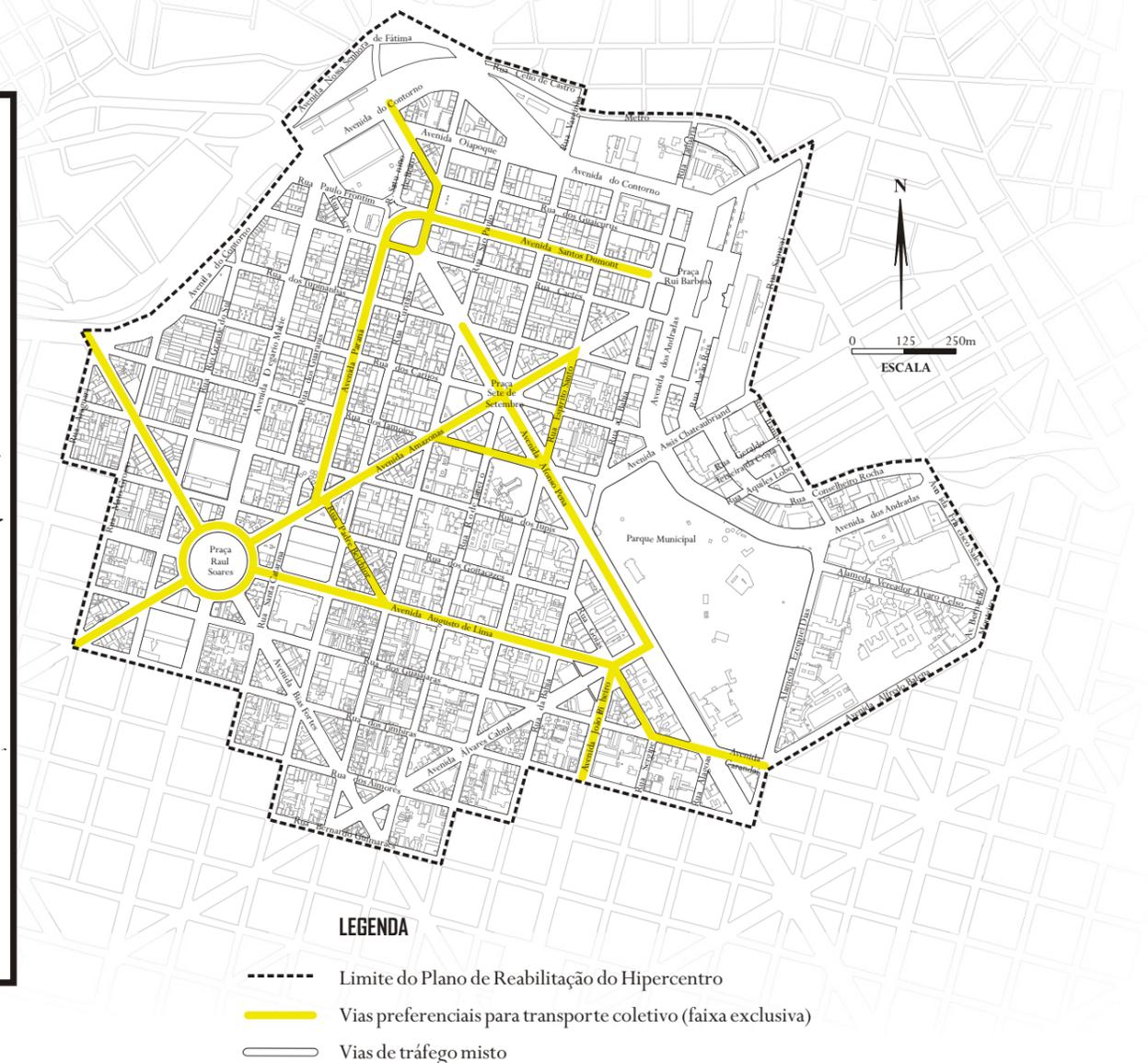
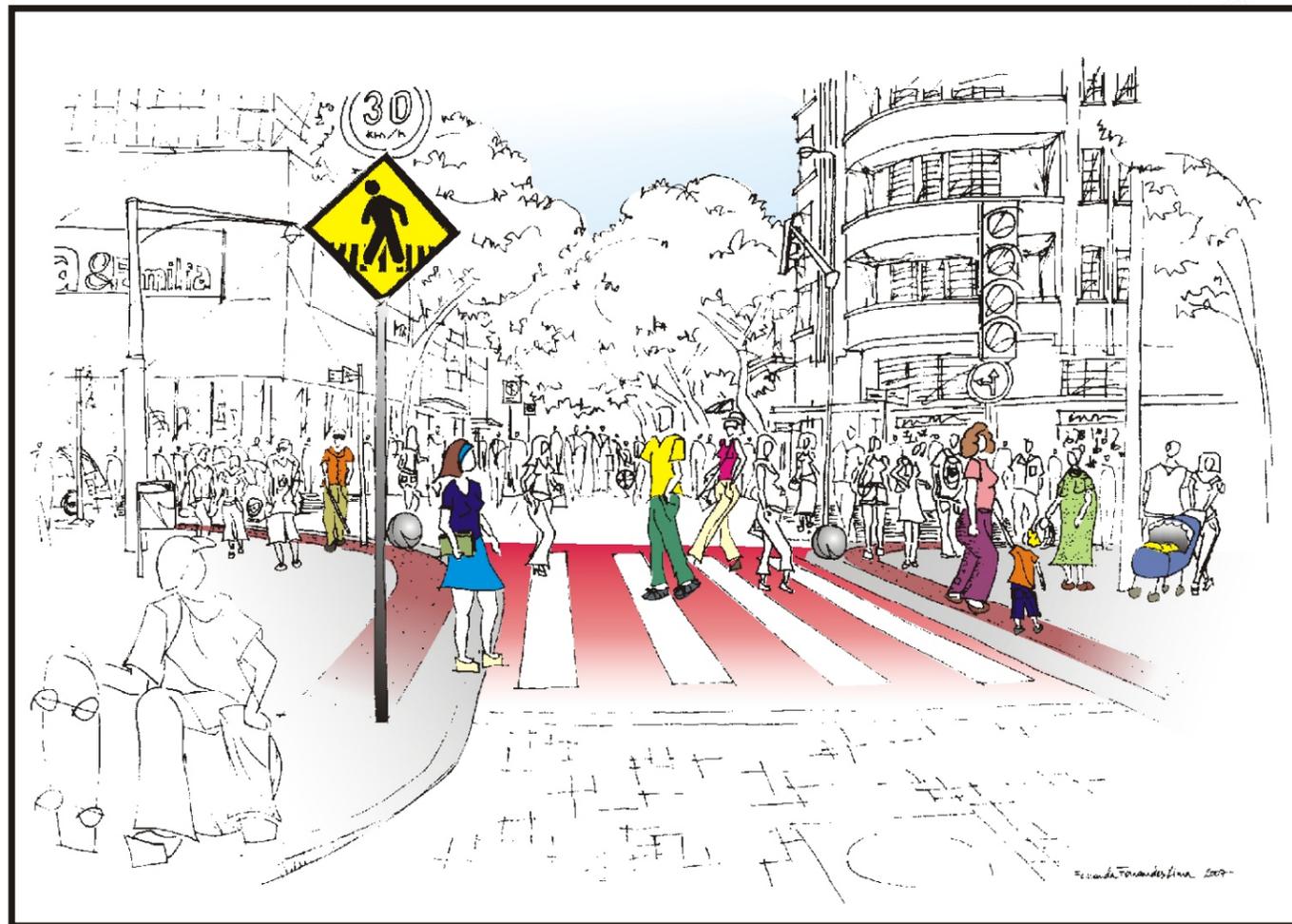


Figura 21 - Vias preferenciais para pedestres: Tráfego local (Rua dos Carijós)



de ônibus proveniente da Avenida Pedro II poderia utilizar mais intensivamente a Rua dos Guaranis.

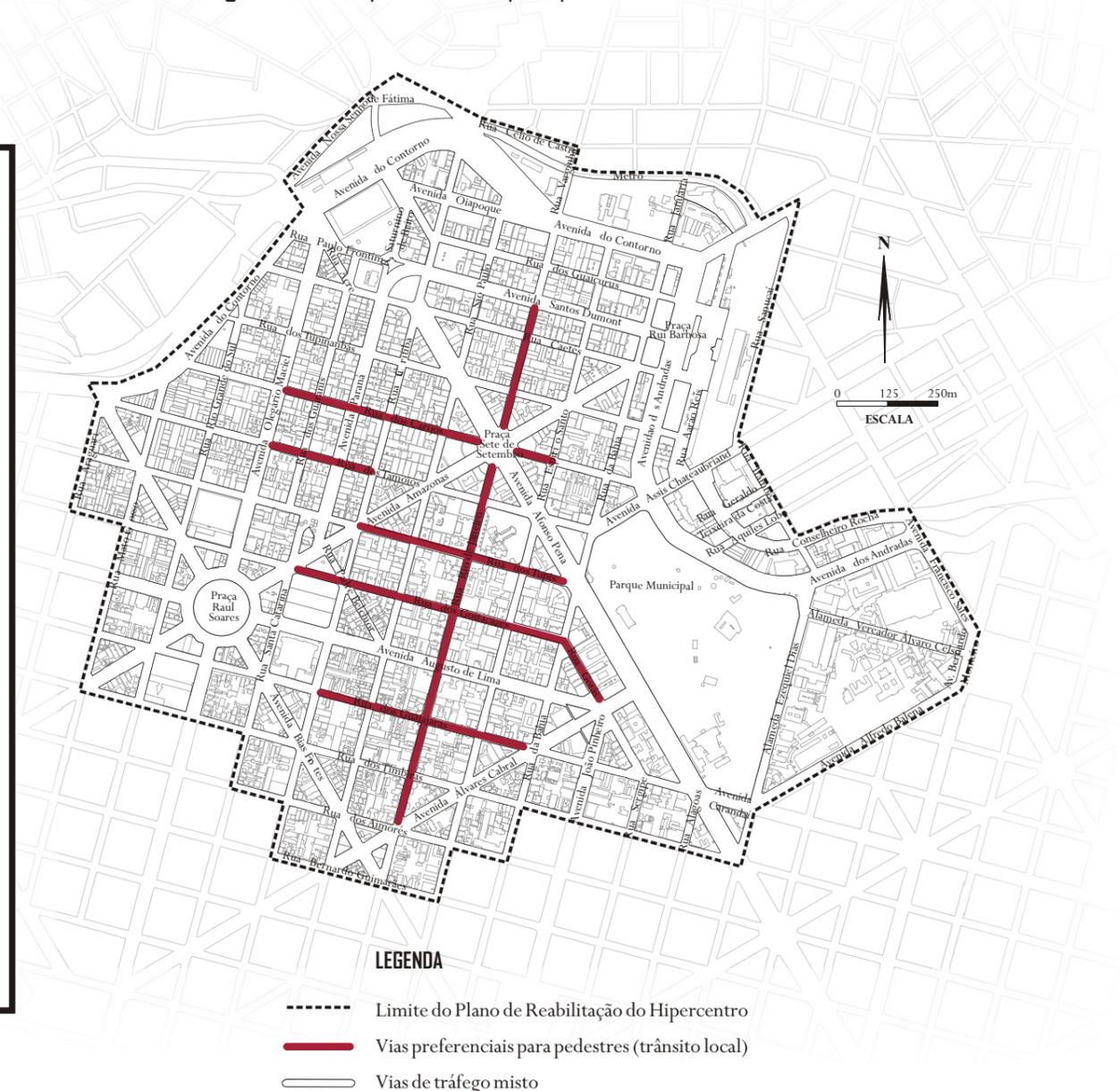
A proposta de inversão de sentido na Rua São Paulo também privilegiaria o novo fluxo de ônibus que passaria a acessar o Centro pelo tramo exclusivo do Viaduto A com destino à Zona Oeste da cidade e/ou Avenida Amazonas. Além disso, a Avenida Afonso Pena, entre a Praça Rio Branco e a Rua São Paulo, passará a operar com tráfego local e prioritariamente do transporte coletivo e, portanto, torna-se propícia, neste trecho, à implantação de medidas que também privilegiem o pedestre.

A Rua dos Guaicurus deveria receber tratamento similar ao dado à Rua Caetés, privilegiando os ônibus e ainda os pedestres com o alargamento de passeio.

A Avenida Amazonas no trecho selecionado é mão única e possui estacionamento à 90° graus que poderia ser remanejado, propiciando mais espaço para os pedestres.

A Rua dos Tupis no trecho selecionado já possui faixas preferenciais e deverá receber tratamento especial onde o pedestre também será privilegiado.

Figura 22 - Vias preferenciais para pedestres: Trânsito local



LEGENDA

- Limite do Plano de Reabilitação do Hipercentro
- Vias preferenciais para pedestres (trânsito local)
- Vias de tráfego misto

O trecho inicial da Rua Rio de Janeiro é uma porta de entrada ao centro para quem vem do Complexo Viário da Lagoinha e possui um significativo volume de ônibus, que deverá se manter.

Destaca-se que todos os projetos de requalificação de vias deverão contemplar as normas de acessibilidade e segurança para portadores de mobilidade reduzida, deficiência visual ou qualquer outra necessidade especial.

Apresenta-se na Figura 25 esquema ilustrativo das seções-tipo sugeridas para os três tipos de tratamento geométrico proposto para as diferentes funções do sistema viário do Hipercentro.

Figura 23 - Vias preferenciais para pedestres: Desestímulo ao tráfego misto (Rua Guaicurus)

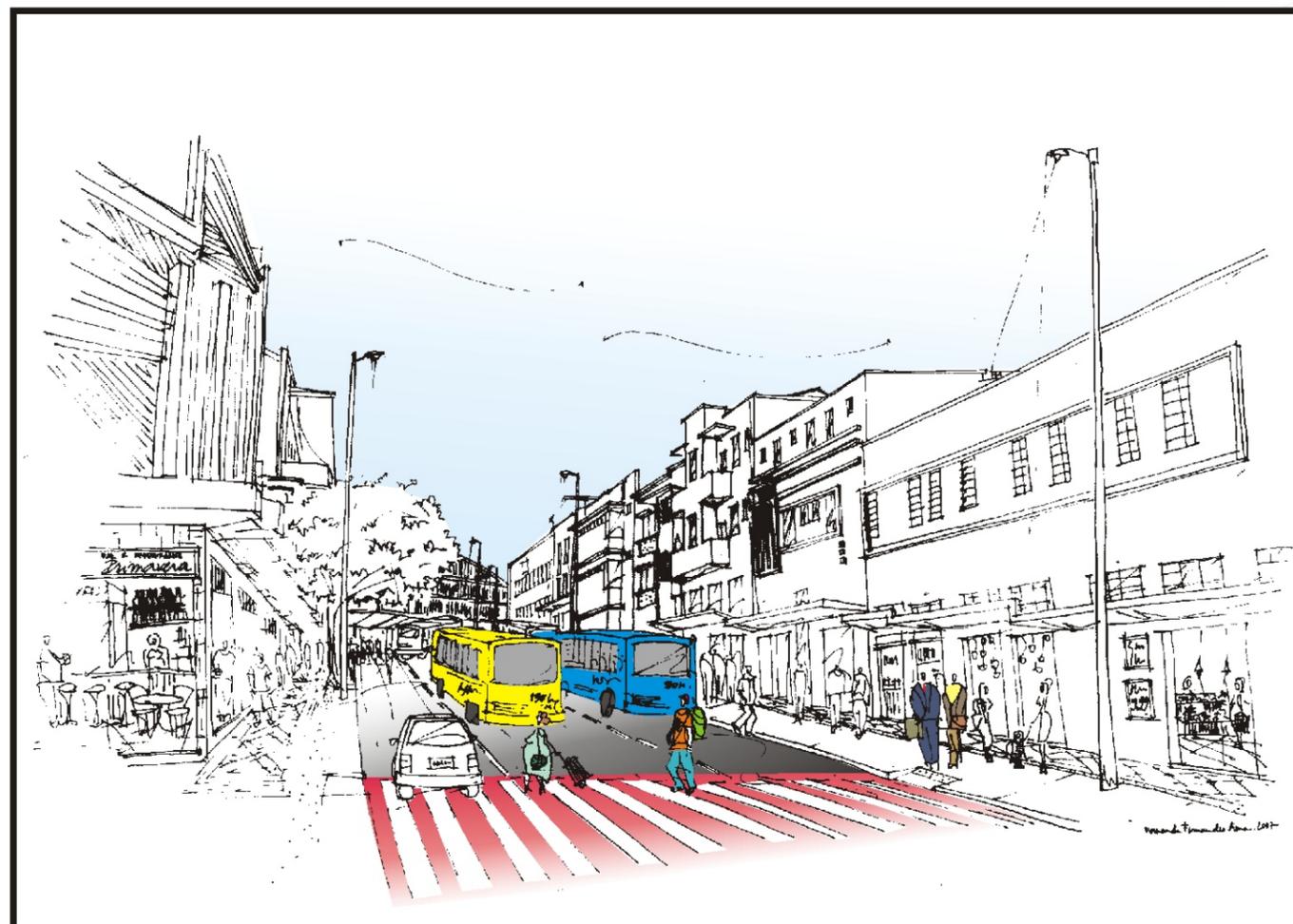
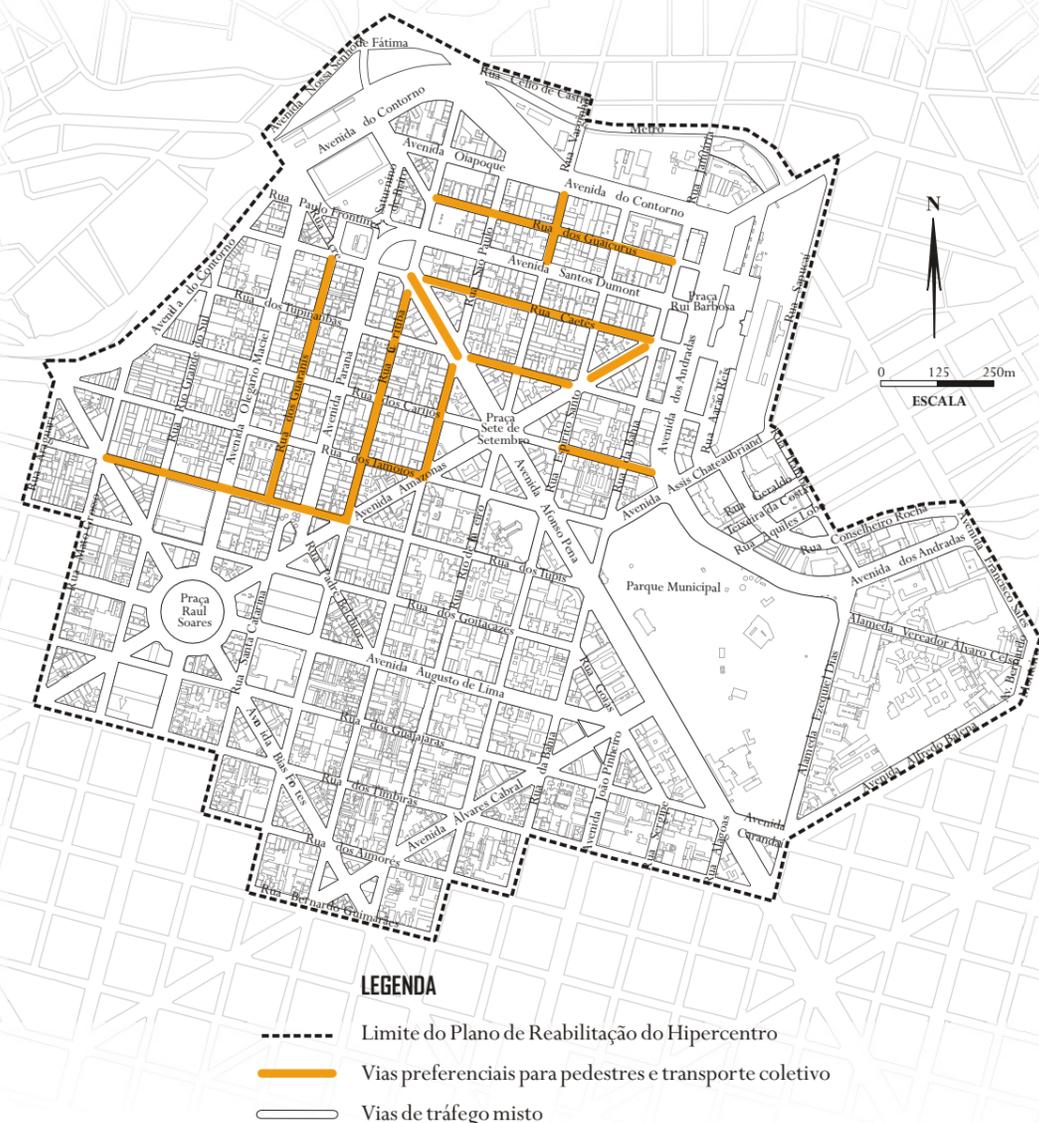


Figura 24 - Vias preferenciais para pedestres e transporte coletivo: Desestímulo ao tráfego misto



### 5.3.5 - Intervenções voltadas ao incentivo aos meios de transporte não motorizados

O incentivo aos meios de transportes alternativos, não motorizados, através da implantação de rotas para ciclovias, demanda um estudo que extrapola os limites do Hipercentro e deve ser abordado de maneira integral para o município, considerando os principais corredores da cidade. Todavia, são indicados para a região do Hipercentro, os locais com maior potencial para receber tratamento para implantação da infra-estrutura necessária a este modal, segundo Plano Ciclovitário da BHTrans.

A escolha de locais para a implantação de ciclovias é significativamente condicionada à topografia do sítio, sendo os fundos de vale, onde foram implantadas avenidas sanitárias, os mais indicados para receber esse tipo de equipamento.

