

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
Escola de Arquitetura
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Maria Luisa Carneiro Chaves

AS POSTURAS MUNICIPAIS E A VITALIDADE URBANA

Belo Horizonte

2020

Maria Luisa Carneiro Chaves

AS POSTURAS MUNICIPAIS E A VITALIDADE URBANA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (NPGAU) da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial para obtenção de título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Teoria, produção e experiência do espaço

Orientadora: Prof.^a Paula Barros

Belo Horizonte

2020

C512p

Chaves, Maria Luisa Carneiro.

As posturas municipais e a vitalidade urbana [manuscrito] / Maria Luisa Carneiro Chaves. - 2020.

342 f. : il.

Orientadora: Paula Barros.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura.

1. Espaços públicos – Teses. 2. Ruas – Belo Horizonte (MG) – Teses. 3. Desenho – Teses. 4. Direito urbanístico – Belo Horizonte (MG) – Teses. 5. Planejamento urbano – Teses. I. Barros, Paula. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Arquitetura. III. Título.

CDD 711.13



FOLHA DE APROVAÇÃO

As posturas municipais e a vitalidade urbana

MARIA LUISA CARNEIRO CHAVES

Dissertação submetida à Comissão Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura da UFMG como requisito para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, área de concentração: Teoria, produção e experiência do espaço.

Aprovada em 18 de fevereiro de 2020, pela Comissão constituída pelos membros:

Profa. Dra. Paula Barros - Orientadora
EA-UFMG

Profa. Dra. Lupira Gomes de Mendonça
EA-UFMG

Profa. Dra. Luciana Teixeira de Andrade
PUC MG

Belo Horizonte, 18 de fevereiro de 2020.

Às pessoas queridas. Com eles e elas tudo ganha graça! Á irmã Gena e mãe Esther que se despediram ao meio do caminho.

AGRADECIMENTOS

Concluir é gratificante, é a materialização de um processo de conhecimento, e de superações individuais, tempo de amadurecer e ver de novo. Uma viagem inesquecível. Agradeço a Deus por ter me conduzido e aos professores, a família, amigos e colegas pelo apoio, pelos conselhos e ideias, que tornaram isso possível.

À Paula Barros, pela orientação e generosidade, que me acolheu com seu conhecimento, sensibilidade e dedicação durante o processo de pesquisa. Às professoras Jupira G. de Mendonça e Luciana T. Andrade, pela preciosa disponibilidade de refletir e orientar. Ao NPGAU/UFMG e ao professor Fernando Lara por terem me dado a oportunidade de cursar o mestrado em Arquitetura, de que tanto gosto; às professoras Ana Paula, Silke e à funcionária Paula, pelo auxílio em todo o percurso, e aos professores por terem me aceitado como aluna, pelos ensinamentos e entusiasmo.

Em especial, sou grata à minha família Ian, Tiago, Aureo pelas ideias, ajuda, carinho, companhia e apoio. À memória de meus pais Mario e Netinha que tanto me presentearam e ensinaram; à referência de entusiasmo e ideal de minhas irmãs Tetê, Titina, Bela, Gena e meu irmão Serginho; aos meus amados sobrinhos, cunhados e aos amigos de vida Dedé, Luiza, Mauro, Neide e Vania.

Aos colegas de estudo e ofício que me acompanham: pelos primeiros incentivos de Eduardo Bittencourt e Lisandra Silva, pelo convívio e apoio constante de Claudia Azevedo, Claudia Galo, Débora Faria, Silvana Lamas, Ana Maria, Daniele, Fabiana, Katia, Patrícia, Cristina, Karla e ao apoio dos gestores Francys, Aderbal e Claudius Vinicius. Grata aos colegas da prefeitura e as entrevistas de Mauro Cesar, Laila Oliveira e Julio de Marco. Pela colaboração, agradeço a José Paiva, Ian Carneiro Chaves e Ana Maria Gomes pelas fotos e desenhos; à Livia Martins pela dedicada revisão e formatação.

Assim como um indivíduo sonha acontecimentos fantásticos para dar asas a seus impulsos mais íntimos que não podem aparecer em eventos cotidianos, uma cidade também precisa de seus sonhos.

(ALEXANDER et al., 2013, p. 300)

RESUMO

A promoção da vitalidade nos espaços públicos está no centro das discussões contemporâneas. À luz do pressuposto de que as ruas devem ser planejadas, projetadas e geridas como *espaços de sociabilidade*, esta pesquisa identifica, por revisão literária, os aspectos físico-espaciais da microescala urbana capazes de contribuir para o incremento de sua vitalidade. Esta dissertação é motivada pela discussão da influência do desenho urbano na produção de ruas atrativas às pessoas e, a partir do referencial teórico, analisa criticamente a legislação de posturas municipais. O objeto de estudo recai sobre o Código de Posturas de Belo Horizonte, referenciado no centro da cidade, cujas ruas mostram um cenário de diversidade de usos, pessoas e atividades, onde se concentram os conflitos sociais e a incidência das normas legais. Espera-se que os resultados favoreçam formas de pensar e regulamentar a cidade de tal forma que as condutas e procedimentos contribuam para a produção de lugares aprazíveis e inclusivos.

Palavras-chave: Espaços públicos. Ruas. Desenho. Direito urbanístico. Planejamento urbano.

ABSTRACT

The promotion of vitality in public spaces is at the center of contemporary discussions. In the light of the assumption that streets should be planned, designed and managed as spaces for sociability, this research identifies, through a literature review, the physical-spatial aspects of the urban microscale capable of contributing to the increase of its vitality. This dissertation is motivated by the discussion of the influence of urban design in the production of streets that are attractive to people and, based on the theoretical framework, critically analyses the legislation of municipal postures. The object of study falls on the Posture Code of Belo Horizonte, referenced in the center of the city, whose streets show a scenario of diversity of uses, people and activities, where social conflicts and the incidence of legal norms are concentrated. The results are expected to favor ways of thinking and regulating the city in such a way that the conducts and procedures contribute to the production of pleasant and inclusive places.