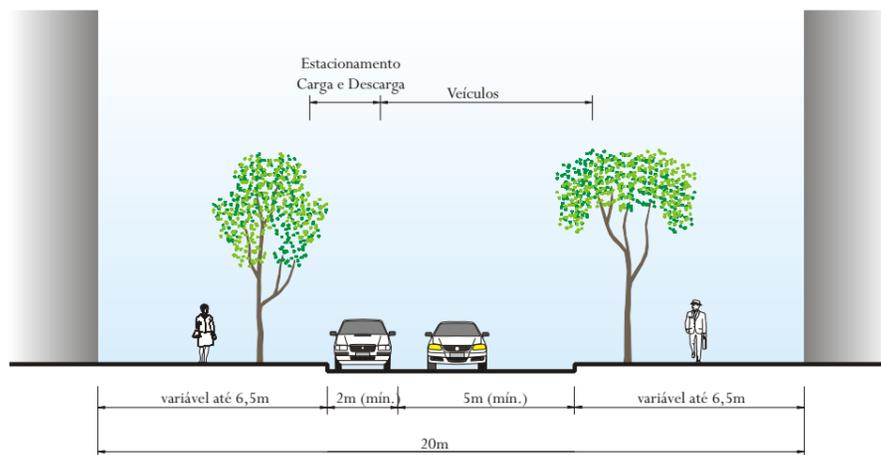
Visto que parte do Boulevard Arrudas já possui ciclovia, propõe-se que a mesma seja estendida, seguindo o leito do Ribeirão. Outros dois itinerários potenciais para implantação de infra-estrutura cicloviária são os vales dos córregos do Leitão e do Acaba Mundo. O primeiro permite a interligação da Barragem de Santa Lúcia ao Hipercentro, passando pela Avenida Prudente de Moraes e seguindo, na maior parte do seu percurso, pela Rua São Paulo. O segundo, interliga a Savassi à Região Hospitalar, através da Avenida Professor Moraes, chegando ao Hipercentro pela Alameda Ezequiel Dias. Ambos os percursos se interligam ao itinerário lesteoeste do vale do Ribeirão Arrudas como mostrado na Figura 26.

Complementando a infra-estrutura cicloviária, propõe-se a instalação de paraciclos em espaços públicos e bicicletários locais com grande potencial de atração de pessoas ou possibilidade de integração modal, quais sejam:

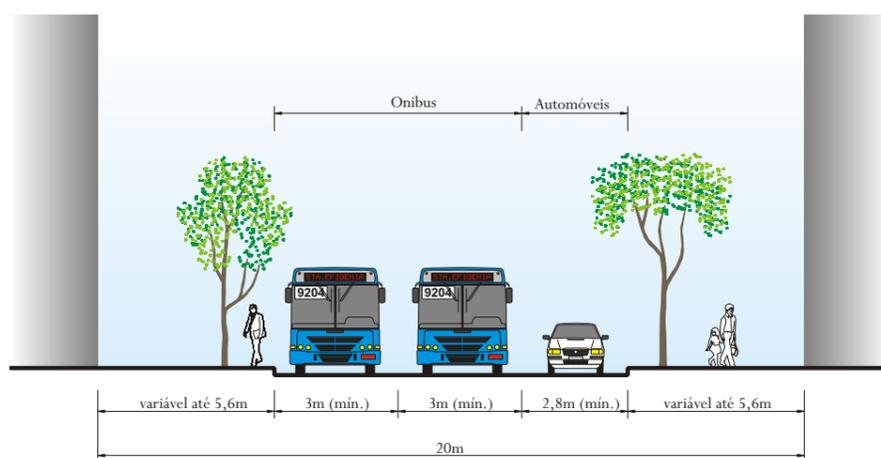
- Estação Central;
- Estação Lagoinha;
- Parque Municipal;
- Área Hospitalar;
- Escola de Engenharia;
- Mercado Central;
- Mercado Novo.

À medida que as propostas de priorização do transporte coletivo nas avenidas Santos Dumont e Paraná forem executadas, deve-se estudar a possibilidade de implantação de ciclofaixas também em vias adjacentes como na Rua dos Guaicurus, dos Guaranis e Rio Grande do Sul.

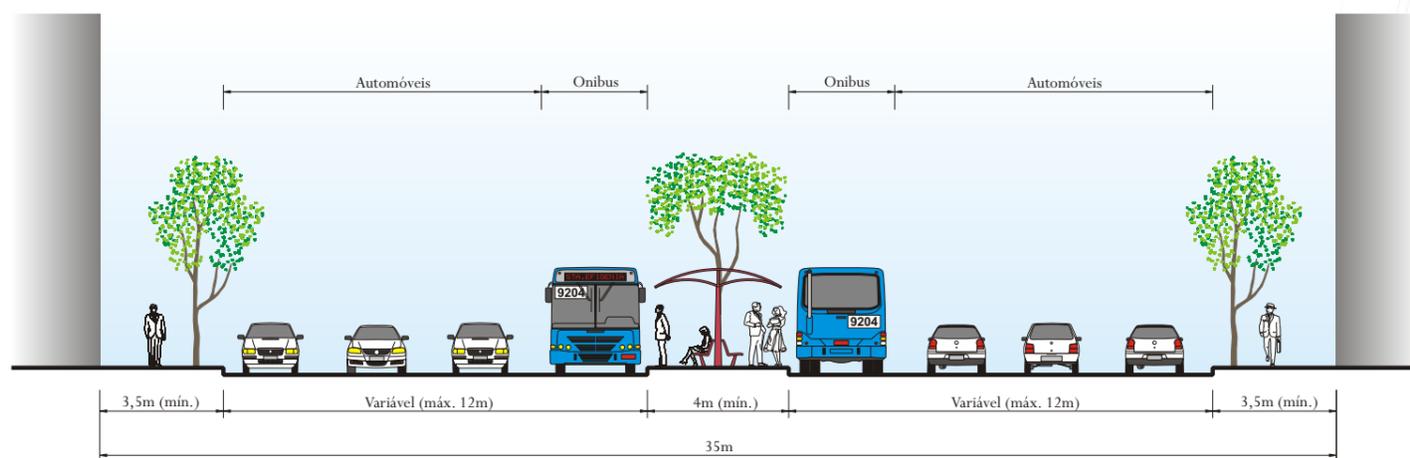
Figura 25 - Seções típicas sugeridas para as vias preferenciais



VIAS PREFERENCIAIS PARA PEDESTRES (trânsito local)

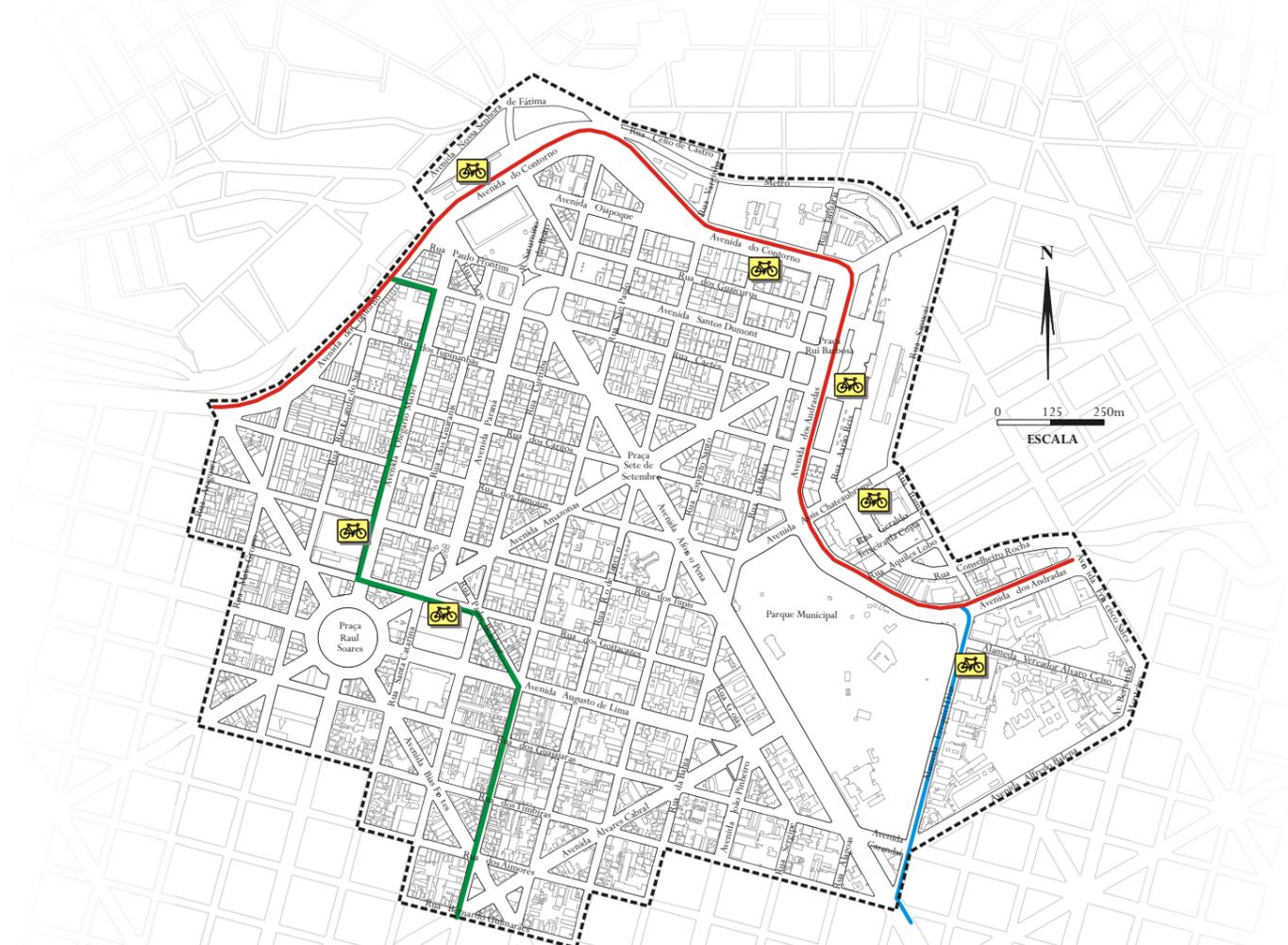


VIAS PREFERENCIAIS PARA PEDESTRES E TRANSPORTE COLETIVO



VIAS COM FAIXAS EXCLUSIVAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO

Figura 26 - Circuitos cicloviários no Hipercentro



LEGENDA

- Limite do Plano de Reabilitação do Hipercentro
- Vale do ribeirão Arrudas: ligação Leste-Oeste.
- Vale do córrego Leitão: ligação Av. Prudente de Moraes - Santa Lúcia - vale do ribeirão Arrudas.
- Vale do córrego Acaba Mundo: ligação Savassi - Vale do ribeirão Arrudas.
- 🚲 Bicletário

## 5.4 - Requalificação de Logradouros Públicos

Observa-se, atualmente, no Hipercentro o resultado positivo das ações de requalificação de logradouros públicos, reconhecido por moradores, comerciantes e usuários da região e atestado pelos dados de segurança pública que apontam para a redução das ocorrências de delitos em áreas que sofreram tais intervenções.

A proposta, portanto, é estender intervenções de requalificação a todos os logradouros da área de estudo, através da implementação de programa de recomposição da arborização, melhoria da iluminação pública e regularização das calçadas, segundo padrões desenvolvidos pela Gerência de Projetos da Secretaria de Administração Regional Municipal Centro Sul - GERPRO-CS, com as devidas adaptações para todas as vias do Hipercentro e adequação dos espaços às normas de acessibilidade universal e exigências contidas no Código de Posturas Municipal (Lei N° 8.616/2003) para instalação de mobiliário urbano.

Quanto à adequação dos espaços às normas universais de acessibilidade, os projetos devem seguir a legislação específica federal, estadual e municipal consolidada no Guia de Acessibilidade Urbana publicado pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte e CREA-MG<sup>(1)</sup>.

Na figura 27, estão ilustrados os padrões de desenho para as calçadas de alguns trechos de vias do Hipercentro.

Foram, também, selecionados vias e espaços públicos prioritários para receber projetos de tratamento paisagístico especial os quais, juntamente com a proposta de requalificação de praças e áreas de maior abrangência apresentadas no item 5.6, constituem-se projetos estratégicos para a melhoria das condições ambientais de áreas que devem ser valorizadas seja pelo forte apelo simbólico, seja pelo grande potencial de apropriação que as caracterizam. São elas as Alamedas Álvaro Celso, Ezequiel Dias, e Avenida Alfredo Balena na região hospitalar, a Avenida Olegário Maciel, as ruas da Bahia, Goiás e Sapucaí e os baixios dos viadutos Santa Tereza, da Floresta, Castelo Branco, A e B.

A seguir, são apresentadas diretrizes gerais para a arborização no Hipercentro e para o desenvolvimento de projetos urbanos seguros, bem como diretrizes específicas para os logradouros citados.

## Arborização

A norma municipal referente a plantio em logradouros públicos em Belo Horizonte<sup>(2)</sup> estabelece um padrão único de muda para toda a cidade. Na região do Hipercentro, por se tratar de uma região com grande circulação de pedestres, há a necessidade de se ter um padrão de muda especial, sendo desejáveis as seguintes características para plantio:

- Altura mínima de 2,5 metros entre o colo e a primeira inserção de galhos;
- Diâmetro de colo mínimo de 3,0 centímetros;
- Bom estado fitossanitário;
- Boa formação, sem troncos recurvados, com fuste único, sem ramificações baixas e copa com pelo menos três ramificações;
- Raízes bem acondicionadas em vasilhames adequados, com, no mínimo, 20 litros de volume, garantindo assim, o transporte sem o destorroamento;
- Não podem ser estioladas.

No que tange às especificações, é recomendável, tendo em vista a facilitação do manejo e a obtenção de um bom padrão estético, que se busque promover homogeneidade de espécies numa mesma via ou em trechos de via, a qual pode se dar nos dois lados ou em cada um dos lados da via. A escolha das mudas a serem utilizadas deverá, portanto, levar esse fator em consideração, contribuindo para a identidade dos logradouros públicos. Em ruas sem arborização ou com poucas árvores os projetos de arborização ou recomposição paisagística devem ser concebidos com base em critérios técnicos, buscando-se ao mesmo tempo contemplar o caráter e a função da via compatibilizando-os com as características morfológicas e ornamentais das espécies escolhidas. Devem ser evitadas espécies comprovadamente inadequadas como o alfeneiro, a espatódea e o flamboyant.

Algumas vias do Hipercentro são tradicionalmente identificadas por sua arborização diferenciada, como a Rua Timbiras com suas “dilenias”, a Alameda Alfredo Balena com mangueiras e trechos da Avenida Amazonas com fícus e com palmeiras imperiais. Essa identidade deve ser mantida e buscada em outras vias.

No que se refere à adequação das árvores à superfície dos passeios, deve-se fazer um trabalho sistemático, caso a caso, de recomposição das calçadas em função da conformação das raízes, ou, em caso

extremo, promovendo a supressão e a substituição das mesmas. Essa adequação implica dar mais espaço para as raízes, de preferência, aumentando a área permeável em volta do tronco com a colocação de grade ou outra forma de proteção.

Deve-se, também, buscar ampliar o trabalho de destoca, atualmente realizado de forma não rotineira, com a retirada de todos os tocos ainda existentes no Hipercentro e preparação dos locais para recebimento de uma muda ou a recomposição da calçada quando o plantio não for recomendado.

## Segurança

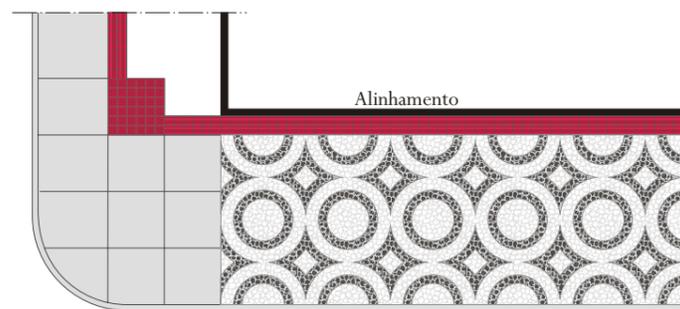
Visando à melhoria da segurança pública, devem-se observar as seguintes diretrizes no desenvolvimento dos projetos urbanos de requalificação:

- Promoção da vigilância natural: é essencial promover a possibilidade de ver e ser visto para criar ou manter um espaço seguro. A alta visibilidade de um lugar faz com que os usuários o possam controlar melhor e diminui a possibilidade de que ocorram crimes de oportunidade;
- Estímulo ao controle natural de acessos: por meio de estratégias de projeto que promovam o controle social sobre os acessos a um determinado espaço;
- Estímulo à confiança e à colaboração entre os moradores: o reforço da confiança mútua e o sentimento dos moradores de pertencerem ao seu entorno estimulam o controle social exercido sobre um determinado espaço, contribuindo para gerar seu cuidado e uso adequado;
- Reforço à identidade da população com o espaço público através do respeito às formas tradicionais de apropriação e do envolvimento da comunidade na recuperação de sua qualidade ambiental: o desenho desses lugares com participação cidadã é uma condição essencial para que a comunidade passe a senti-los como próprios, responsabilizando-se também por cuidar mais

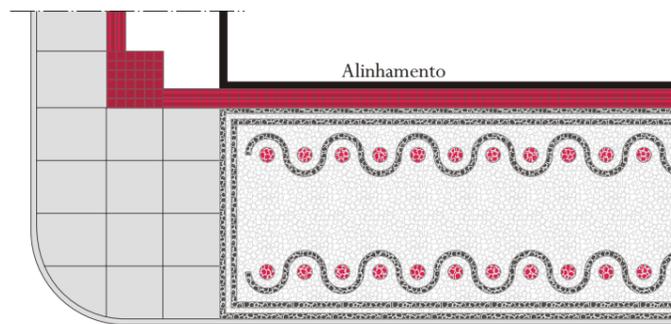
(1) Guia de acessibilidade Urbana / Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Minas Gerais; coordenação Flávia Pinheiro Torres. Belo Horizonte: 2006.

(2) Deliberação Normativa N° 09 do Conselho Municipal de Meio Ambiente estabelece normas para plantio em logradouros públicos.

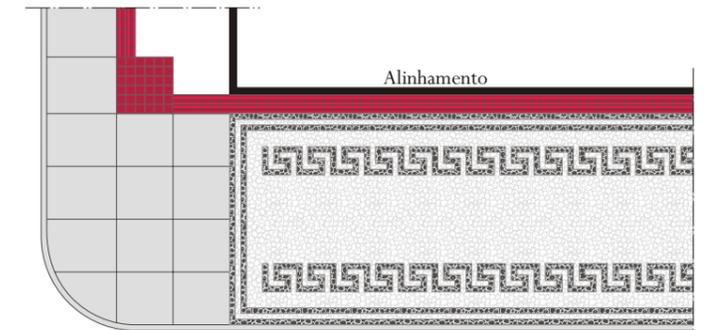
Figura 27 - Exemplos de padrões para a recuperação de calçadas



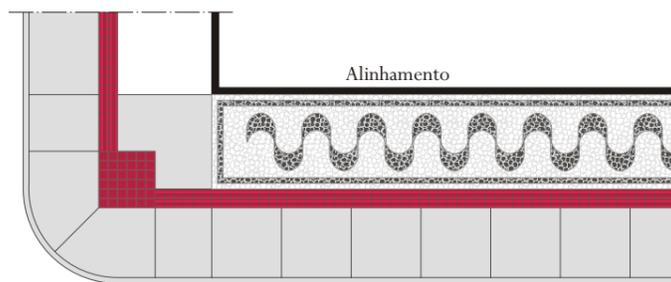
Avenida Santos Dumont (entre ruas Rio de Janeiro e Espírito Santo)



Avenida Olegário Maciel



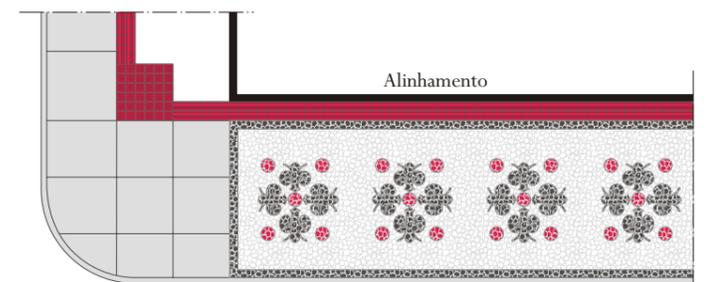
Avenida Álvares Cabral



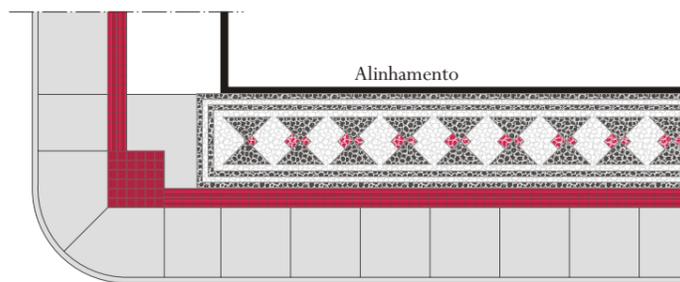
Rua Rio de Janeiro



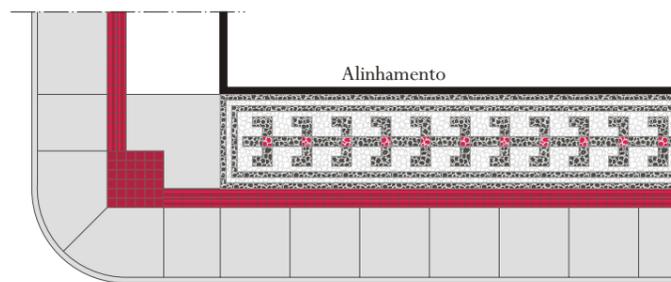
Avenida Amazonas



Avenida João Pinheiro



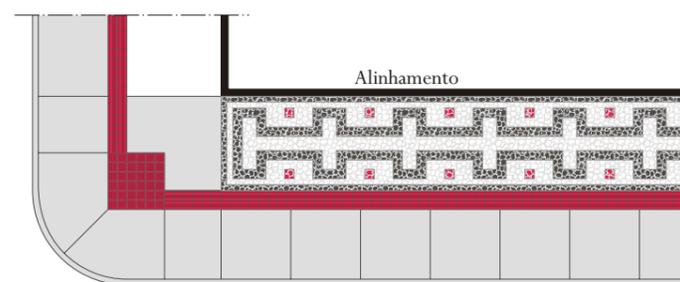
Rua Guaicurus



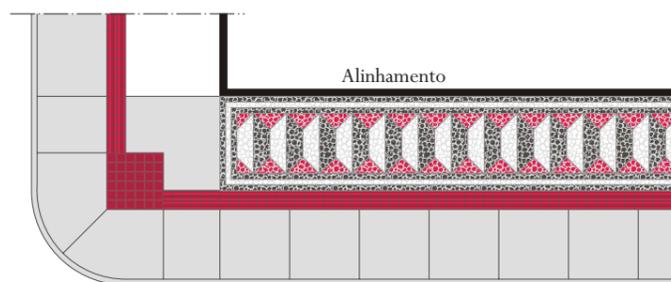
Rua Guajajaras



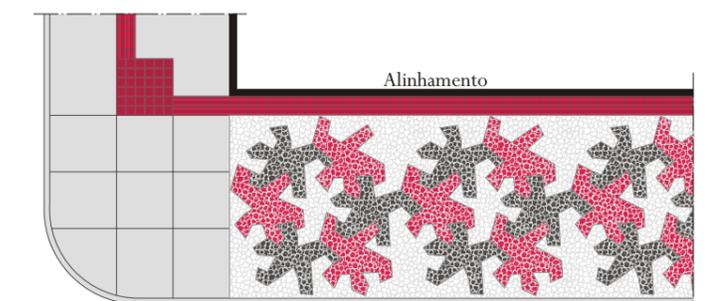
Rua Goiás



Rua dos Tupis



Rua Rio Grande do Sul



Rua Aarão Reis

da manutenção dos mesmos. Essa ação contribui também pra intensificar os laços comunitários;

- Dimensionamento correto da escala dos espaços às diversas funções e possibilidades de apropriação: contemplar, sempre que possível, a escala local;
- Administração adequada dos espaços públicos: definir, sempre que possível, formas de co-gestão com envolvimento dos usuários e das comunidades do entorno;
- Organização dos caminhos para pedestres com amplos campos de visão;
- Instalação de sinalização: esta deve orientar de maneira clara os caminhos, eliminando obstáculos que permitam a livre circulação das pessoas e utilizando tratamentos de pisos com cores e texturas adequados para facilitar o percurso de pessoas portadoras de deficiências;
- Iluminação eficiente para os percursos e as áreas de permanência dos usuários: distribuir luminárias de acordo com a intensidade e o uso do espaço necessário de tal forma que proporcionem uma iluminação homogênea, evitando-se a formação de zonas de sombra;
- Incentivo à realização de atividades que induzam a presença permanente de pessoas, promovendo a vigilância natural dos espaços: prever, se possível, espaços adequados para lavagem de carro, bancas com serviço de informação, apresentações de artistas de rua e outros;
- Planejamento das áreas de estacionamento próximas das áreas com pouca visualização interior / exterior dos edifícios (muros e fachadas cegas), garantindo-lhes amplos campos de visão: a passagem dos carros permite a vigilância natural;
- Incentivo à presença de atividades que estabeleçam relação de continuidade entre o interior dos imóveis privados e os logradouros públicos como bares e restaurantes, por exemplo;
- Utilização de vegetação adequada e programação de podas das árvores e arbustos de modo a não obstruir os campos de visão;
- Instalação de mobiliário urbano que estimule a permanência natural de pessoas;

- Promoção de atividades noturnas como esportes, apresentações culturais ou outras que promovam a presença espontânea de pessoas.

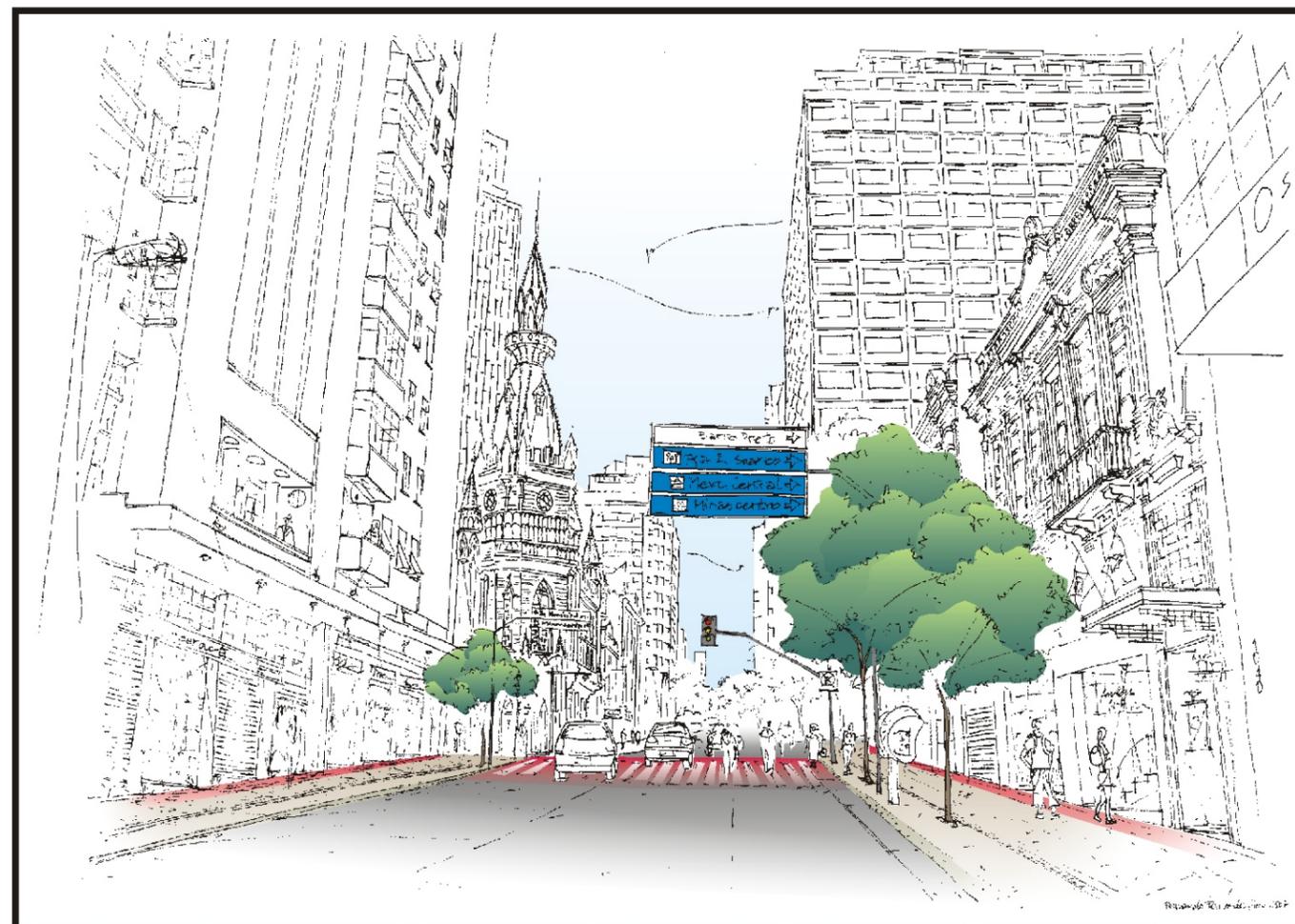
### Logradouros Prioritários para Tratamento Paisagístico Especial

- Alameda Álvaro Celso: tratamento de calçada e implantação de mobiliário urbano voltado para o atendimento à grande concentração de usuários do sistema de saúde;
- Alameda Ezequiel Dias: alargamento da calçada a partir da retirada da faixa do estacionamento, tratamento paisagístico e

melhoria das travessias com implantação de medidas moderadoras de tráfego;

- Avenida Alfredo Balena: alargamento da calçada junto ao Pronto Socorro e Escola de Medicina da Universidade Federal de Minas Gerais com intensificação da arborização para proporcionar melhoria da condição ambiental dos hospitais (redução dos níveis de ruído e poluição) e mobiliário urbano destinado aos usuários de transporte coletivo e do sistema público de saúde;
- Rua da Bahia: tratamento paisagístico com alargamento de calçada, iluminação especial que contribua para a identidade da

Figura 28 - Tratamento paisagístico especial: Rua da Bahia



via e para a valorização dos edifícios históricos de interesse cultural;

- Rua Goiás: implantação de projeto de requalificação da via, privilegiando o pedestre e o trânsito local de modo a incorporar a implantação da feira de artes e livros proposta para o local no item 5.5;
- Avenida Olegário Maciel: tratamento paisagístico com valorização do canteiro central, regularização das calçadas, melhoria da iluminação e valorização dos edifícios históricos de interesse cultural;
- Rua Sapucaí: tratamento urbanístico prevendo recomposição da arborização, regularização das calçadas, recuperação da balaustrada e iluminação especial para valorizar os edifícios de interesse cultural. Prever ainda a viabilização do acesso e utilização da área situada em nível intermediário entre a Rua Sapucaí e a linha férrea para implantação da feira de objetos usados / brechós proposta para o local, conforme indicado no item 5.5;
- Baixios dos Viadutos Santa Tereza, da Floresta, Castelo Branco, A e B: desobstrução e tratamento urbanísticos dessas áreas com melhoria da iluminação e implantação de mobiliário urbano que propicie a utilização dos mesmos por pedestres, caracterizando-as como pequenas praças. No caso do Viaduto Santa Tereza, deverá ser considerada a alternativa de tratamento específico para a prática de esportes radicais e, no do Viaduto da Floresta, a área sob o mesmo deverá ser tratada de modo a integrar a Casa do Conde de Santa Marinha à Praça da Estação através da Rua Aarão Reis.

## 5.5 - Apropriação Especial dos Espaços Públicos

As leituras técnica e comunitária do Hipercentro evidenciaram a grande diversidade de formas de apropriação do espaço público por diferentes grupos sociais, bem como a importância de se garantir a permanência das formas tradicionais identificadas e, por outro lado, de se introduzir novas atividades que contribuam para a promoção desta diversidade socioeconômica e cultural.

Propõe-se para tanto a implementação das seguintes ações:

### ■ Realização de eventos e feiras

Deverão ser criadas novas feiras de caráter permanente em áreas públicas requalificadas e apropriadas ao caráter específico de cada uma delas. Entre as possibilidades avaliadas como mais interessantes para criar novos eventos turísticos e atrair novos públicos para o Hipercentro citam-se:

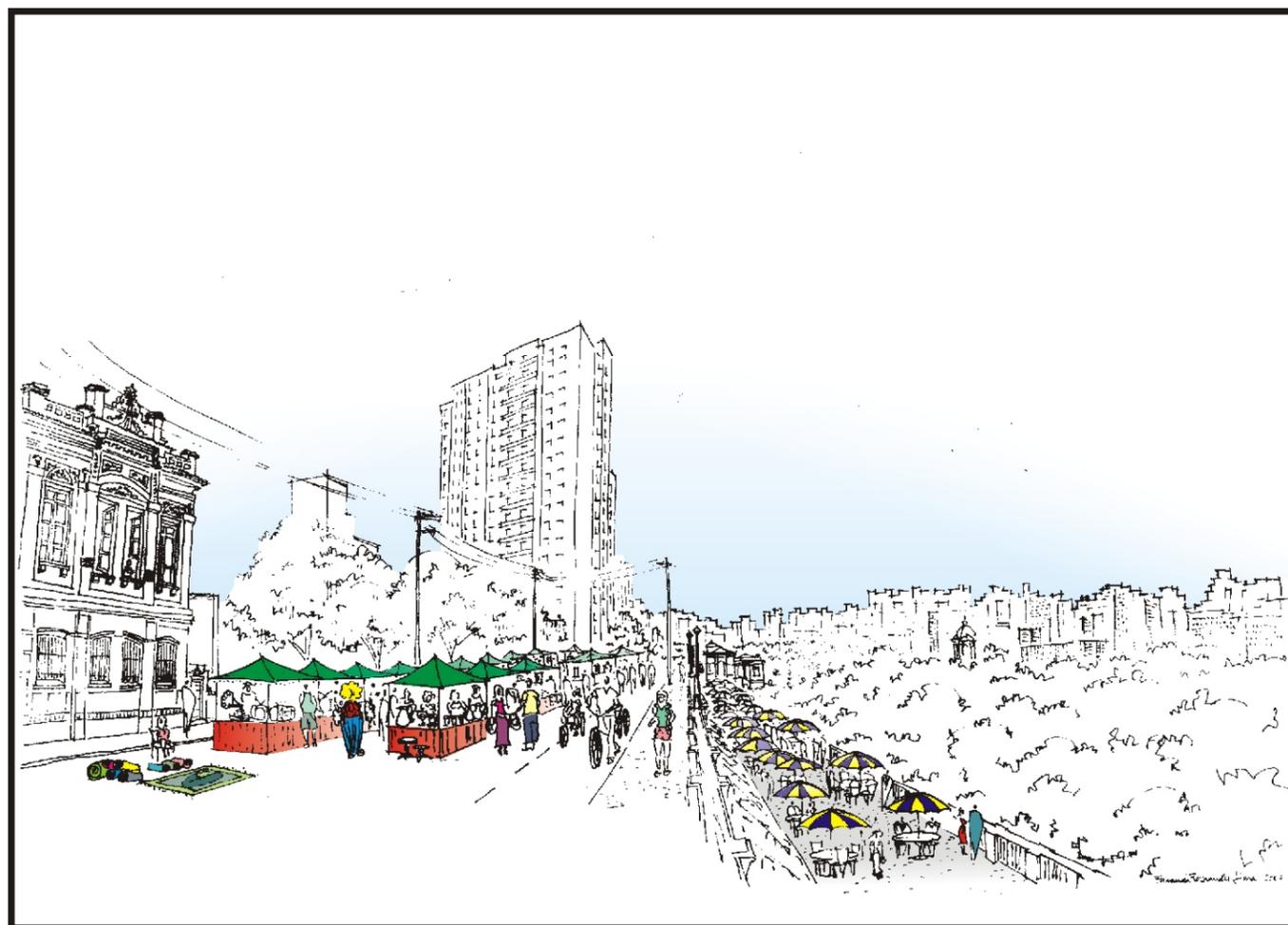
- feira de objetos usados, antiguidades, sebos e brechós na Rua Sapucaí
- feira de arte e livros na Rua Goiás

Como a feira de artesanato da Avenida Afonso Pena, o funcionamento dessas feiras deve ser semanal, em período diurno, nos finais de semana ou noturnos, caso a opção seja por um dia útil.

Além das feiras permanentes, devem ser promovidos eventos, a exemplo de outros que já acontecem no Hipercentro, especialmente na Praça da Estação, em áreas públicas compatíveis com o porte e o caráter dos mesmos. Dentre as possibilidades exploradas podem ser citados os desfiles de moda na região da Praça Raul Soares, concertos musicais na Praça Afonso Arinos e teatro de rua na Praça Rio Branco.

No Parque Municipal, propõe-se a realização, nos horários de almoço, de eventos compatíveis com as características ambientais da

Figura 29 - Feira de objetos usados, antiguidades, sebos e brechós na rua Sapucaí



área e que possam, inclusive, valorizar os seus aspectos históricos e culturais, como pequenos concertos, espetáculos de dança, contação de histórias e outros voltados especialmente para o público que trabalha na região e que utiliza o Parque para lazer ou passagem durante o dia, bem como para moradores da região.

Outros eventos poderão acontecer em imóveis sub-utilizados, como no andar superior do Mercado Novo, nos jardins recuperados do Edifício Sulacap ou galpões ao longo do Boulevard Arrudas. Entre as possibilidades, citam-se também feiras de confecções do pólo da moda do Barro Preto, exposições de máquinas e equipamentos, gemas, produtos alimentícios mineiros, dentre outros.

Na programação e organização dos eventos devem ser observadas as normas da legislação ambiental em vigor, especialmente no que se refere aos níveis de ruído máximos e horários permitidos.

■ Prática de esportes radicais

O fortalecimento da imagem do município de Belo Horizonte como local apropriado para a realização de esportes radicais indica a oportunidade de criação de espaços voltados a essas atividades também no âmbito urbano. Assim, propõe-se o tratamento a partir de um projeto específico para abrigar este tipo de esporte em áreas

sub-utilizadas e carentes de animação, tais como a Praça do Centenário na Lagoinha e áreas remanescentes do Complexo Viário da Lagoinha. Ainda nesta perspectiva, propõe-se a implantação de equipamentos destinados à prática de *skate*, na modalidade *street*, em via lateral embaixo do viaduto Santa Teresa.

■ Criar ruas de lazer

Propõe-se que, aos domingos, sejam fechados ao tráfego de veículos para uso de lazer os seguintes trechos de vias:

- pista do Boulevard Arrudas no lado do Parque Municipal no trecho compreendido entre o Viaduto Santa Tereza e a Alameda Ezequiel Dias;
- pista correspondente ao anel interno da Praça Raul Soares.

■ Criar novas entradas para o Parque Municipal

A proposta é ampliar as possibilidades de desfrute do ambiente do Parque. Neste sentido, deve-se oferecer outra alternativa de entrada e de ligação entre áreas do entorno, onde acredita-se existir grande demanda. Trata-se da ligação entre a Alameda Ezequiel Dias / Álvaro Celso com a lateral do Viaduto Santa Teresa. A abertura de portões nesses locais possibilitará novos trajetos no interior do Parque.

**Figura 30** - Prática de esportes radicais: viaduto de Santa Tereza



## 5.6 - Áreas Especiais para Requalificação

A requalificação de espaços públicos ambientalmente degradados é um dos objetivos do Plano de Reabilitação do Hipercentro que se tornou uma diretriz referendada por todos os grupos sociais envolvidos no processo de elaboração do mesmo. Há por parte da população o reconhecimento da importância deste tipo de ação não apenas para a valorização da paisagem urbana, mas também e, principalmente, para a dinamização das atividades econômicas e para a melhoria da segurança pública, o que tem reflexos positivos na qualidade de vida de residentes e usuários da área de estudo. Soma-se a isso, a capacidade que projetos desta natureza têm de gerar efeitos multiplicadores, especialmente entre o setor privado, que, a partir de ações concretas do setor público, adquire confiança para investir em seu patrimônio.

A diretriz relativa à implantação de projetos de requalificação aprovada nas oficinas participativas indica ainda, como premissa básica dos mesmos, a busca da permanência de formas tradicionais

de apropriação e a introdução de novas atividades que promovam a diversidade socioeconômica e cultural. Considerando todos esses aspectos e o Diagnóstico consolidado a partir das leituras técnica e comunitária, foram selecionadas as seguintes áreas prioritárias para a implantação de projetos de requalificação, delimitadas como mostrado na Figura 33.

São diretrizes específicas para os projetos de requalificação destas áreas:

- Rua dos Goitacases: entre a Avenida Amazonas e a Rua São Paulo
  - Reordenar as áreas de estacionamento e carga e descarga, permitindo o alargamento e a recuperação das calçadas, da

arborização e iluminação públicas e a adequada disposição do mobiliário urbano;

- Implantar mediadas moderadoras de tráfego, induzindo apenas circulação local de veículos e favorecendo outras formas de apropriação por frequentadores do Mercado Central, dos bares locais e do “quarteirão do *soul*”.
- Rua dos Guaicurus / Rodoviária e Adjacências
  - Desobstruir e tratar áreas debaixo dos viadutos A e B;
  - Compatibilizar a geometrias das vias: Guaicurus, Santos Dumont, primeiro quarteirão da Avenida Afonso Pena a partir

da Praça Rio Branco e primeiro quarteirão da Avenida Amazonas às funções atribuídas por este Plano de Reabilitação no item 5.3;

- Melhorar as condições de conforto e segurança das passarelas, através da colocação de cobertura, vedação, e melhoria da iluminação;
- Melhorar as condições de segurança e conforto das calçadas adotando normas de acessibilidade universal e os padrões propostos pela Secretaria de Administração Regional Municipal Centro Sul e Secretaria Municipal de Políticas Urbanas;
- Desobstruir o eixo da Avenida Santos Dumont até a Praça Rui Barbosa;

Figura 31 - Rua de lazer aos domingos: Boulevard Arrudas

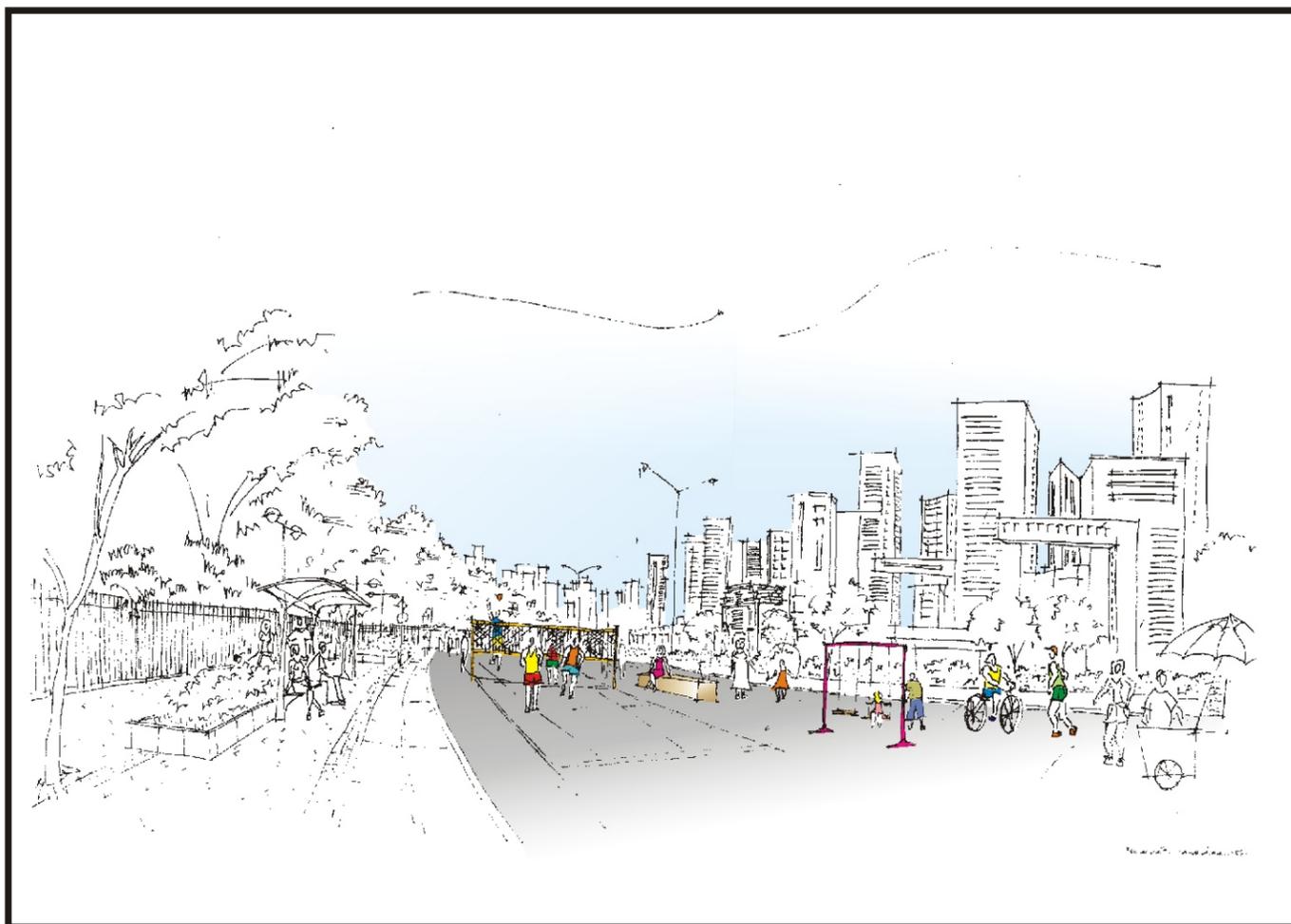
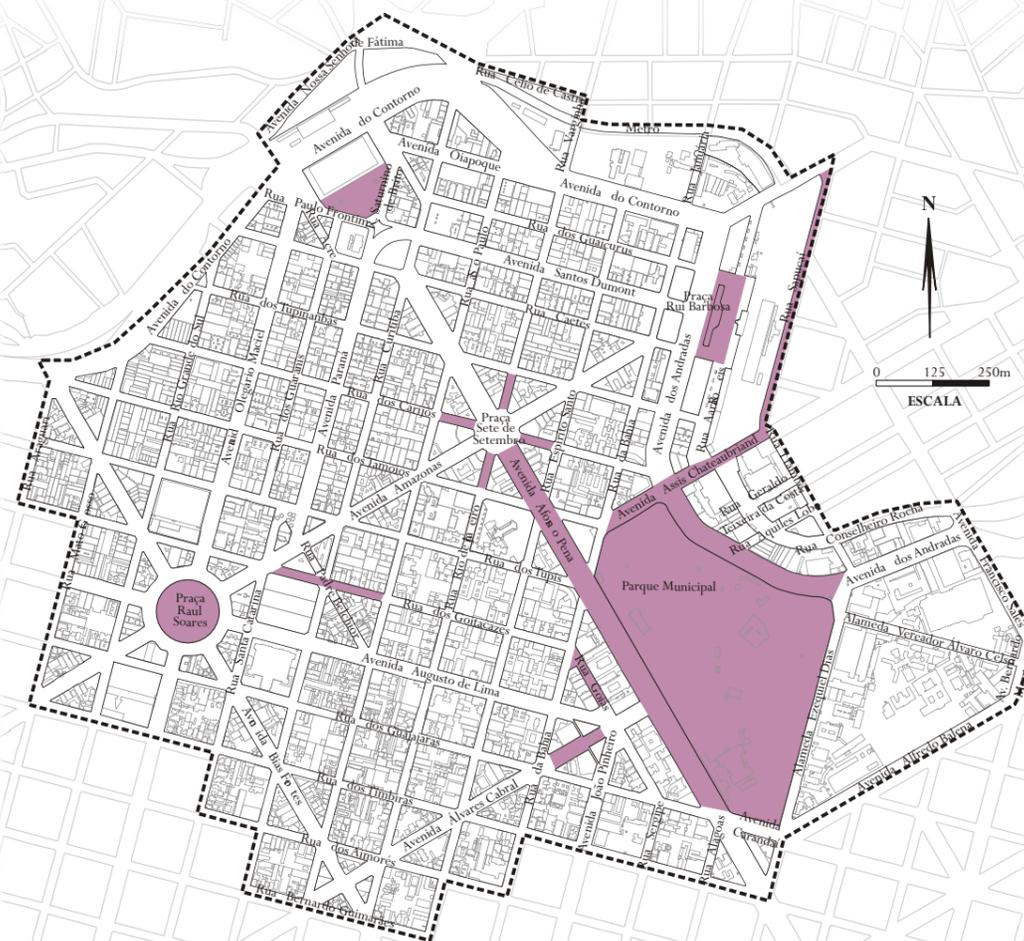