Keywords: Public spaces. Streets. Design. Urban law. Urban planning.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – A reforma de Haussmann.....	25
Figura 2 – Diagramas da proposta de "Cidade-Jardim", de Ebenezer Howard.....	28
Figura 3 – Proposta <i>La Ville Radieuse</i> , de Le Corbusier	30
Figura 4 – O uso da cidade "tradicional" em construção coletiva.....	34
Figura 5 – A vida nas ruas: a invasão dos espaços por veículos e a retomada da cidade para as pessoas.....	37
Figura 6 – Espaço semiprivado: jardim acessível e percebido como espaço público	42
Figura 7 – Espaço semipúblico: calçada com mesas e cadeiras de comércio	42
Figura 8 – Espaço público privatizado: acesso restrito da rua, sem o caráter público	43
Figura 9 – Espaço público revitalizado por iniciativa popular	48
Figura 10 – Vitalidade urbana: rua pública com concentração de pessoas e atividades	50
Figura 11 – Característica da rua: aspectos do comportamento e do ambiente físico.....	53
Figura 12 – Diversidade urbana: ruas com a ocorrência de diversas atividades	55
Figura 13 – Permeabilidade urbana: presença de conexão física e visual nas zonas de transição, entre o logradouro e a propriedade.....	59
Figura 14 – Permeabilidade urbana: conexão visual sem interação de atividades.....	60
Figura 15 – Permeabilidade urbana: integração (conexão física) e transparência (conexão visual)	62
Figura 16 – Articulação e personalização de frente de rua: estímulos sensoriais e elementos de apoio às pessoas	64
Figura 17 – Articulação e personalização de frentes de rua: fachada com toldos, reentrâncias, vasos, portas que articulam e personalizam a testada.....	66
Figura 18 – Caminhos urbanos e acessibilidade: zonas de permanência das pessoas com acessos contínuos, conectados e acessíveis	68
Figura 19 – Vegetação urbana: corredor formado pela arborização nas ruas públicas	73
Figura 20 – Alameda de árvores <i>Ficus</i> na Avenida Bernardo Monteiro, acometidas pela praga mosca-branca	75
Figura 21 – Segurança e proteção: aspectos urbanos que contribuem para a experiência de estar seguro (presença de olhos da rua) e protegido contra acidentes, violência e clima.....	76

Figura 22 – Conforto urbano: aspectos urbanos que contribuem para a experiência de bem-estar, elementos de apoio às pessoas (assentos, iluminação, coberturas).....	80
Figura 23 – Agradabilidade urbana: escala humana e estímulos sensoriais.....	84
Figura 24 – Dinâmica do sistema ecológico e subsistemas.....	86
Figura 25 – Plano horizontal: os passeios formam um espaço linear contínuo, estruturante e onipresente na cidade.....	87
Figura 26 – Plano vertical: paisagem urbana percebida pelos pedestres nos elementos das zonas de transição, contribuindo para interação ou monotonia das ruas.....	88
Figura 27 – Objetos tridimensionais: suporte, ordenamento e referência.....	89
Figura 28 – A microescala da rua: ação pública de limpeza de Belo Horizonte.....	92
Figura 29 – A microescala da rua: apropriação das ruas por particulares - <i>parklet</i>	93
Figura 30 – Primeiras ruas de Belo Horizonte.....	97
Figura 31 – A legislação urbanística de Belo Horizonte no tempo.....	97
Figura 32 – Atividades na rua: evento denominado "Praia da Estação".....	101
Figura 33 – Estudos técnicos realizados pela Prefeitura de Belo Horizonte para proposição do novo Plano Diretor, aprovado em 2019.....	107
Figura 34 – Testadas unificadas com edificação implantada em vários lotes.....	108
Figura 35 – Conceitos de rua definidos pelo Código de Posturas.....	109
Figura 36 – Termos da composição da fronteira entre o logradouro e a propriedade.....	110
Figura 37 – Faixa destinada ao pedestre.....	114
Figura 38 – Travessias de pedestres em vias com transporte de ônibus BRT/MOVE: em nível e em passarelas elevadas.....	115
Figura 39 – Passeios dão forma aos caminhos e ao lugar das pessoas na rua, compondo a paisagem.....	117
Figura 40 – Passeios: faixas de uso para pedestres, mobiliário, jardim.....	119
Figura 41 – Passeios: faixa ajardinada como parte da vegetação urbana.....	120
Figura 42 – Passeios: largura e declividades longitudinal (paralela à pista) e transversal (1% a 3% em direção ao meio-fio).....	121
Figura 43 – Calçada em pedra portuguesa, Lisboa.....	124
Figura 44 – Calçadas do Rio de Janeiro: na orla da praia de Copacabana, escultura do escritor Carlos D. de Andrade.....	124
Figura 45 – Passeios: exemplos de revestimentos de Belo Horizonte.....	125
Figura 46 – Rampamento e estacionamento: vagas paralelas sem ocupar o passeio.....	127
Figura 47 – Rampamento e estacionamento: vagas perpendiculares sem ocupar o passeio..	127

Figura 48 – Estacionamento em afastamento frontal com recuo do passeio para atendimento à farmácia.....	130
Figura 49 – Rua com declividade com utilização de degraus nos passeios	133
Figura 50 – Padrão de passeios com declividade acentuada	133
Figura 51 – Soluções mecânicas de mobilidade vertical em espaços públicos.....	134
Figura 52 – Elevador Lacerda, Salvador, Bahia.....	135
Figura 53 – "Lombard Street", São Francisco, EUA.....	135
Figura 54 – Escadaria Selarón, Rio de Janeiro.....	135
Figura 55 – Exemplo de padrão de passeios em Belo Horizonte	137
Figura 56 – Tratamento da zona de transição, entre o passeio e o lote	142
Figura 57 – Hortas urbanas.....	145
Figura 58 – Engenho de publicidade e poluição visual.....	146
Figura 59 – Locais permitidos para publicidade: mensagens institucionais	148
Figura 60 – Engenhos de Publicidade - <i>Times Square</i> em Nova York	150
Figura 61 – Engenho de publicidade: empena cega	153
Figura 62 – Engenhos de publicidade: condições de instalação - exemplos.....	156
Figura 63 – Arte em poste de energia.....	161
Figura 64 – Banco e jardim	161
Figura 65 – Banco e arte em tronco de árvore.....	162
Figura 66 – Vaquinha da Rua Leopoldina.....	163
Figura 67 – Relógio de sol.....	163
Figura 68 – Vegetação urbana	165
Figura 69 – Pau-ferro.....	165
Figura 70 – Árvore Pau-mulato	165
Figura 71 – Árvore de raiz escultural	165
Figura 72 – Belo Horizonte, "cidade-jardim", início do séc.XX.....	170
Figura 73 – Padrão de passeios estreitos: faixa ajardinada e plantio de árvores	173
Figura 74 – Arborização urbana: alargamento de calçadas, plantio em função do porte de árvores.....	173
Figura 75 – Mobiliário de caráter artístico cultural que compõe a paisagem da cidade	178
Figura 76 – Mobiliário desconfortável que compõe a paisagem da cidade.....	178
Figura 77 – Regras para instalação de mobiliário por testada da face de quadra.....	180
Figura 78 – Esquina formada pelos recuos dos lotes no encontro das avenidas João Pinheiro e Álvares Cabral, Belo Horizonte	181

Figura 79 – Esquina das avenidas João Pinheiro e Álvares Cabral, BH	182
Figura 80 – Segurança nas ruas: presença de pessoas e iluminação pública.....	185
Figura 81 – Mobiliário urbano: costume de mesas e cadeiras nas ruas.....	186
Figura 82 – Mesas e cadeiras em afastamento frontal.....	186
Figura 83 – Ocupação de passeio com mesa e cadeira.....	187
Figura 84 – Assentos fornecidos por empresas	189
Figura 85 – Mesas e cadeiras no afastamento frontal e no passeio de via arterial e de ligação regional.....	189
Figura 86 – Mesas e cadeiras em quarteirão fechado	191
Figura 87 – Mesas e cadeiras em via pública	192
Figura 88 – Mesas e cadeiras em via pública - <i>parklet</i>	193
Figura 89 – Coberturas: mesas e cadeiras com guarda-sol.....	194
Figura 90 – <i>Parklet</i> ou varanda urbana	195
Figura 91 – Bancos e rampas em passagens de pedestres	198
Figura 92 – Toldo: elemento físico-espacial de proteção e ambientação.....	199
Figura 93 – Toldos: sobre passeio e afastamento frontal, cobrindo mesas e cadeiras	201
Figura 94 – Abrigo para ponto de ônibus: uso noturno com fila de pessoas.....	203
Figura 95 – Banca de jornal e revistas e Banca de flores e plantas naturais	207
Figura 96 – Quiosque: Módulo Comercial Parque Arrudas	211

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Fatores da vitalidade da rua: qualidade e experiências.....	54
Quadro 2 - Sistema espacial da rua	90
Quadro 3 - Dimensão social da rua: categorias de atividades	90
Quadro 4 - Elementos físico-espaciais regulados pelo Código de Posturas de Belo Horizonte	100
Quadro 5 - Atividades reguladas pelo Código de Posturas de Belo Horizonte.....	100
Quadro 6 - Plano Horizontal: elementos físico-espaciais regulados pelo Código de Posturas de Belo Horizonte	113
Quadro 7 - Plano Vertical: elementos físico-espaciais regulados pelo Código de Posturas de Belo Horizonte	139
Quadro 8 - Elementos físico-espaciais regulados pelo Código de Posturas de Belo Horizonte e analisados à luz da influência na vitalidade urbana.....	159
Quadro 9 - Aspectos da vitalidade: espaços adequados para a circulação e permanência das pessoas na rua (caminhos, acessibilidade e agradabilidade)	218
Quadro 10 - Aspectos da vitalidade: influência na paisagem e conexão física e visual nas zonas de transição (permeabilidade, articulação e personalização, diversidade edilícia)	221
Quadro 11 - Aspectos da vitalidade: apoio ao pedestre, oferta de serviços e comércio	223
Quadro 12 - Aspectos da vitalidade: ambientação urbana com agradável arborização	224
Quadro 13 - Aspectos da vitalidade e as posturas municipais de Belo Horizonte	228

LISTA DE ABREVIATURAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ARMBH	Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte
BH	Belo Horizonte
BHTRANS	Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A
BRT	Sistema BRT Move (Bus Rapid Transit)
CDPCM	Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural de Belo Horizonte
CEDEPLAR	Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da Faculdade de Ciências Econômicas (FACE) da UFMG
COMAM	Conselho Municipal de Meio Ambiente
COMPUR	Conselho Municipal de Políticas Urbanas
COPAN	Companhia Pan-Americana de Hotéis e Turismo - Edifício em São Paulo
IBAM	Instituto Brasileiro de Administração Municipal
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LPOUS	Lei de parcelamento, ocupação e uso do solo
NBR	Norma Técnica Brasileira
OPUR-PUC	Observatório de Políticas Urbanas – OPUR, da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais – PucMinas
PBH	Prefeitura Municipal de Belo Horizonte
PDDI-RMBH	Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte – PDDI-RMBH
PDAU	Plano de Arborização Urbana
PUC/MG	Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais
RMBH	Região Metropolitana de Belo Horizonte
SLU	Superintendência de Limpeza Urbana
SULACAP	Sulamérica e Sulacap - Conjunto de edifícios em BH
ZCBH	Zona Central de Belo Horizonte
ZHIP	Zona Hipercentral