Figura 32 - Áreas para feiras, eventos e atividades de lazer em logradouros públicos



LEGENDA

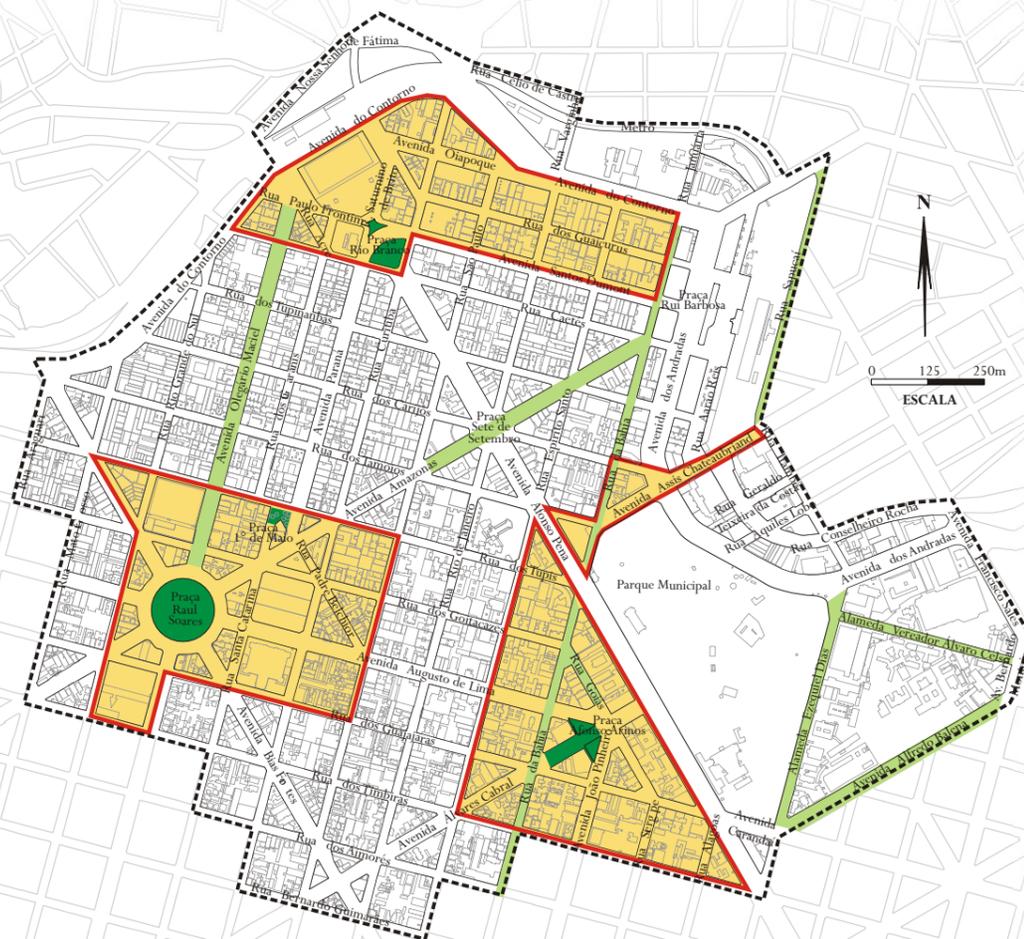
- Limite do Plano de Reabilitação do Hipercentro
- Áreas para feiras, eventos e atividades de lazer em logradouros públicos

- Requalificar a Praça Rio Branco compatibilizando sua função de rotor viário às demandas de acesso e permanência de pedestres;
- Garantir boas condições de travessia nos cruzamentos.
- Praça Afonso Arinos, Avenidas Afonso Pena, Augusto de Lima e adjacências
- Respeitar e valorizar o paisagismo de fícus e palmeiras que caracterizam a paisagem da Praça Afonso Arinos;

- Melhorar as condições de permanência dos usuários na Praça Afonso Arinos mediante a colocação de bancos em áreas sombreadas;
- Implantar o projeto de requalificação da Rua Goiás;
- Melhorar as calçadas adotando padrões propostos pelas Secretarias de Administração Regional Municipal Centro Sul e Municipal de Políticas Urbanas;

- Compatibilizar a geometria das avenidas Afonso Pena e Augusto de Lima, e das Ruas Goitacases e Guajajaras às funções viárias atribuídas por este Plano no item 5.3.
- Praça Raul Soares e Mercado Central e Adjacências
- Reforçar a Praça Raul Soares como referência simbólica para a cidade, através da reforma do piso e recomposição do

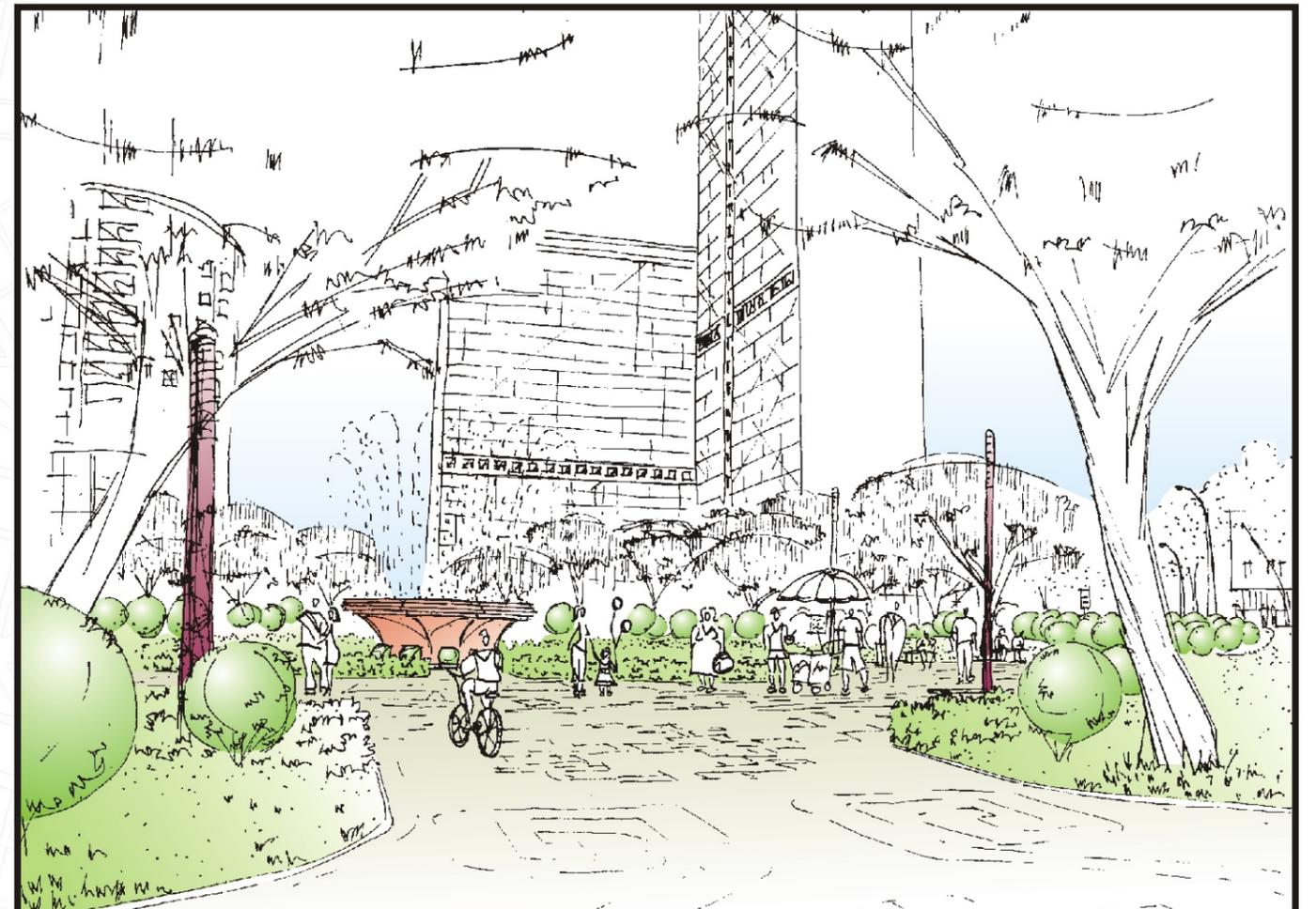
Figura 33 - Requalificação de logradouros públicos



LEGENDA

- Limite do Plano de Reabilitação do Hipercentro
- Áreas prioritárias para projetos especiais de requalificação
- Praças a serem requalificadas
- Ruas para tratamento paisagístico especial

Figura 34 - Requalificação de logradouros públicos: Praça Raul Soares



paisagismo original, recuperação da fonte luminosa e proposta de nova iluminação;

- Melhorar as condições de acessibilidade à Praça pelos pedestres;
- Promover a integração do Mercado Central e do Minas Centro, através de tratamento paisagístico especial do quarteirão em frente a esses equipamentos;
- Reforçar o Mercado Central como pólo de comércio da região metropolitana de Belo Horizonte através da melhoria das calçadas adjacentes, da revitalização da fachada e da sinalização turística;

- Melhorar a circulação de pedestres através da desobstrução e alargamento das calçadas, prevendo espaços para acomodar mesinhas de bares e restaurantes, e revitalização da Praça Primeiro de Maio;

- Melhorar as condições de circulação de veículos através da reordenação dos fluxos, redução de áreas de estacionamento em vias públicas, reposicionamento de pontos de ônibus, dos locais de frete e carga e descarga e dos pontos de táxi;

- Valorizar o espaço público através da padronização das calçadas, implantação de mobiliário urbano, iluminação pública diferenciada, sinalização turística e arborização urbana.

## 5.7 - Reocupação Estratégica de Imóveis Vazios e Subutilizados

A existência de um número ainda significativo de imóveis vazios e subutilizados no Hipercentro, a despeito de ter-se identificado movimento recente de reocupação, demanda um esforço do poder público no sentido de fortalecer as possibilidades de utilização dos mesmos.

No conjunto dos imóveis que se encontram nessa situação, foram destacados aqueles cujas características arquitetônicas, valor cultural e/ou localização conferem-lhes maior potencial de abrigar atividades estratégicas para a reabilitação da área. Neste sentido, consideram-se estratégicos os usos residencial, cultural, institucional e educacional.

Após avaliação de cada imóvel vazio ou subutilizado, pode-se classificá-los em dois grupos: o daqueles cuja tipologia é mais indicada para abrigar o uso residencial e o daqueles mais adequados aos demais usos. Esta classificação deverá subsidiar as estratégias de reocupação, seja através da política habitacional ou de ações pró-ativas da instância gestora do Plano visando buscar parcerias no setor privado para a implantação de projetos específicos.

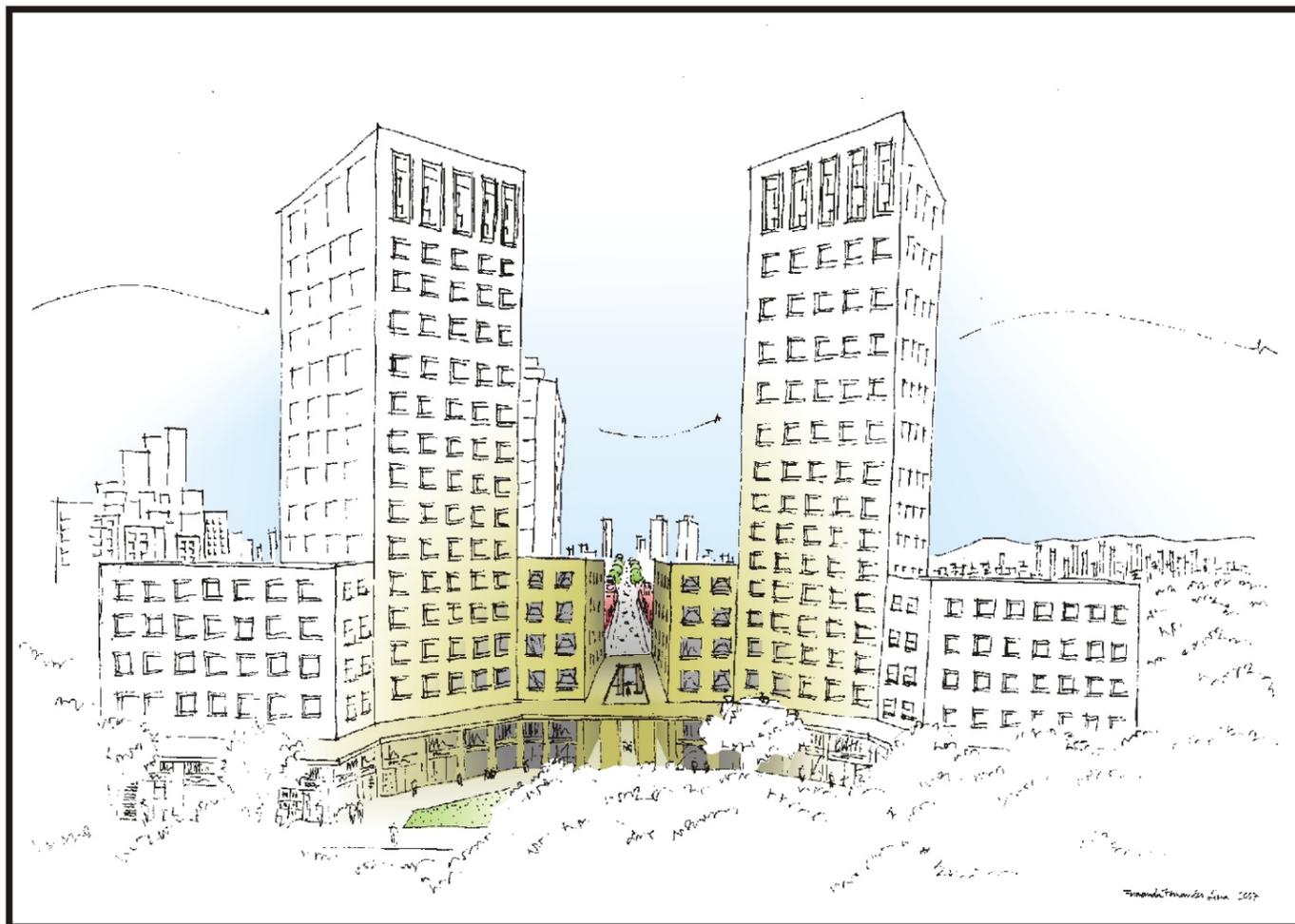
Neste sentido, algumas alternativas de uso apontadas mostram-se especialmente desejáveis pelo papel que podem desempenhar no contexto do Plano de Reabilitação do Hipercentro, como é o caso da proposta de um terminal de transporte e receptivo turístico no antigo Posto Indaiá (figura 35), biblioteca pública, secretarias e fundações municipais no Edifício Sulacap (figura 36), equipamento cultural associado a terminal de transporte coletivo na Rodoviária, condomínio residencial no Hotel Beira Rio, habitação de interesse social no edifício “Balança mas não Cai” (figura 37) ou centro municipal de convenções no Mercado Novo. Não obstante às sugestões apontadas, todas as oportunidades deverão ser consideradas.

Nas figuras a seguir estão mostrados os imóveis com potencial para reocupação segundo as duas categorias citadas.

**Figura 35** - Proposta de terminal de transporte e receptivo turístico no prédio do antigo Posto Indaiá



**Figura 36** - Reocupação estratégica de imóveis para uso institucional: Edifício Sulacap



**Figura 37** - Reocupação estratégica de imóveis para uso residencial: Edifício "Balança-mas-não-cai"

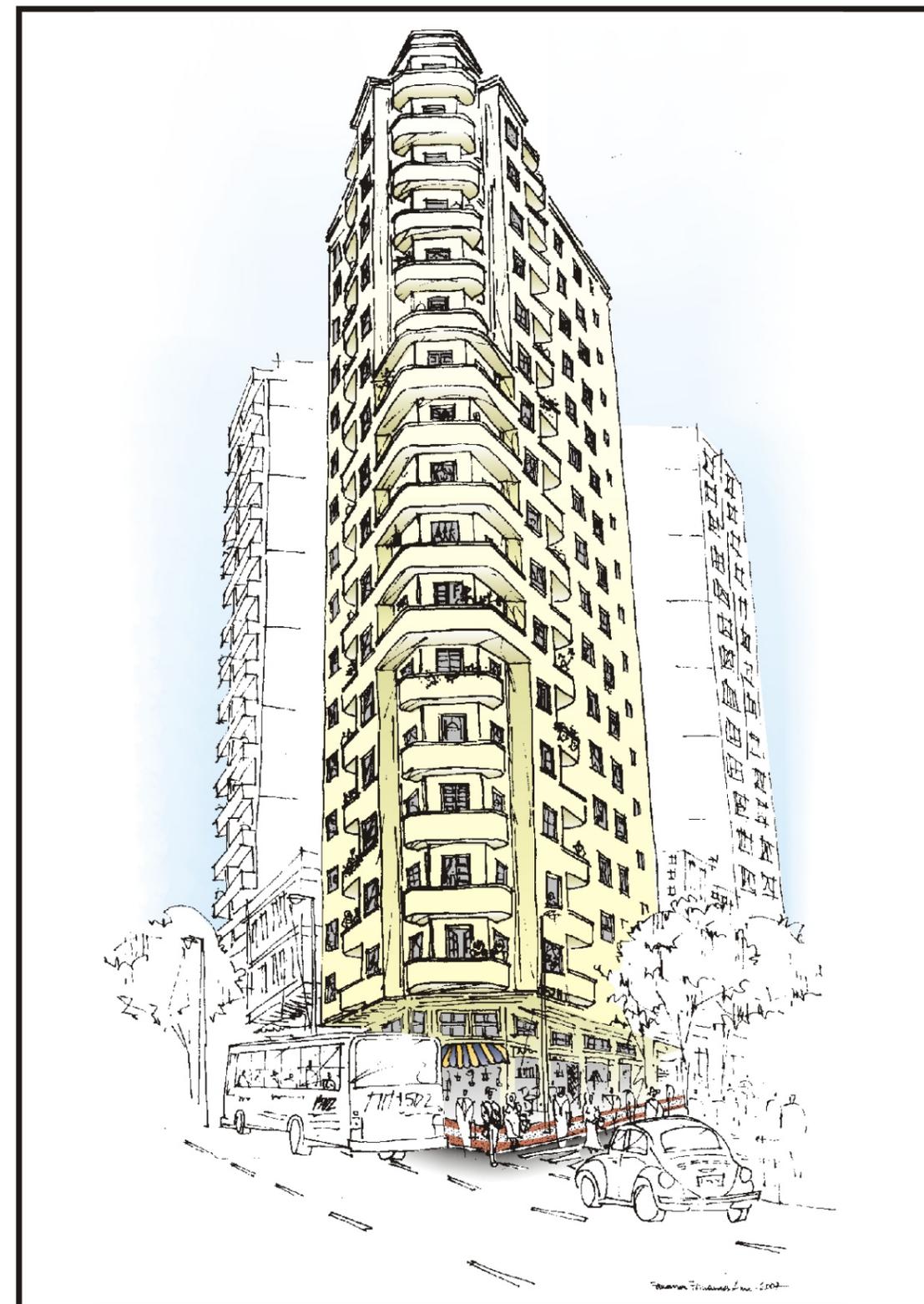


Figura 38 - Reocupação estratégica de imóveis vazios ou subutilizados - Potencial de reocupação para uso residencial