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	17
2 A RUA E A VIDA PÚBLICA	21
2.1 Concepções de cidade: da racionalidade técnica à incorporação do indivíduo	22
2.2 A rua como espaço social	36
2.3 A interface público/privado e a microescala da rua	41
2.4 A vitalidade urbana	49
2.4.1 <i>Qualidades do desenho urbano</i>	54
2.4.1.1 <i>Diversidade urbana</i>	55
2.4.1.2 <i>Permeabilidade na zona de transição</i>	57
2.4.1.3 <i>Articulação e personalização das frentes para a rua</i>	63
2.4.1.4 <i>Caminhos urbanos e acessibilidade</i>	67
2.4.1.5 <i>Vegetação urbana</i>	71
2.4.2 <i>Experiência urbana: segurança, conforto e agradabilidade</i>	76
2.5 Os componentes da rua	85
3 AS POSTURAS MUNICIPAIS	91
3.1 A cidade da lei	92
3.1.1 <i>A evolução das posturas municipais</i>	95
3.1.2 <i>Conceitos e termos da pesquisa</i>	102
3.2 O plano horizontal	113
3.2.1 <i>O passeio</i>	117
3.3 O plano vertical	139
3.3.1 <i>Elementos da zona de transição</i>	141
3.3.2 <i>Engenhos de publicidade</i>	146
3.4 O objeto tridimensional	159
3.4.1 <i>Vegetação urbana</i>	164
3.4.2 <i>Mobiliários urbanos</i>	174
3.4.3 <i>Mesas e cadeiras, assentos, parklets</i>	185
3.4.4 <i>Toldos, coberturas e abrigos</i>	198
3.4.5 <i>Cabines e bancas: sanitário, bancas de jornal e de flores, quiosque, lixeira</i>	204
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	215
REFERÊNCIAS	229

ANEXO A – Código de Posturas – Lei Municipal nº 8.616/2003	237
ANEXO B – Código de Posturas – Decreto Municipal nº 14.060/2010	299
ANEXO C – Código de Edificações – Lei Municipal nº 9.725/2009 – Glossário ..	331
ANEXO D – Lei Municipal nº 7.166/1996 – Glossário.....	333
ANEXO E – Legislação Urbanística De Belo Horizonte.....	335

1 INTRODUÇÃO

A cidade – local de estabelecimento aparelhado, diferenciado, privilegiado, sede da autoridade – nasce da aldeia, mas não é apenas uma aldeia que cresceu. [...] A sociedade se torna capaz de evoluir e de projetar a sua evolução. (BENEVOLO, 2007, p. 23)

Pensar sobre uma cidade é encontrar-se em meio às suas ruas, é imaginar-se em uma cena em que os moradores, visitantes e comerciantes se encontram em um espaço de sociabilidade e não em um mero lugar de passagem. Por ser o lugar público mais perto de casa, em seu entorno forma-se a vizinhança. No entanto, por um tempo, as ruas urbanas foram consideradas apenas um canal de circulação, configuradas pelo isolamento das construções, que resultou em uma cidade dividida em “cidadelas”, com ruas vazias, entre muros ou em meio a extensos jardins das cidades modernistas (JACOBS, 2014), mais apropriadas aos veículos do que às pessoas.

A partir da década de 60, a literatura enfatiza o papel e a necessidade de um espaço significativo para a experiência da vida pública e para a interação social (JACOBS, 2014; LYNCH, 1990; ALEXANDER *et al.*, 2013; WHYTE, 2004; GEHL, 2013; MEHTA, 2007; CARR *et al.*, 1992). Há um fortalecimento da visão de que, embora as sociedades urbanas modernas já não dependam da praça da cidade para suprir as necessidades básicas de sobrevivência, bons espaços públicos urbanos são necessários para a saúde das comunidades e para a promoção da vida pública, que é um complemento essencial para a vida privada. Nessa perspectiva, a vitalidade da rua é definida pela presença de pessoas envolvidas em atividades diversas, permanentes e constantes, que oferecem oportunidades para contatos informais e interações fáceis com outras pessoas, formando uma rede de confiança pública, oportunidades de aprendizagem e coesão social (JACOBS, 2014; GEHL, 2014; MEHTA, 2007).

A literatura tem demonstrado a importância da vitalidade da rua e da adequação das cidades para uso das pessoas, sendo uma tendência de investimentos (públicos e privados) por incluir a possibilidade de desenvolvimento econômico. Algumas dessas diretrizes já foram incorporadas em planos e legislações urbanas, como a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Lei nº 12.587 (BRASIL, 2012). Belo Horizonte se insere no rol das grandes cidades que buscam a construção de um *habitat* urbano adequado ao homem e à natureza, que se traduz nos compromissos assumidos frente à Nova Agenda Urbana (NAU), firmada no encontro

internacional do Habitat III¹ da ONU, realizado em 2016, em Quito no Equador.

Parte daí a presente dissertação, motivada pela discussão da influência do desenho urbano na produção de ruas atrativas às pessoas, tendo como premissa que a qualidade da experiência urbana pode ser influenciada pelo ambiente urbano. A pesquisa recai sobre a rua, por esta ofertar o maior cenário onde a vida pública se desdobra, como um espaço linear onipresente na cidade e estratégico para as pessoas. A rua é vista como o símbolo mais importante do domínio público e ajuda a construir a imagem da cidade (JACOBS, 2014; LYNCH, 1990; MEHTA, 2007). Como diz Jacobs (2014), “se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona” (JACOBS, 2014, p. 30).

Esse cenário implica viver de forma coletiva, incluindo as normas que decorrem disso. É desejável que os instrumentos urbanos reflitam o conhecimento acumulado até o momento e objetivem criar ruas amigáveis à vida pública e cidades mais humanas. “A legislação urbanística tanto legitima a ordem político-econômica urbana como desenha o espaço físico e social – a cidade” (FERNANDES, 1998, p. 11). Nesse sentido, o objetivo deste estudo é verificar o quanto a legislação se aproxima dos pressupostos teóricos que abordam a influência do desenho no ambiente público e privado. A partir da premissa de que a qualidade da experiência urbana é influenciada pela paisagem, esta pesquisa analisa o Código de Posturas de Belo Horizonte sob a perspectiva de teóricos cujo trabalho tem influência no campo de conhecimento do comportamento e desenho urbano, focalizando a dimensão espacial da rua. A referência territorial é a centralidade de Belo Horizonte, cujas ruas mostram um cenário de diversidade de usos, pessoas e atividades, onde se concentram os conflitos sociais e a incidência das normas legais. Esse ambiente revela-se na microescala urbana e é o campo de atuação das “posturas municipais”, que atendem ao interesse público no disciplinamento da rua, considerada como um bem público de uso comum.

Neste contexto, a partir da compreensão da rua como espaço de sociabilidade, a legislação é vista como um instrumento que propicie “estar no espaço”, ancorada em diretrizes

¹ Reunião da Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III), que aconteceu entre 17 e 20 de outubro de 2016, em Quito, Equador. A Conferência teve a participação de governos subnacionais e locais, organizações da sociedade civil, comunidades autóctones e locais, representantes do setor privado, profissionais, comunidades científica e acadêmica, e demais atores relevantes, no intuito de adotar a Nova Agenda Urbana para alcançar um futuro melhor e sustentável para a vida nas cidades, reconsiderando os sistemas urbanos e a forma física dos espaços urbanos, com base em cinco temas: políticas nacionais urbanas; legislação e regulação urbanas; planejamento e desenho urbano; economia local e finança municipal; e implantação local.. Disponível em: habitat3.org. Acesso: 11 dezembro 2019.

que favoreçam os encontros e que não sejam mera razão para o controle da cidade. A diversidade da vida pública é permeada pelo conflito, disputa e segregação, e a legislação lida com este cotidiano que está em constante mudança. É relevante atentar sobre como funciona uma lei de posturas para toda uma cidade, pois seu conteúdo opera no “dever ser” e a realidade é diferente, resultante de interesses e resistências. Embora esta dissertação não trate deste tema, o problema permanece como pano de fundo, com exemplos que vão desde a atuação da polícia na “manutenção da ordem” (costumeiramente sobre mendigos, ambulantes, etc.), o trato da poluição sonora em bares e festas, até o uso da rua por patinetes compartilhados, lavadores de carros, comércio em veículos, entre tantos outros. A implantação da lei desafia a compreensão de costumes e direitos. Resta a pergunta: Qual é a legalidade e a legitimidade do uso da rua e como tratar as desigualdades e acompanhar as mudanças? No entanto, a cidade permanece em evolução e, como suporte físico às ações humanas, pode contribuir para a vitalidade urbana. Embora esta pesquisa concentre-se na análise dos elementos físico-espaciais, salienta-se a importância das atividades sociais e permanentes para a vida pública.

Neste contexto, a Câmara Municipal de Belo Horizonte tem debatido a revisão do Código de Posturas motivada por demandas de grupos sociais e setores econômicos que utilizam a legislação. Convém ressaltar que, embora este trabalho não trate do tema, o recém-aprovado Plano Diretor de Belo Horizonte (Lei nº 11.181/2019) incorpora alguns conceitos de ruas atrativas às pessoas como a criação de rotas caminháveis e seguras, adensamento de áreas próximas a centralidades, incentivo à qualificação do nível térreo, fachadas ativas, permeabilidade visual, fruição pública, entre outros.

A estrutura desta dissertação se desenvolve em quatro capítulos. O **primeiro capítulo** introduz o contexto da pesquisa. O **segundo capítulo** apresenta a fundamentação teórica sobre o universo da vida pública, refletindo sobre a natureza social e as características da rua como um lugar de convívio. É composto de subcapítulos, iniciando com as influências de concepções de cidades do final do século XIX e século XX, trazendo a perspectiva histórica sobre planos de reconstrução, ideias modernistas, as utopias e a redescoberta da cidade tradicional. A partir desse breve panorama, trata do campo teórico sobre o espaço de sociabilidade e a modelagem coletiva da cidade, identificando a microescala urbana e a interface público-privada da rua. Na sequência, são abordados o conceito de vitalidade e as qualidades da rua, percebidas em experiências urbanas, com base nos autores que formularam importantes teorias e estudos sobre a forma de viver em cidades.

O **terceiro capítulo** analisa o Código de Posturas de Belo Horizonte nos aspectos que incide sobre os elementos físico-espaciais da microescala da rua. É elaborada uma análise crítica da legislação à luz do marco teórico, de modo a apontar a aproximação entre eles. Procura-se evidenciar os pontos de convergência, divergência, lacunas e omissões da legislação e ter em mãos uma leitura sobre o quanto está alinhada aos pressupostos teóricos sobre ruas atrativas para as pessoas. O **quarto capítulo** apresenta a discussão geral e as considerações sobre a regulação das posturas e suas principais incongruências e potencialidades. Aos resultados, espera-se elucidar o teor do Código de Posturas de Belo Horizonte quanto à capacidade de contribuir para a vitalidade urbana, considerando a sua revisão e a possibilidade de utilizá-lo como instrumento de planejamento para promover uma cidade mais humana e inclusiva. As possíveis decisões e acordos entre cidadãos e governo, realizados na microescala da rua, merecem estar subsidiados por uma compreensão teórica da ligação entre os valores humanos e as escolhas sobre a cidade.

2 A RUA E A VIDA PÚBLICA

O homem e suas extensões constituem um sistema inter-relacionado. É um erro agir como se os homens fossem uma coisa e sua casa, suas cidades, sua tecnologia, ou sua língua, fossem algo diferente. Devido à inter-relação entre o homem e suas extensões é conveniente prestarmos uma atenção bem maior ao tipo de extensões que criamos. (HALL, 1966, p. 166)

Este primeiro capítulo apresenta a fundamentação teórica sobre a rua e o universo da vida pública, considerando as discussões contemporâneas sobre seu declínio ou renascimento, decorrentes das mudanças culturais e da crescente urbanização do último século. A partir de uma visão sobre a formação da história recente das cidades contemporâneas, procura-se compreender a natureza social da vida pública, refletindo sobre as características da rua como um lugar de encontro. Há uma crescente valorização do espaço público para o uso das pessoas e um fenômeno, não isolado, rediscute o papel, a destinação e as oportunidades sociais desses espaços. A rua é parte desse sistema de espaços livres e é crucial para que as pessoas tenham a experiência da relação pública. A visão funcionalista da rua, somente como provedora de infraestrutura e circulação viária, não é mais um consenso, ao contrário, tem sido ressaltado o seu papel como lugar de oportunidades sociais.