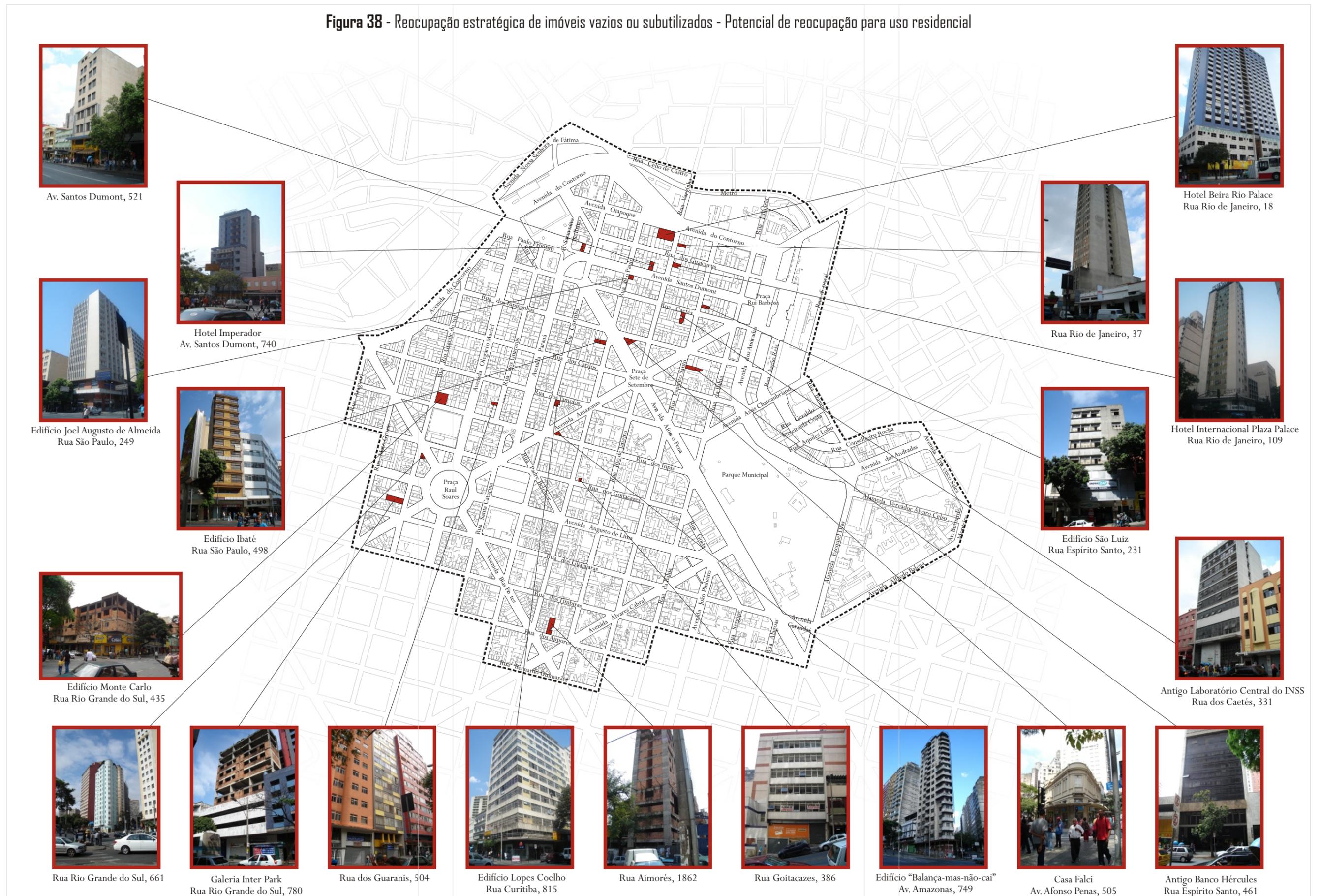
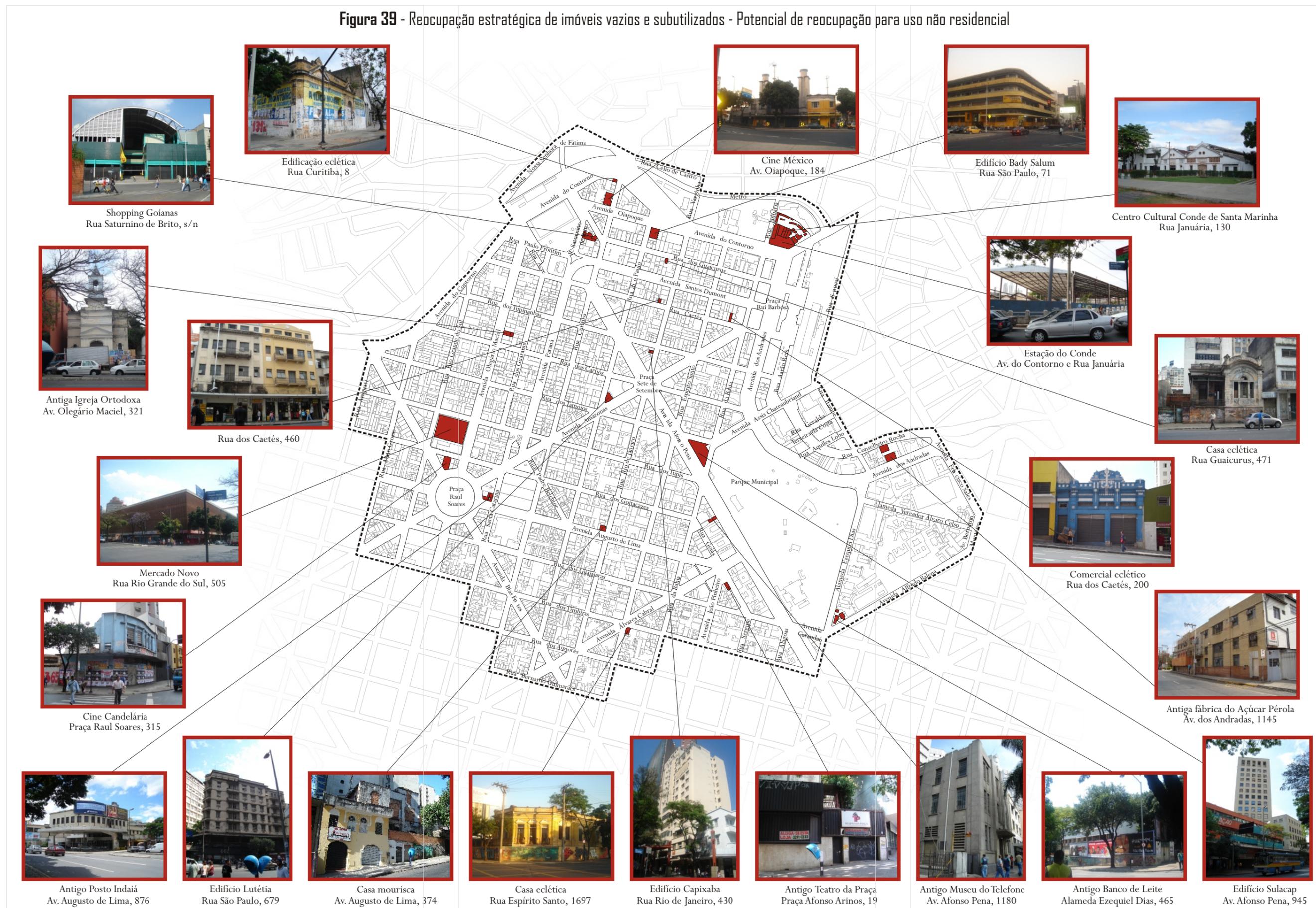


Figura 39 - Reocupação estratégica de imóveis vazios e subutilizados - Potencial de reocupação para uso não residencial



## 5.8 - Revitalização das Galerias Comerciais

As galerias comerciais formam uma rede de caminhamento que complementa as rotas preferenciais dos pedestres. O espaço da galeria, embora privado, é privilegiado do ponto de vista das possibilidades de uso e encontro, ainda que como ponto comercial mostre-se menos competitivo em relação às lojas voltadas para a rua. Entretanto, a atratividade desses espaços aumenta quando propiciam a interligação de duas ou mais ruas pelo interior do quarteirão.

A revitalização das galerias, juntamente com os centros comerciais existentes deve, portanto, passar por propostas específicas, discutidas a partir de um estudo de vocações e de possibilidades de parcerias com o setor privado, além da definição de ações pró-ativas do próprio setor público, como, por exemplo, a implantação de

espaços para programas de inclusão social e instalação de sanitários públicos em algumas delas.

Neste contexto, destaca-se também o papel importante dos shoppings populares que além de se constituírem espaços privilegiados de comercialização para as políticas municipais de economia popular e solidária, podem abrigar centros de capacitação de ambulantes para o empreendedorismo, além de constituírem-se locais estratégicos para campanhas educativas e divulgação de informações e serviços públicos de interesse popular.

Além da revitalização das galerias existentes, novas galerias devem ser incentivadas mediante vantagens urbanísticas a serem concedidas no projeto, conforme detalhado no item referente à legislação.

## 5.9 - Operações Urbanas

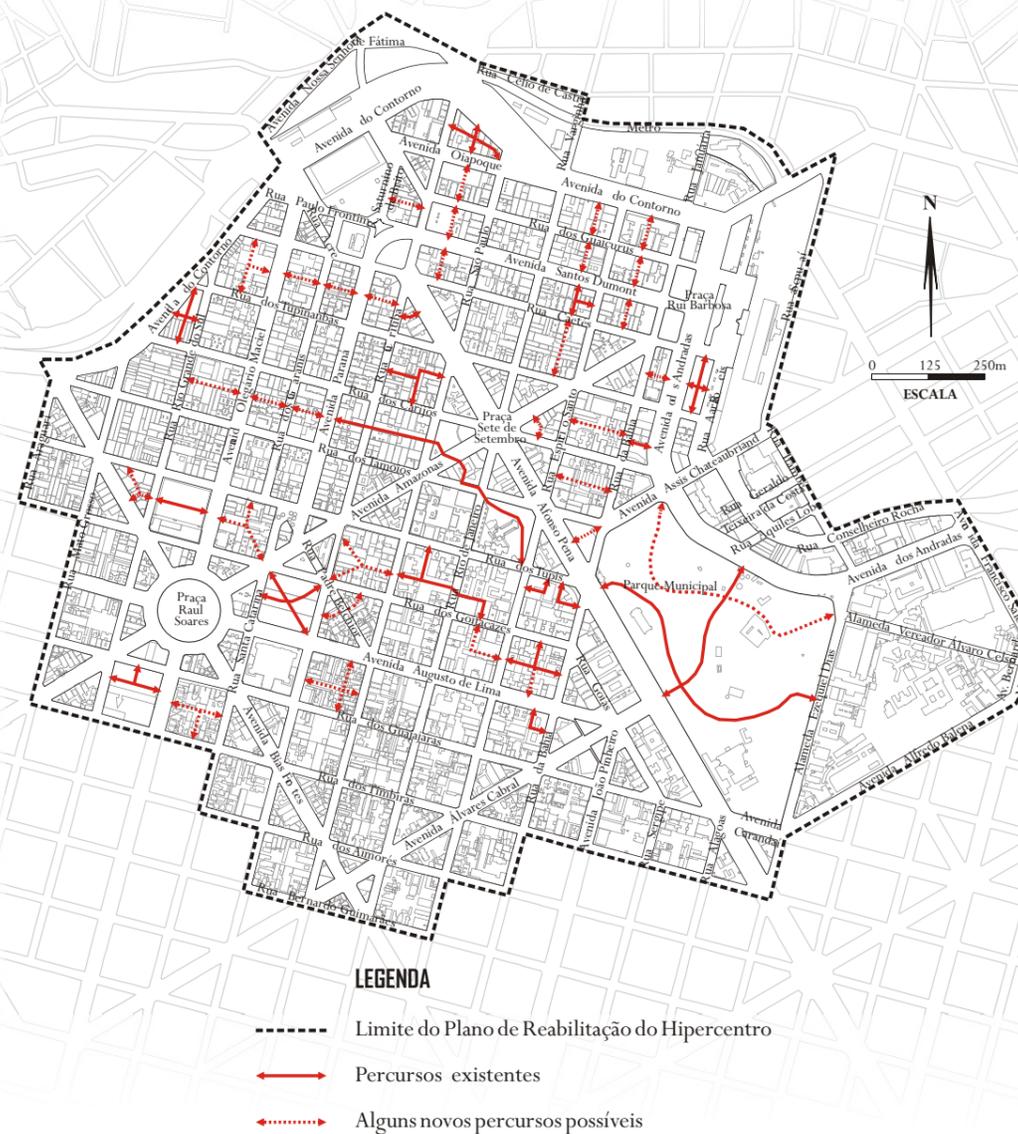
A operação urbana foi instituída no município de Belo Horizonte pelo Plano Diretor do Município, Lei Nº 7.165, aprovada em 27 de agosto de 1996, objetivando viabilizar projetos urbanísticos especiais em áreas previamente delimitadas.

No Hipercentro de Belo Horizonte foram identificadas três áreas onde o atual estado de degradação de parte significativa dos imóveis, associado às possibilidades de renovação e de reforço a uma vocação pré-existente, indica a conveniência de se adotar este instrumento como forma de promover a reabilitação das mesmas.

Figura 40 - Instalação de Centros de Capacitação de Novos Empreendedores nos Shoppings Populares



Figura 41 - Percursos de pedestres por galerias comerciais e através de quarteirões do Hipercentro



Essas áreas, delimitadas na figura 42, são identificadas como:

- Rua dos Guaicurus, Rodoviária e entorno;
- Mercados Central e Novo, Rua Padre Belchior e adjacências;
- Casa do Conde / Galpões.

Acredita-se que, além da localização estratégica, a forte referência simbólica que essas áreas possuem no contexto de toda a cidade e no imaginário dos belorizontinos em geral confere aos projetos de reabilitação das mesmas um grande potencial multiplicador de ações de requalificação e de valorização da imagem do Hipercentro.

Os objetivos a serem atingidos ou premissas da reabilitação, os parâmetros legais a serem considerados, as propostas de uso e ocupação e as possíveis parcerias, tendo em vista a especificidade de cada uma delas, são apresentados a seguir.

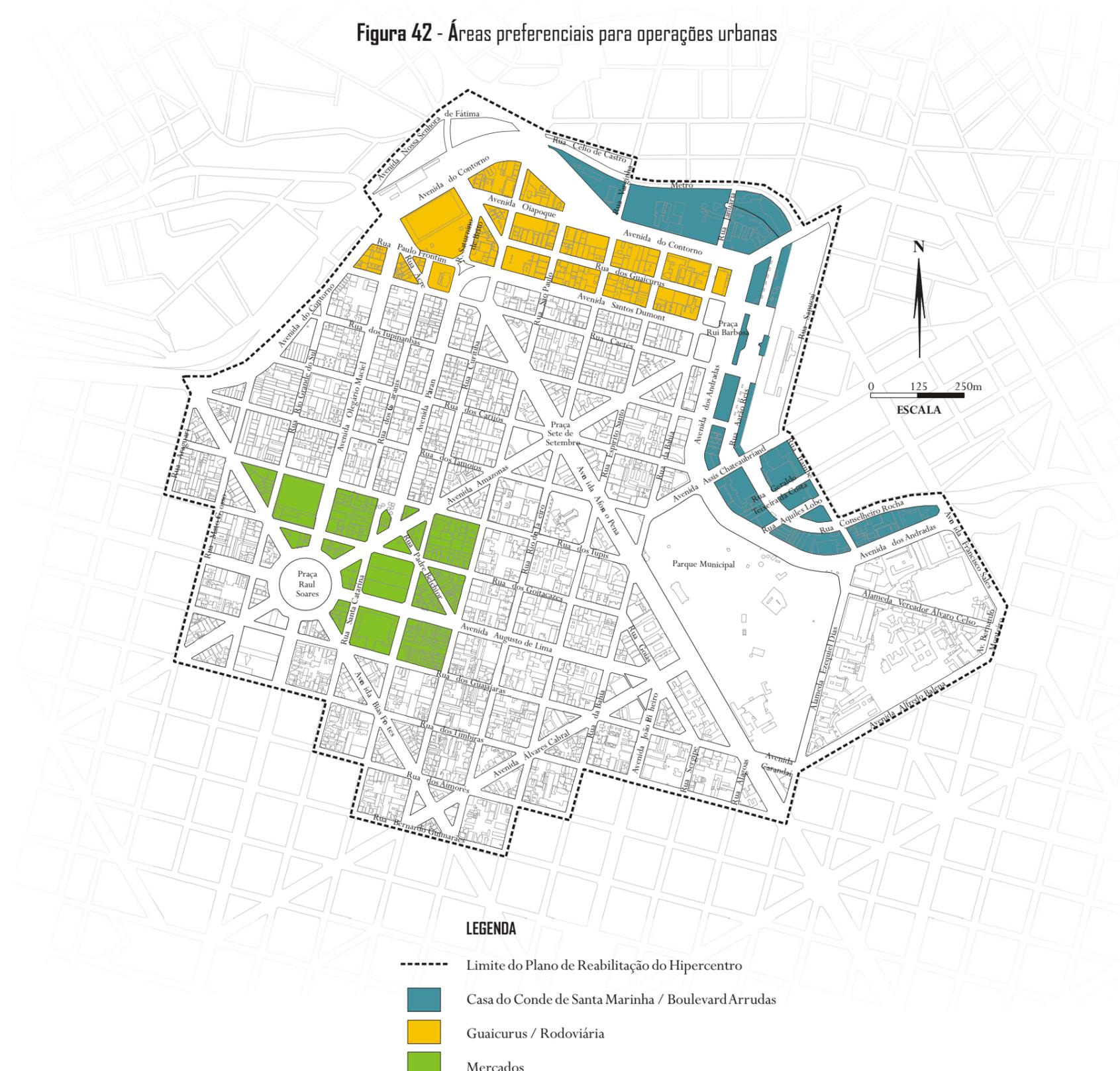
Cada proposta de operação é acompanhada, ainda, de um mapa contendo uma avaliação do potencial de renovação, tendo como critério a permanência dos imóveis tombados pelo Patrimônio Histórico e dos consolidados pelo uso e ocupação, e, como passíveis de substituição, os demais. Assim, entre os consolidados pelo uso e ocupação encontram-se aqueles com mais de dois pavimentos, ou que apresentam bom padrão e/ou estado de conservação e/ou cuja atividade instalada é bastante tradicional apresentando remota probabilidade de fechamento ou mudança de endereço, como é o caso, por exemplo, do Mercado Central.

### 1 - Operação Rua dos Guaicurus, Rodoviária e entorno.

#### ■ Objetivos Estratégicos:

- Requalificação urbanística e ambiental da área e redução de seu estigma sócio-cultural de área de prostituição e outras atividades marginais;
- Promoção da diversificação de usos, incentivando a introdução do uso residencial na região;
- Promoção da melhoria das condições físicas e ambientais dos estabelecimentos de comércio e serviços de caráter popular da região;
- Renovação urbana com substituição de imóveis degradados e

Figura 42 - Áreas preferenciais para operações urbanas



aproveitamento do potencial construtivo conferido pelo zoneamento;

- Reocupação de imóveis vazios e subutilizados considerados estratégicos pelo Plano de Reabilitação do Hipercentro: Escola de Engenharia e restaurante da Universidade Federal de Minas Gerais, Hotéis Beira Rio, Imperador, Internacional Plaza Palace e do edifício inacabado na Rua Rio de Janeiro, nº 37;
- Restauração e reocupação de imóveis tombados e de interesse cultural como o Cine México, a Casa Eclética (Rua dos Guaicurus, nº 471), a Biblioteca e Galpões da Escola de Engenharia da Universidade Federal de Minas Gerais;

Figura 43 - Operação urbana - Guaicurus / Rodoviária



Figura 44 - Uso cultural nos andares superiores da Rodoviária



- Garantia da permanência da função da Estação Rodoviária como terminal de transporte coletivo pela sua localização estratégica no contexto do Hipercentro com uso cultural localizado no andar térreo: feira permanente de amostras e artesanato, telecentro, exposições, oficinas e eventos culturais.

■ Instrumentos e Parâmetros Urbanísticos Especiais:

- Permissão da transferência de potencial construtivo não utilizado no conjunto de lotes remembrados pertencente aos quarteirões que integram a área definida para a Operação para a ZAP e ZCBH;
- Ampliação dos parâmetros da Lei N° 9.326/2007, que trata da adaptação de imóveis no Hipercentro, para construções novas;
- Desapropriação de imóveis e áreas de interesse público;

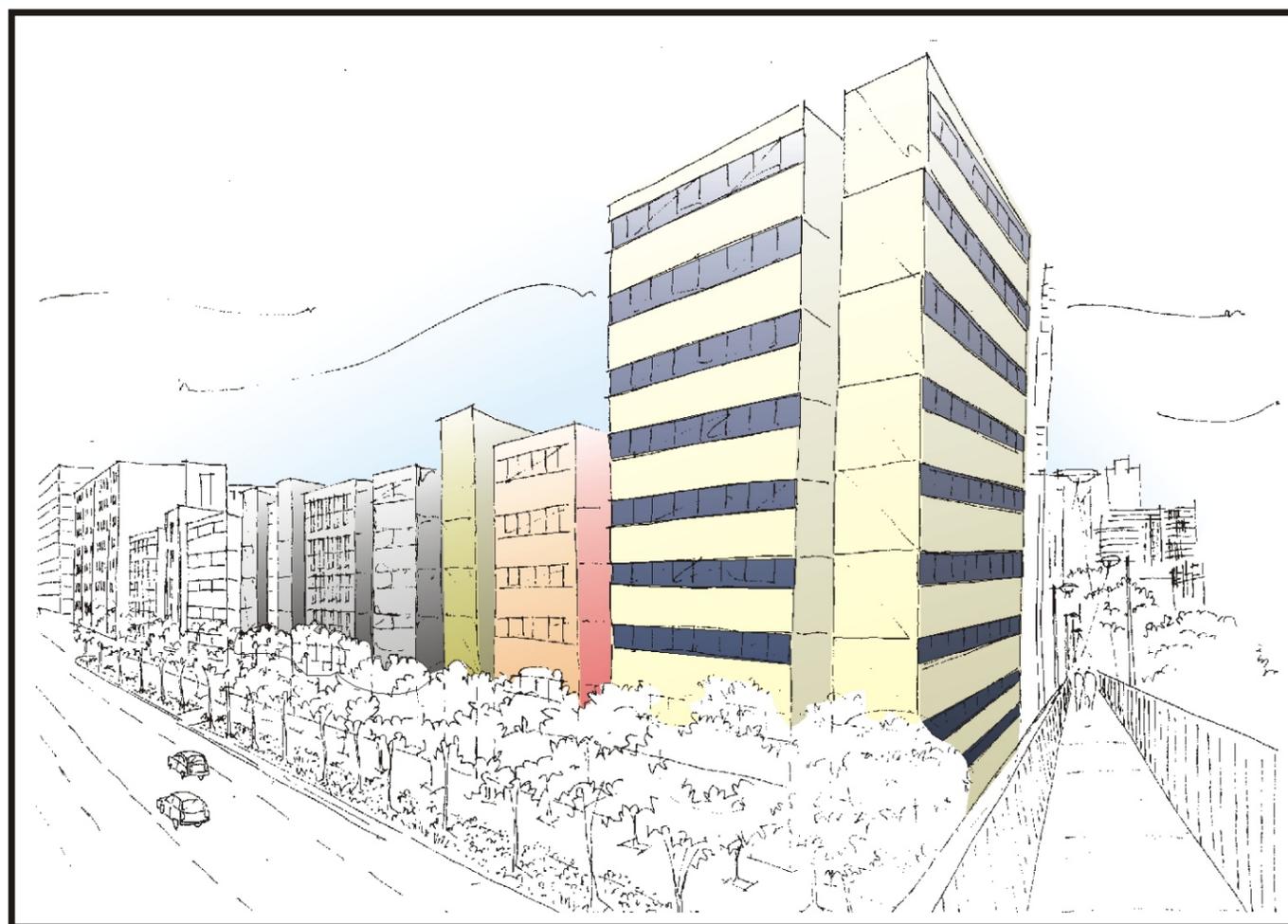
- Exercício do direito de preempção sobre áreas e imóveis de interesse público e estratégico;
  - Licenciamento ambiental em formato especial simplificado.
- Tipologias Arquitetônicas e Usos propostos:
- Condomínios de uso misto com comércio no nível térreo, utilizando vários lotes interligados, galerias comerciais com espaços de usos público no interior dos quarteirões;
  - Edifícios garagens;
  - Reocupação estratégica de imóveis: Hotéis transformados em conjuntos residenciais, Cine México em cine teatro municipal, Edifícios da Universidade Federal de Minas Gerais em instituições públicas e culturais, andar superior da rodoviária em espaço para exposições, feira permanente de amostras e artesanato mineiro, centro de informação e cultura popular.
- Estratégias e Possíveis Parcerias:
- Convênios e parcerias públicas para implantação de projetos habitacionais de interesse social: Governos Municipal (Fundo Municipal de Habitação), Estadual (Companhia de Habitação do Estado de Minas Gerais-Cohab-MG) e Federal (Edifícios públicos: Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto Nacional de Seguro Social-INSS);
  - Convênios e parcerias público-privadas para implantação de projetos habitacionais de interesse social: Convênio Urbanístico de Interesse Social para construção de moradias; financiamentos através do PAR da Caixa Econômica Federal;

- Agenciamento de parceiros e desenvolvimento de propostas para novos investimentos imobiliários via “escritório local” e através de convênio com o Projeto HBH da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais: empresários do ramo de construção civil, empresários do ramo de comércio popular;
- Agenciamento de parceiros e desenvolvimento de propostas para novos investimentos na área cultural via Fundação Municipal de Cultura e escritório local, através de leis de incentivo: bancos e grandes empresas.