Na intenção de compreender o ambiente das ruas, este capítulo traz inicialmente uma reflexão sobre o legado da história recente de concepções de cidades, do final do século XIX e início do século XX, finalizando com as teorias surgidas na década de 60 sobre a cidade construída tradicionalmente, que são a base para a pesquisa, desenvolvidas por autores clássicos como Jacobs (2014) e Lynch (1990). Este breve histórico mostra o conceito urbanístico da rua para, na sequência, compreendê-la como um “espaço de sociabilidade”, produzido em “modelagem coletiva”, identificando a sua dimensão social, a influência da legislação, projeto, gestão e estado de conservação, compondo o complexo universo da vida pública. Com a visão urbanística e social da rua, passa-se ao objetivo da pesquisa, com seções que se dedicam a detalhar os aspectos teóricos da “vitalidade urbana” relacionados às “qualidades do desenho urbano” que são percebidas pelas pessoas em “experiências urbanas”. Para tal, é realizada a revisão bibliográfica de autores clássicos que abordaram o desenho urbano sob a ótica da percepção das pessoas e que iniciaram o movimento de valorização da vida pública, como Lynch (1990), Jacobs (2014), Alexander *et al.* (2013); e Whyte (2004); bem como autores como Bentley *et al.* (1985); Stephen Carr *et al.* (1992); Mehta (2007); Gehl (2013); e Carmona (2014), que defendem o resgate da cidade para uso das pessoas.

Sob esse olhar da rua como um local de permanência, o capítulo é concluído com a identificação de elementos físico-espaciais que vêm sendo mencionados por importantes autores como capazes de promover a vitalidade no espaço público. Este quadro conceitual é a base para a realização de uma análise comparativa para verificar o quão a legislação urbanística de Belo Horizonte está alinhada aos pressupostos teóricos, desenvolvida no próximo capítulo. O objeto de estudo tem como referência as ruas de centros de cidade, reconhecidas como “ruas do comércio”, que apresentam variedade de atividades e pessoas, sendo palco para o acontecimento da vida pública cotidiana (LEFEBVRE, 2008b). Esse cenário revela-se na microescala urbana e é o campo de atuação das “posturas municipais”, que atendem ao interesse público no disciplinamento da rua, considerada como um bem público de uso comum. A legislação é vista como um contributo à permanência das pessoas na rua e lida com o cotidiano da vida pública permeada pelo conflito, disputa e segregação.

2.1 Concepções de cidade: da racionalidade técnica à incorporação do indivíduo

O viajante de muitos tempos e lugares reconhece em seu caminho os vestígios da proximidade com a cidade. [...] Fruto da imaginação e trabalho articulado de muitos homens, a cidade é uma obra coletiva que desafia a natureza. [...] Ao contrário da cidade antiga, fechada e vigiada para defender-se de inimigos internos e externos, a cidade contemporânea se caracteriza pela velocidade da circulação. São fluxos de mercadorias, pessoas e capital em ritmo cada vez mais acelerado, rompendo barreiras, subjugando territórios.
(ROLNIK, 1995, p. 7)

Para refletir sobre as implicações do desenho urbano sobre a vida pública, são abordadas algumas concepções de cidade que, a seu tempo, criaram modelos e influenciaram, sobremaneira, o planejamento e intervenções em muitas cidades contemporâneas, incluindo Belo Horizonte. A primeira vocação da cidade é a reunião, desde que as primeiras pessoas, há 3.000 anos a.C., saíram dos campos de plantação para o encontro com os deuses nos templos da Mesopotâmia, anunciando a sedentarização. A concentração de indivíduos implica viver de forma coletiva e, da necessidade de organização, emerge o poder urbano e a autoridade, com as mais diversas formas: a realeza, a cidade-estado grega e a *civitas* romana (ROLNIK, 1995, p. 13; BENEVOLO, 2007, p. 26). Assim, a herança da constituição do espaço de sociabilidade das cidades remonta ao conhecimento acumulado da civilização e reflete a sociedade, desde a Mesopotâmia, a *pólis* grega, a dominação europeia de cidades ameríndias, a influência de povos estrangeiros, as condutas governamentais sobre o espaço, entre outros. Nas antigas cidades livres da Grécia, que permanecem na nossa tradição intelectual, os gregos tinham consciência de sua civilização comum, e as localidades eram autônomas e compatíveis com a população,

tendo o caráter de unidade, articulação, equilíbrio com a natureza e limite de crescimento – a cidade como modelo universal, dá à convivência humana uma fisionomia precisa e duradoura no tempo (BENEVOLO, 2007, p. 77, 80). Nas inúmeras influências de modelos e construções de cidades, ressaltam-se algumas que apoiam as reflexões desta pesquisa, como aborda Gehl:

O império romano tinha as cidades coloniais com seus planos fixos e regimentais das principais ruas, fóruns, edifícios públicos e quartéis, uma fórmula que reforçou seu papel militar. A estrutura compacta das cidades medievais com curtas distâncias a pé, praças e mercados dava suporte à sua função como centros de comércio e artesanato. A estratégia da renovação urbana de Paris, por Hausmann, após 1852, em particular os largos bulevares, deram apoio ao controle militar da população, bem como forneceram a plataforma para uma “cultura especial de bulevar” e espalhou passeios públicos e cafês ao longo das ruas largas da cidade (GEHL, 2013, p. 9).

Observa-se que, historicamente, o Estado, como representante de um grupo social que exerce poder de polícia, regulação e controle, é um agente atuante na cidade e os primeiros modelos de planejamento surgem da necessidade de expressar este poder, por meio de remodelações estruturantes e aberturas de vias, temas que se repetem até hoje. Por outro lado, a utopia das cidades perfeitas seduz os planejadores urbanos, que fazem uma leitura mecânica da cidade com fluxos, regularidade e repetição – adotam a ideia de uma cidade sem males com a possibilidade do Estado poder controlá-la através do domínio de seus espaços (ROLNIK, 1995, p. 59). No entanto Gehl (2013, p. 9) ressalta que, “se olharmos a história das cidades, pode-se ver claramente que as estruturas urbanas e o planejamento influenciam o comportamento humano e as formas de funcionamento das cidades”. Sob essa ótica, esta seção retoma parte da história recente de concepções de cidades que influenciaram a vida urbana contemporânea, com intervenções e planos urbanísticos, de modo a compreender seu legado e a revelação da rua como lugar de convívio. O tema da pesquisa é contextualizado a partir das alterações de costumes que ocorreram nos séculos XIX e XX e de uma breve revisão de como as concepções de cidades abordam os atributos físicos presentes em ruas de qualidade.