## 2 - Operação Mercados Central e Novo, Rua Padre Belchior e Adjacências

- Objetivos Estratégicos:
- Incremento da função turística do Mercado Central e região;
  - Atração de atividades de apoio ao turismo de eventos e negócios: hotéis, apart hotéis, edifícios garagem e estacionamentos privados;
  - Renovação urbana nos quarteirões degradados: Rua São Paulo, Praça Raul Soares, Avenida Olegário Maciel e Rua Padre Belchior;
  - Reocupação de imóveis vazios deteriorados e sub-utilizados: Mercado Novo, Cine Candelária, Posto Indaiá, Edifício Residencial na Rio Grande do Sul, nº 661, com usos estratégicos para a requalificação da região.
- Instrumentos e Parâmetros Urbanísticos Especiais:
- Permissão da transferência de potencial construtivo do conjunto de lotes lembrados que pertencem aos quarteirões que integram a área definida para esta operação para a ZAP e ZCBH;
  - Ampliação dos parâmetros da “Lei de Adaptação de Imóveis” (Lei 9326 / 2007) para construções novas;
  - Desapropriação de imóveis e áreas de interesse público;
  - Exercício do direito de preempção sobre áreas e imóveis de interesse público e estratégico;
  - Licenciamento ambiental em formato especial simplificado.

**Figura 45** - Renovação urbana com uso residencial - Operação urbana Rua Guaicurus / Rodoviária



■ Tipologias Arquitetônicas e Usos Propostos:

- Centro municipal de eventos e convenções, integrando o Mercado Novo e o quarteirão que fica em frente: espaço para feiras, lançamentos e desfiles de moda, encontros, congressos e convenções de pequeno e médio porte;
- Centro gastronômico permanente de comida típica mineira e “comida de boteco”: passeios adaptados para colocação de mesinhas de bares e restaurantes;
- Implantação de terminal de transporte de transporte e receptivo turístico com restaurante e café no imóvel do antigo Posto Indaiá;
- Implantação de equipamento público ligado à área de segurança no imóvel do antigo Cine Candelária: Sede da Guarda Municipal, Posto da Polícia Militar, Corpo de Bombeiros.

■ Estratégias e Parcerias:

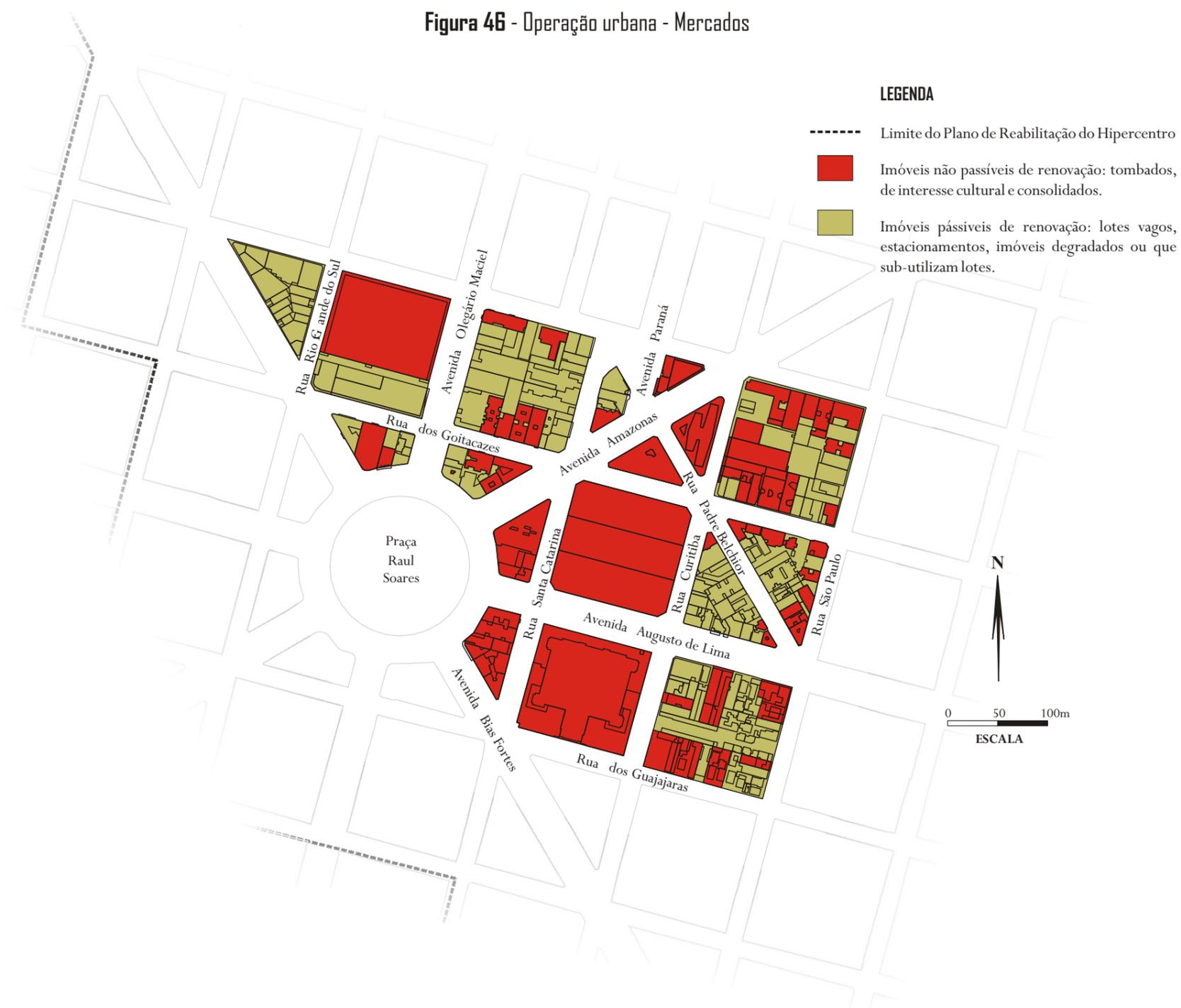
- Fazer gestão junto ao Mercado Central para internalização da carga e descarga, melhoria dos acessos e oferta de estacionamento e reforma das fachadas;
- Agenciamento via “escritório local” de parceiros institucionais públicos e privados do ramo de turismo: Belotur, Belo Horizonte Business & Visitors' Bureau, Secretaria Estadual de Turismo, Ministério do Turismo dentre outros;
- Agenciamento de parceiros e desenvolvimento de propostas para novos investimentos imobiliários na área de turismo de negócios via “escritório local”: empresários do ramo de construção civil, hotelaria e turismo de negócios;
- Agenciamento de parceiros e possíveis agentes e financeiros para a viabilização econômica das propostas: BNDS, Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais BDMG e instituições de previdência privadas.

**3 - Operação Casa do Conde/Galpões**

■ Objetivos Estratégicos:

- Reforço do caráter cultural, integrando os equipamentos existentes e propostos através do eixo do Boulevard Arrudas;

**Figura 46 - Operação urbana - Mercados**



**LEGENDA**

- Limite do Plano de Reabilitação do Hipercentro
- Imóveis não passíveis de renovação: tombados, de interesse cultural e consolidados.
- Imóveis passíveis de renovação: lotes vagos, estacionamentos, imóveis degradados ou que sub-utilizam lotes.

- Atração de novos empreendimentos imobiliários de caráter empresarial, diversificando os usos existentes e trazendo mais animação para a região;
- Renovação urbana com concentração de potencial construtivo em áreas sub-utilizadas nos quarteirões em torno da Casa do Conde e em frente ao Parque Municipal, ao longo do Boulevard;
- Recuperação e reocupação das edificações de interesse cultural com usos culturais diversos;

- Aumento da oferta de estacionamentos privados para atender a demanda dos equipamentos culturais e eventos da região.

■ Instrumentos e Parâmetros Urbanísticos Especiais:

- Permissão da transferência de potencial construtivo gerado na área da operação para a ZAP e ZCBH;
- Possibilidade de adoção do mesmo coeficiente de aproveitamento vigente para a Zona Hipercentral (3,0) para os quarteirões que integram a área da operação;

- Flexibilização da restrição altimétrica de 12 metros vigente para o perímetro do Conjunto Urbano da Praça da Estação nos quarteirões passíveis de renovação, associada à concentração do potencial construtivo, utilização de garagens subterrâneas, e afastamentos do alinhamento e das edificações tombadas que valorizem o conjunto e a continuidade dos espaços públicos no pavimento térreo;
  - Exercício do direito de preempção sobre os lotes particulares;
  - Desafetação das ruas transversais (Januária, Aquiles Lobo e Itambé) e incorporação das mesmas aos quarteirões adjacentes;
  - Dispensa de taxa de permeabilidade e dispositivos compensatórios de retenção de águas pluviais;
  - Licenciamento ambiental em formato especial simplificado.
- Tipologias Arquitetônicas e Usos Propostos:
- Torres empresariais;
  - Centros culturais, museus, teatros, casas de espetáculos, shows e eventos em edificações e galpões tombados reciclados;
  - Estacionamentos subterrâneos.
- Estratégias e Possíveis Parcerias:
- Agenciamento via “escritório local” de parceiros institucionais públicos do ramo de patrimônio histórico e promoção cultural: Fundação Municipal de Cultura, Secretaria Estadual de Cultura, IEPHA, Ministério da Cultura, SPHAN, FUNART, UNESCO dentre outros;
  - Agenciamento de parceiros públicos e privados para o desenvolvimento e viabilização de propostas para novos investimentos imobiliários na área via “escritório local”: empresários do ramo de construção civil, CBTU;
  - Agenciamento de parceiros e possíveis agentes financeiros para a viabilização econômica das propostas: BNDS, Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais BDMG, grandes empresas (telefonia celular, bancos, siderúrgicas) e instituições de previdência privadas.

Figura 47 - Operação urbana - Casa do Conde de Santa Marinha / Boulevard Arrudas



## 6 - PRIORIZAÇÃO DAS PROPOSTAS - AVALIAÇÃO TÉCNICA

A priorização do conjunto de ações e propostas para o Plano de Reabilitação do Hipercentro foi realizada a partir da avaliação de técnicos pertencentes a várias secretarias e órgãos da administração direta da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. Na avaliação foram considerados critérios pré-definidos que receberam uma ordenação segundo seu poder de definição de prioridades, conforme apresentado a seguir.

### 6.1 - Definição dos critérios utilizados

Os critérios utilizados para priorização técnica das propostas do Plano de Reabilitação do Hipercentro foram os seguintes:

- **Potencial estratégico** - indica a capacidade da proposta de resolução de conflitos, de geração de efeitos multiplicadores ou de envolvimento e reforço a mais de uma política setorial.
- **Viabilidade econômica** - esse critério se refere à perspectiva de financiamento da proposta, através de fontes de recursos internos ou externos bem como através de parcerias privadas para sua implantação.
- **Grau de independência** - indica a capacidade da proposta ser executada de forma independente, em âmbito restrito ao Hipercentro, não apresentando pré-requisitos para sua implementação ou, ainda, extrapolando a área de atuação do plano.
- **Abrangência espacial** - refere-se à área beneficiada pela proposta em termos espaciais, partindo de pequenas áreas do Hipercentro até um plano maior que extrapola essa área de planejamento.
- **Potencial de inclusão social** - refere-se à capacidade de inclusão ou exclusão de grupos sociais específicos entre a população beneficiada pela proposta.

A avaliação das propostas foi feita a partir de uma classificação segundo cada critério conforme apresentado no quadro a seguir.

A análise quantitativa para priorização das ações foi feita estabelecendo-se uma escala de valores entre um e cinco para cada proposta: aquela considerada com o conceito “baixo” obteve 1 ponto, com o conceito “médio” 3 pontos e o “alto” 5 pontos. Foi também estabelecido o valor 2 como intermediário entre o baixo e o médio e

**Quadro 1** - Gradação das propostas segundo os critérios de avaliação

Critério	Baixo	Médio	Alto
Potencial estratégico	Baixa capacidade de resolução de conflitos e de geração de efeitos multiplicadores. Atendimento limitado em termos setoriais.	Capacidade média de resolução de conflitos e de geração de efeitos multiplicadores. Pode ter efeito em mais de um setor.	Alta capacidade de resolução de conflitos e de geração de efeitos multiplicadores. Alta abrangência em termos de política setorial.
Viabilidade econômica	Pequena viabilidade econômica em função do custo associado à pouca perspectiva de financiamento interno ou externo e/ou baixa atratividade de parcerias privadas.	Média viabilidade econômica devido ao custo associado à média possibilidade de financiamento interno ou externo ou à média atratividade de parcerias privadas.	Alta viabilidade econômica devido ao baixo custo de implantação ou alta perspectiva de financiamento interno ou externo e/ou alta atratividade de parcerias privadas.
Grau de independência	Depende de ações ou obras complexas para sua implementação, inclusive de abrangência externa à área do plano.	Depende de ações ou obras pouco complexas para sua implementação.	Não depende de outras ações ou obras para ser implementado.
Abrangência espacial	Restrita a uma pequena área do Hipercentro (um quarteirão, ou uma face de quarteirão).	Abrange uma área significativa do Hipercentro (mais de um setor).	Abrange uma área superior ao conjunto de todos os setores do Hipercentro.
Potencial de inclusão social	Beneficia somente grupos de interesses mais fortes.	Pode beneficiar a população como um todo.	Beneficia a população como um todo, criando oportunidades significativas para grupos sociais com menor capacidade de inclusão social.

o 4 entre o médio e o alto. Especificamente no que diz respeito à abrangência regional considerou-se o valor 2 quando a proposta atingia uma parte do Hipercentro e o valor 4 para todo o Hipercentro.

Para efeito de pontuação, ponderaram-se os critérios, considerando-se pesos maiores para os mais importantes. A forma para estabelecer-se o peso final de cada critério foi a distribuição de 10 pontos entre os cinco critérios estabelecidos. A pontuação final obtida pelas várias propostas é o resultado da multiplicação do peso de cada critério pela gradação da proposta naquele critério, agregando-se os valores para obtenção do total de pontos obtidos.

### 6.2 - Aplicação dos critérios e ordenação das propostas

A aplicação do método de priorização das ações foi feita utilizando-se os técnicos da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte que participaram do processo de elaboração do Plano como avaliadores. Obtidas as avaliações individuais, foi feita uma análise dos resultados, procurando-se definir a melhor forma de agregação para obtenção

do valor final. Comparando-se a média e a moda dos resultados, decidiu-se pela utilização da média aritmética das notas, tendo em vista a frequência com que valores próximos (com diferença de um ponto) obtiveram a mesma votação.

Os pesos médios obtidos para os critérios foram:

- Potencial estratégico 2,9 pontos
- Viabilidade econômica 1,9 pontos
- Grau de independência 1,5 pontos
- Abrangência espacial 1,3 pontos
- Potencial de inclusão social - 2,5 pontos.

Como nota final para as várias propostas, considerou-se o resultado da multiplicação da nota média em cada critério pelo peso médio desse critério. Os resultados são apresentados no quadro a seguir, ordenando-se as propostas segundo as áreas de atuação e em ordem geral de prioridade, independente da área. A Revisão da Planta de Valores aparece em duas áreas de atuação “Habitação” e “Atividades Econômicas” uma vez que se trata de uma ação pertinente a cada um desses temas, com conotações diferenciadas.

**Quadro 2** - Priorização das propostas segundo áreas de atuação

Ações e Propostas		Potencial estratégico	Viabilidade econômica	Grau de independência	Abrangência espacial	Potencial de inclusão social	Total
<b>HABITAÇÃO</b>							
1º	Criação de linha específica de financiamento para habitação no Hipercentro no documento da Política Municipal de Habitação	10,9	6,5	4,5	4,7	9,8	36,4
2º	Regulamentação da redução de IPTU para adaptação de imóveis vazios e deteriorados	10,3	5,6	5,9	5,0	8,4	35,1
3º	Operação urbana Guaicurus/ Rodoviária	12,2	5,4	4,3	3,9	8,8	34,5
4º	Revisão da planta de valores	9,5	5,0	5,6	5,3	7,7	33,0
<b>REQUALIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS</b>							
1º	Realização de eventos culturais no Parque Municipal no horário de almoço	9,3	7,9	6,6	3,7	9,2	36,7
2º	Fechamento de pista do Boulevard aos domingos para atividades de lazer	9,3	8,3	5,4	3,8	9,8	36,6
3º	Implantação de biblioteca pública em imóvel reabilitado	10,4	6,8	5,2	3,8	9,6	35,9
4º	Feira de Antiguidades, Objetos Usados, Sebos e Brechós na Rua Sapucaí	10,0	8,1	6,1	3,5	8,1	35,7
5º	Projeto de requalificação da Rua Guaicurus, Avenida Santos Dumont, Praça Rio Branco e entorno da Rodoviária	11,9	5,7	4,6	4,0	9,5	35,6
6º	Promoção de novos eventos culturais em espaços públicos	10,6	6,8	5,3	4,4	8,2	35,4
7º	Fechamento do anel interno da Praça Raul Soares para atividades de lazer	9,0	8,0	5,8	3,3	9,1	35,1
8º	Projeto Paisagístico de Recomposição da Arborização Pública do Hipercentro	10,3	6,1	5,7	5,4	7,6	35,0
9º	Implantação de sanitários públicos em galerias comerciais e locais estratégicos	9,8	6,3	6,1	4,0	8,8	35,0
10º	Feira de Arte e Livros na Rua Goiás	9,0	8,0	6,5	3,5	8,0	34,9
11º	Projeto de recuperação de Baixios de Viadutos: Castelo Branco, Santa Tereza, Floresta, A e B no entorno da Rodoviária	10,4	5,7	5,4	3,8	8,9	34,3
12º	Implantação de espaço cultural (teatro, dança, música) em imóvel reabilitado	10,3	6,4	4,7	3,6	8,5	33,6
13º	Projeto de requalificação da Praça Raul Soares, Mercado Central e entorno	10,8	6,0	4,4	3,6	7,8	32,6
14º	Projeto de tratamento paisagístico da Rua Sapucaí	9,0	6,2	6,3	3,4	7,7	32,6
15º	Abertura de portões no Parque Municipal interligando a Alameda Álvaro Celso ao baixio do Viaduto Santa Tereza	7,4	7,6	6,2	3,1	8,0	32,2
16º	Projeto de tratamento paisagístico da Avenida Alfredo Balena	8,0	5,6	6,1	3,3	7,7	30,6
17º	Projeto de requalificação da Praça Afonso Arinos e entorno	9,0	5,6	5,6	3,3	7,0	30,5
18º	Estudo de viabilidade para implantação de Galeria Seca	10,4	4,6	3,6	5,3	6,7	30,5
19º	Projeto de tratamento paisagístico da Alameda Ezequiel Dias	7,9	5,6	6,0	3,3	7,4	30,1
20º	Projeto de tratamento paisagístico da Rua da Bahia	8,0	6,0	5,7	3,4	6,9	30,0
21º	Projeto de tratamento paisagístico da Avenida Olegário Maciel	8,2	5,4	5,4	3,5	7,6	30,0
22º	Projeto de espaço para prática de Esportes Radicais Urbanos	7,4	5,4	5,4	3,2	7,7	29,0
23º	Projeto de tratamento paisagístico da Rua Goiás	7,4	5,9	6,1	2,6	6,9	28,8
24º	Projeto de tratamento paisagístico da Alameda Álvaro Celso	7,2	5,1	5,7	3,0	7,4	28,5
<b>ATIVIDADES ECONÔMICAS</b>							
1º	Monitoramento e avaliação das ações de retirada dos camelôs das vias públicas: política dos Shoppings Populares	11,7	7,3	6,0	5,1	9,2	39,3
2º	Utilização de shoppings populares, galerias e centros comerciais como espaço de comercialização do programa de economia solidária	12,0	6,9	4,9	4,6	10,7	39,2
3º	Reocupação de imóveis vazios com atividades econômicas estratégicas	12,2	6,5	4,5	5,0	8,9	37,1
4º	Estudo de mercado para identificar novas atividades econômicas para galerias, centros comerciais e andares em edifícios comerciais	10,9	7,0	6,0	5,0	8,1	37,0
5º	Operação urbana Mercados	11,6	6,3	4,3	4,3	8,4	34,9
6º	Operação urbana Casa do Conde / Boulevard Arrudas	11,2	6,7	4,2	4,1	7,4	33,6
7º	Revisão da Planta de Valores	9,6	5,4	5,7	5,1	7,3	33,1

**Quadro 2** - Priorização das propostas segundo áreas de atuação

Ações e Propostas		Potencial estratégico	Viabilidade econômica	Grau de independência	Abrangência espacial	Potencial de inclusão social	Total
<b>SISTEMA VIÁRIO E TRANSPORTES PÚBLICOS</b>							
1º	Gestão junto ao Estado para implantação do Plano metropolitano de Transportes	14,0	6,3	3,6	6,2	10,0	40,1
2º	Modificações geométricas e tratamento urbanístico das vias preferenciais para pedestres (trânsito local)	11,6	7,1	5,3	5,3	9,6	38,9
3º	Continuidade de implementação do sistema tronco-alimentado de transporte coletivo	12,5	6,0	3,6	6,0	10,4	38,5
4º	Modificações geométricas e tratamento urbanístico das vias preferenciais para transporte coletivo e pedestres (desestímulo ao tráfego misto)	11,6	6,8	4,3	5,4	9,9	38,0
5º	Complementação do Complexo da Lagoinha	13,8	6,4	3,2	5,8	8,0	37,2
6º	Alterações de mãos de direção para desviar o fluxo de passagem do Hipercentro	12,0	7,6	4,3	5,3	7,8	37,1
7º	Revisão da política de estacionamentos: redução das áreas de estacionamento rotativo com flexibilização para horários noturnos e finais de semana	10,9	7,9	5,6	5,4	7,0	36,8
8º	Modificações geométricas e tratamento urbanístico das vias preferenciais para transporte coletivo (continuidade das bus-ways no Hipercentro: faixa exclusiva e desembarque no canteiro central)	11,2	6,1	3,8	5,7	9,8	36,6
9º	Implantação de novo modal de transporte coletivo	12,4	5,5	3,5	5,8	9,1	36,2
10º	Implantação de terminal de transporte coletivo no andar inferior da Rodoviária, quando esta for desativada.	12,4	6,1	3,4	5,3	8,7	35,8
11º	Criação de anel externo à Avenida do Contorno	12,8	5,5	2,9	6,1	8,4	35,6
12º	Reforço ao anel de desvio do Hipercentro formado pelas Avenidas do Contorno, dos Andradas, Bias Fortes e Timbiras	10,9	5,9	4,0	5,3	7,7	33,7
13º	Implantação de ciclovias	9,3	6,6	4,2	4,6	8,4	33,1
14º	Implantação de transporte turístico interligando pontos de interesse no Hipercentro e outros locais da cidade	9,5	6,1	4,6	5,5	7,3	33,0
15º	Estudo de tráfego visando a implementação de sentido duplo no Viaduto da Floresta	10,3	5,8	4,1	4,2	6,7	31,1
<b>LEGISLAÇÃO URBANA E GESTÃO</b>							
1º	Campanhas educativas sobre as normas do Código de Posturas especialmente quanto à utilização das calçadas e intensificar fiscalização	12,4	7,9	6,5	5,8	8,1	40,5
2º	Campanhas e outras ações de educação patrimonial, sanitária e urbana	12,0	7,8	6,4	5,9	8,1	40,2
3º	Regulamentação de procedimentos de licenciamento ambiental e/ou urbanístico simplificados para empreendimentos estratégicos no Hipercentro	11,2	7,6	5,3	5,3	7,3	36,6
4º	Regulamentação das formas de financiamento da execução e manutenção das calçadas pelo poder público com recursos oriundos da concessão onerosa do espaço subterrâneo pelas concessionárias, da contribuição de melhorias e de parcerias com comerciantes e proprietários	11,7	7,0	4,3	5,3	8,1	36,4
5º	Institucionalização do Programa Centro Vivo com criação de instância gestora	12,0	6,0	4,7	5,3	8,2	36,2
6º	Permissão para a transferência do potencial construtivo gerado na ZPHIP para ZCBH e ZAP	10,4	7,2	5,2	5,8	6,6	35,2
7º	Extensão de normas de posturas vigentes para conjuntos urbanos tombados para todo o Hipercentro	9,8	6,7	5,5	5,4	7,6	34,9
8º	Regulamentação da antecipação de isenção de IPTU para imóveis tombados	10,1	6,9	5,2	5,3	7,3	34,8
9º	Ampliação do perímetro da Zona do Hipercentro	8,7	7,3	6,1	5,9	6,7	34,8
10º	Instalação de Escritório Técnico no Hipercentro	10,6	5,8	4,8	5,1	7,8	34,1
11º	Regulamentação de procedimentos para aprovação de estabelecimentos ocupando partes (andar, sala, loja) de mais de uma edificação	10,1	7,0	5,3	4,8	6,6	33,9
12º	Desconto da área de circulação horizontal dos pavimentos térreos de galerias comerciais que ligam 2 ou mais ruas para o cálculo do Coeficiente de Aproveitamento	9,6	6,4	4,9	5,3	7,6	33,7
13º	Plano de marketing para valorizar a imagem do Hipercentro.	9,5	6,2	5,8	5,8	6,5	33,7
14º	Regulamentação da permissão para o uso não residencial em unidades autônomas de edificações aprovadas para o uso residencial multifamiliar	8,5	6,7	4,8	4,8	6,5	31,3

**Quadro 3 -** Priorização geral das propostas

Ordem	Ações e propostas	Potencial estratégico	Viabilidade econômica	Grau de independência	Abrangência espacial	Potencial de inclusão social	Total
1º	Campanhas educativas sobre as normas do Código de Posturas especialmente quanto à utilização das calçadas e intensificar fiscalização	12,4	7,9	6,5	5,8	8,1	40,5
2º	Campanhas e outras ações de educação patrimonial, sanitária e urbana	12,0	7,8	6,4	5,9	8,1	40,2
3º	Gestão junto ao Estado para implantação do Plano metropolitano de Transportes	14,0	6,3	3,6	6,2	10,0	40,1
4º	Monitoramento e avaliação das ações de retirada dos camelôs das vias públicas: política dos Shoppings Populares	11,7	7,3	6,0	5,1	9,2	39,3
5º	Utilização de shoppings populares, galerias e centros comerciais como espaço de comercialização do programa de economia solidária	12,0	6,9	4,9	4,6	10,7	39,2
6º	Modificações geométricas e tratamento urbanístico das vias preferenciais para pedestres (trânsito local)	11,6	7,1	5,3	5,3	9,6	38,9
7º	Continuidade de implementação do sistema tronco-alimentado de transporte coletivo	12,5	6,0	3,6	6,0	10,4	38,5
8º	Modificações geométricas e tratamento urbanístico das vias preferenciais para transporte coletivo e pedestres (desestímulo ao tráfego misto)	11,6	6,8	4,3	5,4	9,9	38,0
9º	Complementação do Complexo da Lagoinha	13,8	6,4	3,2	5,8	8,0	37,2
10º	Reocupação de imóveis vazios com atividades econômicas estratégicas	12,2	6,5	4,5	5,0	8,9	37,1
11º	Alterações de mãos de direção para desviar o fluxo de passagem do Hipercentro	12,0	7,6	4,3	5,3	7,8	37,1
12º	Estudo de mercado para identificar novas atividades econômicas para galerias, centros comerciais e andares em edifícios comerciais	10,9	7,0	6,0	5,0	8,1	37,0
13º	Revisão da política de estacionamentos: redução das áreas de estacionamento rotativo com flexibilização para horários noturnos e finais de semana	10,9	7,9	5,6	5,4	7,0	36,8
14º	Realização de eventos culturais no Parque Municipal no horário de almoço	9,3	7,9	6,6	3,7	9,2	36,7
15º	Regulamentação de procedimentos de licenciamento ambiental e/ou urbanístico simplificados para empreendimentos estratégicos no Hipercentro	11,2	7,6	5,3	5,3	7,3	36,6
16º	Modificações geométricas e tratamento urbanístico das vias preferenciais para transporte coletivo (continuidade das bus-ways no Hipercentro: faixa exclusiva e desembarque no canteiro central)	11,2	6,1	3,8	5,7	9,8	36,6
17º	Fechamento de pista do Boulevard aos domingos para atividades de lazer	9,3	8,3	5,4	3,8	9,8	36,6
18º	Regulamentação das formas de financiamento da execução e manutenção das calçadas pelo poder público com recursos oriundos da concessão onerosa do espaço subterrâneo pelas concessionárias, da contribuição de melhorias e de parcerias com comerciantes e proprietários	11,7	7,0	4,3	5,3	8,1	36,4
19º	Criação de linha específica de financiamento para habitação no Hipercentro no documento da Política Municipal de Habitação	10,9	6,5	4,5	4,7	9,8	36,4
20º	Institucionalização do Programa Centro Vivo com criação de instância gestora	12,0	6,0	4,7	5,3	8,2	36,2
21º	Implantação de novo modal de transporte coletivo	12,4	5,5	3,5	5,8	9,1	36,2
22º	Implantação de biblioteca pública em imóvel reabilitado	10,4	6,8	5,2	3,8	9,6	35,9
23º	Implantação de terminal de transporte coletivo no andar inferior da Rodoviária, quando esta for desativada	12,4	6,1	3,4	5,3	8,7	35,8
24º	Feira de Antiguidades, Objetos Usados, Sebos e Brechós na Rua Sapucaí	10,0	8,1	6,1	3,5	8,1	35,7
25º	Criação de anel externo à Avenida do Contorno	12,8	5,5	2,9	6,1	8,4	35,6
26º	Projeto de requalificação da Rua dos Guaicurus, Avenida Santos Dumont, Praça Rio Branco e entorno da Rodoviária	11,9	5,7	4,6	4,0	9,5	35,6
27º	Promoção de novos eventos culturais em espaços públicos	10,6	6,8	5,3	4,4	8,2	35,4
28º	Permissão para a transferência do potencial construtivo gerado na ZPHIP para ZCBH e ZAP	10,4	7,2	5,2	5,8	6,6	35,2
29º	Fechamento do anel interno da Praça Raul Soares para atividades de lazer	9,0	8,0	5,8	3,3	9,1	35,1
30º	Regulamentação da redução de IPTU para adaptação de imóveis vazios e deteriorados	10,3	5,6	5,9	5,0	8,4	35,1
31º	Projeto Paisagístico de Recomposição da Arborização Pública do Hipercentro	10,3	6,1	5,7	5,4	7,6	35,0
32º	Implantação de sanitários públicos em galerias comerciais e locais estratégicos	9,8	6,3	6,1	4,0	8,8	35,0
33º	Extensão de normas de posturas vigentes para conjuntos urbanos tombados para todo o Hipercentro	9,8	6,7	5,5	5,4	7,6	34,9
34º	Operação urbana Mercados	11,6	6,3	4,3	4,3	8,4	34,9
35º	Feira de Arte e Livros na Rua Goiás	9,0	8,0	6,5	3,5	8,0	34,9

**Quadro 3** - Priorização geral das propostas

Ordem	Ações e propostas	Potencial estratégico	Viabilidade econômica	Grau de independência	Abrangência espacial	Potencial de inclusão social	Total
36°	Regulamentação da antecipação de isenção de IPTU para imóveis tombados	10,1	6,9	5,2	5,3	7,3	34,8
37°	Ampliação do perímetro da Zona do Hipercentro	8,7	7,3	6,1	5,9	6,7	34,8
38°	Operação urbana Guaicurus/ Rodoviária	12,2	5,4	4,3	3,9	8,8	34,5
39°	Projeto de recuperação de Baixios de Viadutos: Castelo Branco, Santa Tereza, Floresta, A e B no entorno da Rodoviária	10,4	5,7	5,4	3,8	8,9	34,3
40°	Instalação de Escritório Técnico no Hipercentro	10,6	5,8	4,8	5,1	7,8	34,1
41°	Regulamentação de procedimentos para aprovação de estabelecimentos ocupando partes (andar, sala, loja) de mais de uma edificação	10,1	7,0	5,3	4,8	6,6	33,9
42°	Desconto da área de circulação horizontal dos pavimentos térreos de galerias comerciais que ligam duas ou mais ruas para o cálculo do Coeficiente de Aproveitamento	9,6	6,4	4,9	5,3	7,6	33,7
43°	Reforço ao anel de desvio do Hipercentro formado pelas avenidas do Contorno, dos Andradas, Bias Fortes e Timbiras	10,9	5,9	4,0	5,3	7,7	33,7
44°	Plano de marketing para valorizar a imagem do Hipercentro.	9,5	6,2	5,8	5,8	6,5	33,7
45°	Operação urbana Casa do Conde / Boulevard Arrudas	11,2	6,7	4,2	4,1	7,4	33,6
46°	Implantação de espaço cultural (teatro, dança, música) em imóvel reabilitado	10,3	6,4	4,7	3,6	8,5	33,6
47°	Revisão da Planta de Valores (Atividades Econômicas)	9,6	5,4	5,7	5,1	7,3	33,1
48°	Implantação de ciclovias	9,3	6,6	4,2	4,6	8,4	33,1
49°	Revisão da Planta de Valores (Habitação)	9,5	5,0	5,6	5,3	7,7	33,0
50°	Implantação de transporte turístico interligando pontos de interesse no Hipercentro e outros locais da cidade	9,5	6,1	4,6	5,5	7,3	33,0
51°	Projeto de requalificação da Praça Raul Soares, Mercado Central e entorno	10,8	6,0	4,4	3,6	7,8	32,6
52°	Projeto de tratamento paisagístico da Rua Sapucaí	9,0	6,2	6,3	3,4	7,7	32,6
53°	Abertura de portões no Parque Municipal interligando a Alameda Álvaro Celso ao baixo do Viaduto Santa Tereza	7,4	7,6	6,2	3,1	8,0	32,2
54°	Regulamentação da permissão para o uso não residencial em unidades autônomas de edificações aprovadas para o uso residencial multifamiliar	8,5	6,7	4,8	4,8	6,5	31,3
55°	Estudo de tráfego visando a implementação de sentido duplo no Viaduto da Floresta	10,3	5,8	4,1	4,2	6,7	31,1
56°	Projeto de tratamento paisagístico da Avenida Alfredo Balena	8,0	5,6	6,1	3,3	7,7	30,6
57°	Projeto de requalificação da Praça Afonso Arinos e entorno	9,0	5,6	5,6	3,3	7,0	30,5
58°	Estudo de viabilidade para implantação de Galeria Seca	10,4	4,6	3,6	5,3	6,7	30,5
59°	Projeto de tratamento paisagístico da Alameda Ezequiel Dias	7,9	5,6	6,0	3,3	7,4	30,1
60°	Projeto de tratamento paisagístico da Rua da Bahia	8,0	6,0	5,7	3,4	6,9	30,0
61°	Projeto de tratamento paisagístico da Avenida Olegário Maciel	8,2	5,4	5,4	3,5	7,6	30,0
62°	Projeto de espaço para prática de Esportes Radicais Urbanos	7,4	5,4	5,4	3,2	7,7	29,0
63°	Projeto de tratamento paisagístico da Rua Goiás	7,4	5,9	6,1	2,6	6,9	28,8
64°	Projeto de tratamento paisagístico da Alameda Álvaro Celso	7,2	5,1	5,7	3,0	7,4	28,5

## 7 - BIBLIOGRAFIA

ARANTES, Otilia. Cultura da cidade: animação sem frase. Cidadania; Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, n. 24, p. 229 - 241. 1.996.

\_\_\_\_\_. Urbanismo em fim de linha. In: Urbanismo em Fim de Linha e Outros Estudos sobre o Colapso da Modernização Arquitetônica: Editora da Universidade de São Paulo São Paulo. 129 142. 1.998.

BHTRANS. Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Belo Horizonte BHBUS. 1.996.

\_\_\_\_\_. Dados sobre operação dos estacionamentos rotativos na área central”.

\_\_\_\_\_. Plano de Circulação da Área Central - PACE. 1.997

\_\_\_\_\_. Plano de Circulação do Rotor Central no Hipercentro de Belo Horizonte. 1.997

\_\_\_\_\_. Diagnóstico do sistema de transporte coletivo por ônibus do município de Belo Horizonte. 2.003

\_\_\_\_\_. Pesquisas de Contagem Volumétrica no Hipercentro”.

BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine: De Volta à Cidade: Dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2.006.

BOURDIEU, Pierre. The Forms of Capital. In: RICHARDSON, John G. Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education. Westport: Greenwood Press, 1.986.

BOYER, M. Chistine. Cities for sale: merchandising history at South Street Seaport. In: Sorkin, M. (ed) Variations on a theme park: the new american city and the end of public space. New York: Hill and Wang. 1.992.

CÂMARA DE DIRIGENTES LOJISTAS DE BELO HORIZONTE - BH E CENTRO INTERNACIONAL DE TECNOLOGIA DO COMÉRCIO CITC/CDL-BH. Dados do Comércio da Região Centro-Sul e Hipercentro de Belo Horizonte. 2.002.

\_\_\_\_\_, IPEAD, MG. Recadastramento das Lojas do Mercado Novo de Belo Horizonte. 2.002.

CARDIA, Nancy. Violação de direitos e Violência: relações entre qualidade de vida urbana, exposição à violência e capital social. IN: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (org.). Metrôpoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE Federação de Órgãos para a Assistência Social e Educacional, 2.004.

CASTELLS, Manuel; BORJA, Josep. As cidades como atores políticos. Novos Estudos, no. 45. São Paulo, CEBRAP. p. 152-166. 1.996.

CEMIG: Manual de Arborização Belo Horizonte, 1.996.

Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional CEDEPLAR. Pesquisa BH Século XXI Relatório Final. 2.005.

Centro de Estudos de Criminalidade e Segurança Pública CRISP. A Criminalidade na Área do Hipercentro de Belo Horizonte. 2.002.

COMPANS, Rose. Plano diretor: entre a reforma urbana e o planejamento estratégico. In: Schicchi, M.C.; Benfatti, D. (orgs) Urbanismo: Dossiê São Paulo Rio de Janeiro. Campinas:

PUCCAMP/PROURB. p.199-212. (edição especial de Oculum Ensaio: Revista de Arquitetura e Urbanismo). 2.004.

DNER: Normas para Projeto Geométrico de Vias Urbanas, Rio de Janeiro, 1974.

FILHO, Cláudio Chaves Beato; SOUZA, Robson Sávio Reis. Controle de Homicídios: a experiência de Belo Horizonte. Cadernos Adenauer, Série “Segurança Cidadã e Polícia na Democracia”, Ano IV, n°. 03, 2.003, pp. 51-74.

FIX, Mariana. A “fórmula mágica” da parceria público-privada: operações urbanas em São Paulo. In: Schicchi, M.C.; Benfatti, D. (orgs) Urbanismo: Dossiê São Paulo Rio de Janeiro. Campinas: PUCCAMP/PROURB. p. 185-198. (edição especial de Oculum Ensaio: Revista de Arquitetura e Urbanismo). 2.004.

FRÚGOLI Jr., Heitor. Centralidade em São Paulo, São Paulo: Cortez: Editora da Universidade de São Paulo, 2.000.

\_\_\_\_\_, ANDRADE, L. T. e PEIXOTO, F. A. (Orgs.): As cidades e seus agentes. Belo Horizonte, Puc Minas/Edusp, 2.006.

Fundação João Pinheiro. Pesquisa de Origem e Destino. 2.001-2.002.

\_\_\_\_\_. Informações complementares à Pesquisa de Origem e Destino 2.001-2.002. 2.003

GODOI, Hildan de: Projeto Geométrico de Vias Urbanas, EEUFMG Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, Belo Horizonte, 1.985.

INECO-Ingenieria Y Economía del Transporte, S.A., “Plano Diretor de Transporte de Passageiros sobre Trilhos da Região Metropolitana de Belo Horizonte”, 2.000.

HARVEY, David. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação urbana no capitalismo tardio. Espaço & Debates, n. 39, ano XVI. São Paulo, NERU. p. 48-64. 1.996.

\_\_\_\_\_. Espaços urbanos na “aldeia global”: reflexões sobre a condição urbana no capitalismo do final do século XX. Mimeo. (Transcrição de conferência proferida em Belo Horizonte). 1.995.

\_\_\_\_\_. A condição pós-moderna. São Paulo: Edições Loyola. 1.991.

LEIVA, Guilherme de Castro. Reocupação do Centro de Belo Horizonte: as possibilidades de uma nova circulação viária Dissertação de Mestrado n Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais. 2.006.

MAGNANI, J.G. Cantor. Festa no Pedaco: cultura popular e lazer na cidade. São Paulo, Brasiliense, 1.984.

\_\_\_\_\_. Da Periferia ao Centro. Pedacos & Trajetos. Revista de Antropologia. São Paulo, USP, 1.992.

\_\_\_\_\_. Os Pedacos do Centro. Revista Espaço & Debates, São Paulo, Ano VI, N° 17, 1.986.