O século XIX foi marcado por intervenções onde a técnica preponderava sobre os indivíduos, como o plano de Cerdá, em Barcelona (1854), e a experiência de Haussmann que reconstruiu Paris (1853-1869), a partir da demolição da antiga cidade. Foram concepções urbanas que imaginavam uma cidade nova que sobrepunha à existente ou, outras, que propunham reformula-la sob novas bases, como a cidade-jardim de Howard (1898) e a *ville radieuse* de Le Corbusier (1930). O maior legado veio do ideal modernista, concebido para pessoas genéricas em cidades com alta densidade e ruas destinadas apenas à circulação. Em outra direção Jacobs (Morte e vida de grandes cidades, 2014 [1961]) e Lynch (A imagem da

Cidade, 1990 [1960]) redescobrem a cidade tradicional com conceitos teóricos que valorizam a vida social e as percepções dos indivíduos sobre o habitat em que vivem. Desde então, seguiram-se estudos empíricos que ampliaram essa concepção de cidade, que ora é referência para esta pesquisa. Este panorama mostra que as teorias urbanas, aliadas à ação estatal, podem resultar em ambientes que beneficiam ou não a vida pública nas ruas, reforçando a necessidade de estudos que possam balizar essas ações em prol da construção de cidades mais humanas.

A primeira referência de concepção de cidade surge na metade do século XIX, na Europa, e tem desdobramentos nas colônias. São fortes intervenções estatais, como o plano de extensão da cidade de Barcelona, realizado por Ildefons Cerdà, em 1854, que amplia a cidade com base na infraestrutura sanitária, assim como a experiência do Barão Georges-Eugène Haussmann, em Paris, entre 1853 e 1869, considerado o primeiro plano regulador para uma metrópole moderna, onde a técnica e objetivos artísticos preponderaram sobre os indivíduos.

O ideal urbanístico de Haussmann eram as visões em perspectiva através de longas séries de ruas. Isso corresponde à tendência que sempre de novo se pode observar no século XIX, no sentido de enobrecer necessidades técnicas fazendo delas objetivos artísticos. As instituições da dominação laica deveriam encontrar a sua apoteose no traçado das avenidas: antes de serem inauguradas eram recobertas por uma lona e depois desencobertas como monumentos. A atuação de Haussmann insere-se no imperialismo napoleônico. Este favorece o capital financeiro. Paris vivencia em flores o cimento da especulação (BENJAMIN, 2009, 41).

O plano de modernização de Paris constituiu-se em extensa renovação urbana com intenção de facilitar o controle militar, a circulação, a higienização e embelezar a capital francesa. Sob esses conceitos, redesenhou a cidade medieval com a demolição de vias e edificações antigas, construção de bulevares, jardins e parques, erguendo uma nova cidade sob os escombros, resultando na expulsão de moradores das áreas centrais e no cessar dos combates nas barricadas viabilizados pelas largas avenidas e uso de canhões (FIGURA 1).

Haussmann cria as bases da Reforma de Paris, implantando infraestrutura, parques, grandes avenidas e dando à área central da cidade o sentido majestoso. [...] A época, seu caráter autoritário e até arbitrário foi criticado por liberais, intelectuais e artistas por sua rigidez e pela destruição de áreas tradicionais da cidade. O plano, majestoso nos seus bulevares, avenidas e parques, não se articulava diretamente com a arquitetura grandiosa da cidade, rompendo assim com a compreensão urbano-arquitetônica unificada da cidade barroca que a antecedeu nas artes urbanas. Incorporava as preocupações higienistas que caracterizavam a cidade moderna: reforma e demolição de áreas e edificações degradadas em condições sanitárias precárias, além da ampliação e redefinição dos limites da cidade (como em Barcelona) (MONTE-MÓR, 2006, p. 3).

Figura 1 – A reforma de Haussmann



Pantheon, Rue Soufflot, Quatier Latin, Paris, França. Fotos da reforma urbana do livro “Charles Marville - Paris fotografada na época de Haussmann”, de Patrice de Moncan.

Fonte: <http://benolife.blogspot.com/2009/04/paris-avant-et-apres-haussmann.html>. Acesso: jan. 2019.

Tal ação radical repercutiu muito no Brasil e países emergentes. Belo Horizonte é fruto direto dessa concepção de cidade, com o planejamento de Aarão Reis, em 1897, sob a influência dos princípios de Haussmann e elementos barrocos do plano de Washington D.C. A utilização dessa concepção foi facilitada por se tratar de um planejamento de uma cidade totalmente nova para ser a capital de Minas Gerais, embora também tenha sido base para grandes reformas urbanas em cidades como Manaus, Belém, Rio de Janeiro, São Paulo e outras.

O plano de Pierre Charles L’Enfant para Washington D.C., em 1791, resgatava o sentido barroco das cidades absolutistas, que foi retomado em Paris e em Belo Horizonte, três décadas mais tarde. O plano de Nova York, em 1811, nega toda a tradição urbanística anterior adotando um traçado rígido e simplificado, em ruas e avenidas ortogonais sem qualquer perspectiva barroca e que responde às necessidades ultra-liberais e pragmáticas do espírito empreendedor capitalista norte-americano (MONTE-MÓR, 2006, p. 2).