- MAXFIELD, Michael G. & BABBIE, Earl. Research methods for Criminal Justice and Criminology. New York, Wadsworth, 2.001.
- NARVÁEZ, Leonel. Prevenção à Violência: a experiência das Escolas de Perdão e Reconciliação. Belo Horizonte, 2.004 (mimeo).
- NETO, O. B. Estudo sobre os Pontos de Travessia de Usuários do Sistema de Transporte Público (Complemento ao RIC da Catedral da Fé). 2.003.
- PIMENTEL, F. S.; ALVARES, P.A.S., “Até onde chega a Poluição Sonora em Belo Horizonte?”. Anais do II. Simpósio Situação Ambiental e Qualidade de Vida na Região Metropolitana de Belo Horizonte e Minas Gerais. Associação Brasileira de Engenharia Geológica. Belo Horizonte-MG, 1.992.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO - IPLAN RIO. Corredor Cultural: como recuperar, reformar ou construir seu imóvel. 1.995.
- \_\_\_\_\_. Rio Cidade O Urbanismo de Volta às Ruas, Rio de Janeiro. 1.996.
- PREFEITURA DE OLINDA (et alli). Espaços Seguros: recomendações de projetos e gestão comunitária. Adaptação/Elaboração: Elida Dias Santos; Lúcia de Andrade Siqueira e Maria Helena G. Gomes Maranhão (arquitetas e urbanistas). Prefeitura Municipal de Olinda; CONDEPE/FIDEM: Governo de Pernambuco. Com autorização e tendo como base o “Manual Espacios Seguros”, elaborado pelo Governo do Chile, Banco Mundial e Fundación Paz Ciudadana (2.003).
- PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, Práxis Projetos e Consultoria Ltda. Conjuntos Urbanos de Interesse Cultural na Área Central de Belo Horizonte. 1.996.
- \_\_\_\_\_. - SUDECAP. Caracterização das Bacias Elementares. Plano Diretor de Drenagem Urbana de Belo Horizonte. Primeira Etapa. Vol. II. 2.000.
- \_\_\_\_\_. - SUDECAP. Cadastro de Macrodrenagem. Plano Diretor de Drenagem Urbana de Belo Horizonte. Primeira Etapa. Vol. III. 2.000.
- \_\_\_\_\_. - SUDECAP. Caracterização Preliminar das Inundações Ocorridas em Belo Horizonte. Plano Diretor de Drenagem Urbana de Belo Horizonte. Primeira Etapa. Vol. XI. 2.000.
- \_\_\_\_\_. - Caderno de Encargos de Elementos para Obras de Infra-estrutura Urbana, SUDECAP, Belo Horizonte, 2.003.
- \_\_\_\_\_. - Plano Diretor do Município. Belo Horizonte, 1.996.
- \_\_\_\_\_. - Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo. Belo Horizonte, 1.996.
- \_\_\_\_\_. - Código de Posturas do Município. Belo Horizonte, 2.003.
- \_\_\_\_\_. - Ante-projeto de lei que estabelece Normas específicas para adaptação de edificações situadas no Hipercentro de Belo Horizonte. 2.006.
- \_\_\_\_\_. BHTRANS Manual de Medidas Moderadoras do Tráfego: traffic calming, Belo Horizonte, BHTRANS, 1.998.
- \_\_\_\_\_. - BHTRANS. Concurso Ruas da Cidade Termo de Referência. 1.999.
- \_\_\_\_\_. - BHTRANS, IZLP Arquitetura Ltda. Concurso Ruas da Cidade Área Urbana do Hipercentro: Estudo Urbanístico do Projeto Quatro Estações Caracterização e Análises.
- \_\_\_\_\_, Práxis Projetos e Consultoria Ltda. Plano de Ação do Hipercentro de Belo Horizonte. 2.000.
- \_\_\_\_\_, Secretaria Municipal da Coordenação de Gestão Regional Centro-Sul. Projeto Caminhos da Cidade. 2.002.
- \_\_\_\_\_, Práxis Projetos e Consultoria Ltda. Pesquisa de Uso e Ocupação dos Imóveis do Hipercentro de Belo Horizonte. 2.002.
- \_\_\_\_\_. II Conferência Municipal de Política Urbana Pré-conferências regionais Regional Centro-sul, Caderno de texto. 2.002.
- \_\_\_\_\_. Conselho Municipal de Política Urbana II Conferência Municipal de Política Urbana Propostas Aprovadas em reuniões plenárias. 2.002.
- \_\_\_\_\_. Conselho Municipal de Política Urbana II Conferência Municipal de Política Urbana - Principais Propostas relativas ao Hipercentro, Espaços Públicos, Camelôs e Educação Urbana. 2.002.
- \_\_\_\_\_. Projeto Quatro Estações Intervenções de Caráter Finalístico.
- \_\_\_\_\_. Programa CentroVivo. 2.004.
- \_\_\_\_\_, O Planejamento.- Traçado e Exclusão Social, 2006. Arquivo disponível em [www.pbh.gov.br](http://www.pbh.gov.br). Acessado em 04/07/2.006.
- \_\_\_\_\_. SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO, “Programa de Melhorias Ambientais da Área Central”, março de 1.987.
- PUC Minas Escritório de integração do departamento de arquitetura e urbanismo/Arquitetos sem fronteira/Pastoral de rua da arquidiocese de Belo Horizonte. Plano de reabilitação de áreas urbanas centrais via expressa leste-oeste viadutos urbanos e áreas contíguas. 2.004
- PUTNAM, Richard. Comunidade e Democracia: a experiência da Itália Moderna. Rio de Janeiro, FGV, 1.996.
- \_\_\_\_\_. A vida comunitária anima o desenvolvimento político: Capital Social e Democracia. Braudel Papers, edição nº 10, maio de 1.994. Disponível no website: (<http://www.braudel.org.br/bps/paper10a.htm>).
- RAMOS, M. H. D. Drenagem Urbana: Aspectos Urbanísticos, Legais e Metodológicos em Belo Horizonte. 1.998.
- RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. As metrópoles e a sociedade brasileira: futuro comprometido? IN: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (org.). Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE Federação de Órgãos para a Assistência Social e Educacional, 2.004.
- SILVA, Bráulio Figueiredo Alves da. Coesão Social, desordem percebida e vitimização em Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil. Dissertação de Mestrado em Sociologia. FAFICH, UFMG, 2004. Disponível

- em [http://www.crisp.ufmg.br/dissertacao\\_braulios.pdf](http://www.crisp.ufmg.br/dissertacao_braulios.pdf). Acessado em 12/04/05.
- RUSSEL, B. História da Filosofia Ocidental, Rio de Janeiro: Cia. Editora Nacional, 1.977.
- SÃO PAULO. SECRETARIA MUNICIPAL DO PLANEJAMENTO: Padrões de urbanização São Paulo, 1.997.
- SOUZA, Robson Sávio Reis. Violência e (des) ordem social. Jornal Estado de Minas, 31/03/05, página 03, primeiro caderno.
- \_\_\_\_\_. Direitos Humanos e participação da sociedade civil: atuação da Secretaria Adjunta de Direitos Humanos de Minas Gerais. Dissertação de Mestrado defendida na Escola de Governo da Fundação João Pinheiro, 2003. Disponível também no website: [www.crisp.ufmg.br/teses.htm](http://www.crisp.ufmg.br/teses.htm). Acessado em 14/04/2.005.
- \_\_\_\_\_. Religião e criminalidade: da cultura da morte à cultura da paz e do perdão. Revista Horizonte. PUC Minas, v. 3, n° 06, 1° semestre de 2.005, pp. 97-120.
- \_\_\_\_\_. O aumento da criminalidade e as deficiências das políticas públicas de defesa da cidadania. Revista Brasileira de Ciências Criminais. IBCCRIM, n° 50, set-out de 2.005, pp. 358-382.
- TECBUS Consultoria e Projetos. Estudo de Melhorias do Transporte Coletivo no Hipercentro: Infra-estrutura e Condições Operacionais. 2.005.
- TECTRAN Técnicos em Transporte Ltda. Complexo da Lagoinha / Hipercentro: Planejamento com estratégia. 2.005.
- \_\_\_\_\_. Área Hospitalar de Belo Horizonte. Estudo de tráfego/circulação e Poluição sonora. Belo Horizonte. 1.991.
- \_\_\_\_\_. Complexo da Lagoinha / Hipercentro: Planejamento com estratégia. 2.005.
- TRANSMETRO TRANSPORTES METROPOLITANOS, “Propostas de Melhoria para a Área Central de Belo Horizonte”, fevereiro de 1.989.
- SÁNCHEZ, Fernanda. Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, n. 1, maio-nov. Campinas, ANPUR. p. 115132. 1.999.
- VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria. In: Arantes, O. et alli. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, p. 75 - 103. 2.000.
- VARGAS, Heliana / CASTILHO, Ana Luisa, Org. Intervenções em Centros Urbanos - Objetivos, estratégias e resultados. 2.006.
- ZUKIN, Sharon. Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder. Cidadania; Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, n. 24, p. 205 - 219. 1.996.

## 8 - FICHA TÉCNICA

### REALIZAÇÃO

#### **Prefeitura Municipal de Belo Horizonte**

Fernando Damata Pimentel - Prefeito

Ronaldo Vasconcellos Novais - Vice-Prefeito

#### **Secretaria Municipal de Políticas Urbanas**

Murilo de Campos Valadares - Secretário

#### **Secretaria de Administração Regional Municipal Centro Sul SARMU-CS**

Fernando Viana Cabral - Secretário

#### **Secretarias Temáticas da Política Urbana:**

Empresa de Transportes e Transito de Belo Horizonte S.A BHTRANS

Ricardo Mendanha Ladeira - Presidente

Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana

Gina Beatriz Rende - Secretária

Secretaria Municipal Adjunta de Meio Ambiente

Flávia Mourão P. do Amaral - Secretária

Secretaria Municipal Adjunta de Habitação

Carlos Henrique Cardoso Medeiros - Secretário

Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte URBEL

Claudius Vinicius Leite Pereira - Diretor - Presidente

Superintendência de Desenvolvimento da Capital SUDECAP

Paulo Roberto Takahashi - Superintendente

Superintendência de Limpeza Urbana SLU

Sinara Inácio Meireles Chenna - Superintendente

Fundação Zoobotânica de Belo Horizonte FZB

Evandro Xavier Gomes - Presidente

Fundação de Parques Municipais FPM

Luiz Gustavo Fortini Martins Teixeira - Presidente

Coordenadoria Municipal de Defesa Civil

Valter de Souza Lucas - Coordenador Municipal

### EQUIPE TÉCNICA

#### **Prefeitura Municipal de Belo Horizonte**

Coordenação:

Secretaria Municipal de Políticas Urbanas

Maria Fernandes Caldas - Consultor Técnico Especializado

Acompanhamento Técnico:

Gerência de Coordenação de Política de Planejamento Urbano - SMURBE

Letícia Maria Resende Epaminondas - Gerente

Daniela Abritta Cota

José Júlio Rodrigues Vieira

Gerência de Políticas de Uso, Ocupação do Solo e Meio Ambiente- SMURBE

Natália Aguiar Mol - Gerente

Gerência de Políticas de Transporte e Circulação- SMURBE

Humberto Alvim Guimarães - Gerente

Gerência de Legislação Urbanística- SMURBE

Ana Carolina Araújo Patrício - Gerente

Gerência de Patrimônio Histórico SMARU

Michele Abreu Arroyo - Gerente

Gerência Regional de Projetos de Requalificação Urbana do Hipercentro - SARMU-CS

Liana Valle - Gerente

Diretoria de Planejamento BHTRANS

Eveline Trevisan - Assessora

### CONSULTORIA

#### **Práxis Projetos e Consultoria Ltda.**

Coordenação:

Ana Lúcia Goyatá Campante

Rogério Palhares Zschaber de Araújo

Cartografia e Editoração Gráfica:

Marcos Eugênio Brito de Castro

Ilustrações:

Fernanda Fernandes Lima

### COLABORADORES

Caixa Econômica Federal

Ministério das Cidades

## **9 - ANEXOS**

Estão apresentados neste anexo os seguintes documentos:

- 1 Minutas dos textos legais;
- 2 Mapa com nova delimitação proposta para a Zona do Hipercentro.

## 1 - Ampliação da Zona Hipercentral (ZHIP)

A ampliação da Zona Hipercentral (ZHIP) é possível por meio de nova redação ao § 1º do art. 7º da Lei 7.165/1996.

### Redação atual:

Lei 7.165/1996, art. 7º § 1º - Hipercentro é a área compreendida pelo perímetro iniciado na confluência das avenidas do Contorno e Bias Fortes, seguindo por esta, incluída a Praça Raul Soares, até a Avenida Álvares Cabral, por esta até a Rua dos Timbiras, por esta até a Avenida Afonso Pena, por esta até a Rua da Bahia, por esta até a Avenida Assis Chateaubriand, por esta até a Rua Sapucaí, por esta até a Avenida do Contorno, pela qual se vira à esquerda, seguindo até o Viaduto da Floresta, por este até a Avenida do Contorno, por esta, em sentido anti-horário, até a Avenida Bias Fortes e por esta até o ponto de origem.

### Nova redação:

Lei 7.165/1996, art. 7º § 1º - Hipercentro é a área compreendida pelo perímetro iniciado na confluência das avenidas do Contorno e Bias Fortes, seguindo por esta até a Rua Rio Grande do Sul, por esta até a Rua dos Timbiras, por esta até a Avenida Bias Fortes, por esta até a Avenida Álvares Cabral, por esta até a Rua dos Timbiras, por esta até a Avenida Afonso Pena, por esta até a Rua da Bahia, por esta até a Avenida Assis Chateaubriand, por esta até a Rua Sapucaí, por esta até a Avenida do Contorno, pela qual se vira à esquerda, seguindo até o Viaduto da Floresta, por este até a Avenida do Contorno, por esta, em sentido anti-horário, até a Avenida Bias Fortes e por esta até o ponto de origem. (NR): figura em anexo.

## 2. Incentivo às galerias comerciais com abertura para dois ou mais logradouros

Possibilidade de alteração da fórmula de cálculo do coeficiente de aproveitamento por meio do desconto da área útil de circulação no piso com abertura para a rua.

### Redação atual:

Lei 7.166/1996, art. 46 - Não são computadas, para efeito de cálculo do CA:  
(...)

### Acréscimo à redação atual:

Lei 7.166/1996, art. 46 (...)

XVIII área de circulação horizontal interna aberta ao público em galerias comerciais localizadas no pavimento térreo com abertura para dois ou mais logradouros públicos

## 3. Possibilidade de transferência de potencial construtivo da Zona Hipercentral (ZHIP) para a Zona Central de Belo Horizonte (ZCBH) e para as Zonas de Adensamento Preferencial (ZAP)

Dar nova redação ao inciso I e acrescentar o inciso IV ao Art. 62 da Lei 7.165/1996 e, complementarmente, alterar o art. 3º do Decreto 9.616/1998, que regulamenta a transferência do direito de construir.

### Redação atual:

Lei 7.165/1996 Art. 62 - São passíveis de recepção da transferência do direito de construir os imóveis situados:

I - nas áreas delimitadas na Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo em consonância com os critérios do art. 55;

II - em torno do imóvel de origem;

III - em área indicada em lei específica, referente a projetos urbanísticos especiais.

### Nova redação:

Lei 7.165/1996 Art. 62 (...)

(...)

IV *na área delimitada na Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo como ZCBH, desde que provenientes desta mesma zona ou da ZHIP.(AC)*.”

### Redação atual:

**Decreto 9.616/1998**, Art. 3º - Os imóveis receptores da transferência do direito de construir são:

I - os classificados como Zona de Adensamento Preferencial - ZAP;

II - os em torno dos imóveis de origem, assim considerados na mesma mancha contínua de zoneamento, exceto os classificados como Zona de Adensamento Restrito - ZAR, respeitadas as diretrizes de proteção de conjuntos urbanos tombados e de Áreas de Diretrizes Especiais - ADEs;

III - os localizados em áreas receptoras previstas nos conjuntos urbanos tombados, respeitadas as diretrizes de proteção do conjunto;

IV - os integrantes de projeto específico de operação urbana, nos termos do artigo 65 da Lei 7.165, de 27 de agosto de 1996.

Proposta de nova redação:

**Decreto 9.616/1998**, Art. 3º (...)

(...)

V os classificados na Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo como ZCBH, desde que provenientes desta mesma zona ou da ZHIP.(AC)

## 4. Aplicação de normas mais restritivas à publicidade na Zona Hipercentral

A aplicação de normas mais restritivas de publicidade na Zona Hipercentral deve ser feita por meio de legislação específica ou por meio de regulamentação específica do Código de Posturas Municipais, uma vez que a aplicação das normas da Deliberação 109/2004, do Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural à toda área do Hipercentro mostra-se juridicamente inviável tendo em vista o referido Conselho não ter competência para regulamentar as posturas municipais da Zona Hipercentral, mas tão somente cuidar da proteção dos conjuntos e bens tombados ou de valor cultural.

Para tanto, recomenda-se acréscimo da hipótese de regulamentação específica para o Hipercentro e no Capítulo II, Da instalação de engenhos de publicidade, do Título VI, Do uso da propriedade, do Código de Posturas. Em seguida, abre-se a possibilidade do Executivo Municipal regulamentar a veiculação de publicidade no Hipercentro de modo específico, e mais restritivo, por meio de decreto municipal.

### Redação atual:

Lei 8.616/2003, Art. 264 - Constituem diretrizes a serem observadas no disciplinamento da instalação do engenho de publicidade:

I - garantia de livre acesso à infra-estrutura urbana;

II - priorização da sinalização pública, de modo a não confundir o motorista na condução de seu veículo e a garantir a livre e segura locomoção do pedestre;

III - participação da população e de entidades no acompanhamento da adequada aplicação deste Código, para corrigir distorções causadas pela poluição visual e seus efeitos;

IV - combate à poluição visual e à degradação ambiental;

V - proteção, preservação e recuperação do patrimônio cultural, histórico, artístico e paisagístico, bem como do meio ambiente natural ou construído da cidade;

VI - compatibilização técnica entre as modalidades de engenho e os locais aptos a receber cada uma delas, nos termos deste Código.

**Proposta de redação:**

Lei 8.616/2003, Art. 264 (...)

Parágrafo único: Para o cumprimento das diretrizes do art. 264, o Executivo poderá estabelecer normas especiais para a veiculação de publicidade na Zona Hipercentral (AC)

Após tal alteração legislativa, faz-se necessária a edição de novo decreto executivo regulamentando o parágrafo único do art. Art. 264 ou deve-se fazer o seguinte acréscimo ao Decreto 11.601/2004.

**Redação atual:**

Decreto 11.601/2004, art. 161 - O licenciamento nos conjuntos urbanos tombados deve atender às normas de tombamento e de preservação em vigor e depende de parecer prévio favorável do Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município - CDPCM.

**Proposta de nova redação:**

Decreto 11.601/2004, art. 161-A .....Enquanto não aprovadas normas especiais de que trata o parágrafo único do art. 264, da Lei 8616, a veiculação de publicidade na Zona Hipercentral obedecerá os mesmos parâmetros restritivos aplicados aos conjuntos urbanos e imóveis tombados. (AC)

**5. Criar diretriz específica para a política habitacional no Hipercentro**

É competência constitucional comum da União, do Estado e do Município a promoção de programas de construção de moradias e de melhorias habitacionais. Portanto, a atuação do Poder Público Municipal deve abranger a totalidade de sua jurisdição o que inclui a Zona Hipercentral.

Dentro da Política Municipal, sistematizada pela Resolução II do Conselho de Habitação, aplicam-se ao Hipercentro a “Linha de Atuação em Assentamentos Existentes” e, por consequência, mais especificamente, os “Programas de Intervenção Parcial”.

Portanto, o Município pode, e deve, criar um Programa de Intervenção Parcial especial para o Hipercentro. O que se faz ancorado pelas possibilidades jurídicas e orçamentárias, mas, principalmente, pelo arranjo político-institucional entre Poder Público e comunidade.

Nesse sentido, o Plano de Reabilitação do Hipercentro levanta e traça as principais diretrizes para a política habitacional; de onde, recomenda-se a construção de um “Plano de Habitação de Interesse Social para o Hipercentro”.

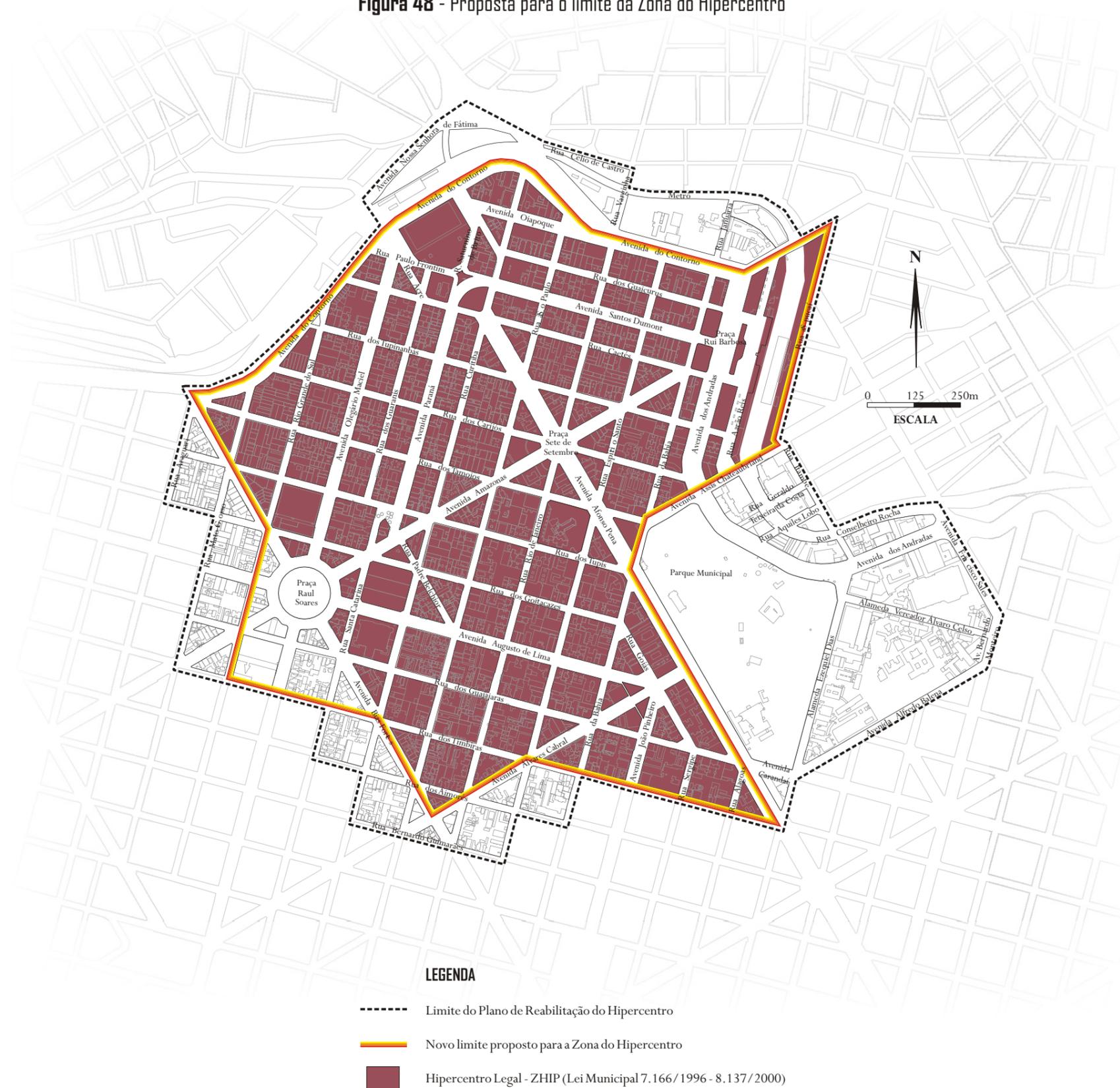
**6. Incentivos fiscais para imóveis tombados**

Aventa-se a possibilidade de isenção do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) para imóveis tombados a partir da aprovação do projeto de reforma. Tal hipótese torna-se juridicamente possível diante da norma expressa pelo art. 9º, da Lei 5.839/1990:

“Lei 5.839/1990, art. 9º - Os imóveis tombados na forma da Lei, por quaisquer instituições públicas de proteção do patrimônio histórico e artístico, ficam isentos do Imposto Predial e Territorial Urbano sobre eles incidentes, durante o período em que mantiverem as características que justificaram o seu tombamento”

Recomenda-se ao Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural de Belo Horizonte alteração ou edição de norma que explicita que a “aprovação de projeto de reforma em bem tombado” equivale a “declaração da existência de características que justificaram o seu tombamento”.

Figura 48 - Proposta para o limite da Zona do Hipercentro





Ministério  
das Cidades