A **segunda referência** de concepções de cidade surge no final do século XIX e início do século XX, com princípios radicais para a criação de um novo modo de vida construído

a partir de um desenho urbano ideal que conduziria a uma nova estrutura social. São emblemáticas as ideias da cidade-jardim² de Ebenezer Howard, na Inglaterra de 1898, e a proposta modernista da *ville radieuse*³, de Charles Edouard-Jeanneret-Gris, conhecido como Le Corbusier, publicada em 1930 na França. Ambas tratavam a cidade como “nova”, ora recriando a cultura de vida em comunidade, ora desconsiderando o modo de vida tradicional dos cidadãos, sendo o maior legado deixado pela proposta modernista, com edifícios autossuficientes, alta densidade, ruas destinadas para a circulação de veículos e pessoas tratadas como atores genéricos, o que condenava, ao vazio, a vida das ruas.

As influências que se seguem no Brasil – e no mundo – a partir do século XX são extremamente variadas e múltiplas em seus princípios, ora privilegiando aspectos racionais da ação individual articulados com o sentido de progresso, como nas propostas de Le Corbusier, ora articulados com o resgate do sentido de comunidade e de cultura das cidades, [...] nas propostas de cidades-jardim de Ebenezer Howard, [...] o “naturalismo” norte-americano de Frank Lloyd Wright. [...] No Brasil, [...] a influência das cidades-jardim, diretamente através de Ebenezer Howard ou indiretamente através de Unwin e Parker, não há dúvidas sobre a predominância da vertente progressista, capitaneada entre nós por Le Corbusier. [...] no urbanismo progressista representado na nova capital federal (MONTE-MÓR, 2006, p. 3, 4).

No período pós-Revolução Industrial, na visão do inglês Howard (1996, p. 105), Londres encontrava-se em um caos urbano e, em reação a essa situação, propõe a descentralização das cidades e a distribuição da população, com um sistema urbano-rural e a reintegração com a natureza, imaginando uma província autônoma de espaços concêntricos setorizados para cada função, incluindo atividades agrícolas – a **cidade-jardim** (FIGURA 2). Esta concepção buscava o equilíbrio entre o desenvolvimento da cidade e a vida social propondo uma densidade média baixa, que poderia crescer em um sistema de cidades interligadas que elevariam essa taxa, o que evitaria os problemas de uma expansão desordenada e a consequente degradação da vida com a falta de moradias adequadas, da coleta de lixo, de rede de água e esgoto, de ruas com adequada circulação de ar e incidência do sol e os consequentes danos ao ambiente e aos recursos naturais.

² A solução para os problemas da cidade era reconduzir o homem ao campo, uma alternativa, além das vidas urbana e rural, que seria a Cidade-Campo (Town-Country). Como dois imãs, fundiram-se num só, aproveitando o que há de melhor em cada um deles, e dessa união nasceria “uma nova esperança, uma nova vida, uma nova civilização” (HOWARD, 1996, p. 110). A proposta de um novo tipo de cidade feita por Howard representou uma ruptura na concepção existente na época, e teve grande influência no pensamento urbanístico posterior (HALL, 2002).

³ A solução para o futuro da vida moderna seria a construção racional de uma “cidade verde” com alta densidade, em um modelo que reduz a vida urbana a quatro variáveis: habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e espírito, destinada a atender a um “homem universal” com necessidades iguais em qualquer cultura. Esta utopia tem extensa influências sobre as teorias e práticas de urbanismo.

Howard propunha reduzir o fluxo migratório das cidades grandes com atrativos que funcionassem como um “ímã” para as pessoas se estabelecerem em um lugar perfeito onde haveria riqueza e felicidade, “cidade e campo devem estar casados, e dessa feliz união nascerá uma nova esperança, uma nova vida, uma nova civilização” (HOWARD, 1996, p. 110). A atração viria da reunião dos benefícios da cidade, como símbolo da sociedade (reunião, ciência, arte, cultura e religião), aliados aos benefícios do campo, como fonte de saúde e conhecimento, não perdurando a antinatural separação entre sociedade e natureza, nem a aglomeração caótica. A beleza da natureza, a abundância de água, sol e ar puro, as residências com jardins, seriam reunidas às instalações urbanas (drenagem, esgoto, etc.), à liberdade, às oportunidades sociais, à empreendimentos econômicos, alugueis e preços baixos, sem caracterizar a monotonia do campo e a agricultura como a única atividade.

A cidade-jardim seria uma terceira alternativa de modo de vida, onde as vantagens do campo e da cidade estariam combinadas, não como um subúrbio, mas como um sistema controlado de cidades interligadas por rodovias e ferrovias, em um desenho pré-estabelecido. A unidade deste sistema seria formada por uma parte urbana com 30 mil pessoas, em 400 hectares, divididos em bairros de 5.000 pessoas e uma zona rural com 2.000 pessoas, em 2.000 hectares. A partir da saturação da capacidade desta unidade, seriam instaladas novas unidades no entorno, que formariam um centro de 58 mil habitantes como um núcleo cultural que poderia se interligar a outras cidades. Propunha eliminar a especulação privada, apoiar o coletivismo e o bem comum com o planejamento da cidade que funcionasse como uma “empresa semimunicipal” (HOWARD, p. 153) com o compartilhamento da renda e a propriedade da terra adquirida coletivamente. Howard mescla ideias do socialismo e individualismo, defendendo o direito ao espaço com um modelo inspirado em experiências de comunidades planejadas, conjugado com o ideal do cooperativismo. As terras adquiridas por loteadores privados seriam arrendadas aos moradores e comerciantes, com baixas taxas, longos prazos e lucros revertidos para a comunidade, em infraestrutura e equipamentos coletivos. Os benefícios obtidos em termos financeiros pelo aumento do valor da terra e, como consequência, pelo incremento da renda fundiária, seriam convertidos em menores impostos e mais investimentos coletivos (HOWARD, 1996, p. 112).

Foram efetivadas algumas experiências como: a cidade de Lechtworth, em 1903, situada a 50 km de Londres, a cidade de Welwyn, em 1919, para um terreno menor, área verde reduzida e maior população (50.000 hab.) e Stockfeld, em 1912, concebido como um subúrbio

de Strasbourg em terreno de 12 hectares cedido à uma cooperativa habitacional, incluindo a ideia de hortas comunitárias.

Figura 2 – Diagramas da proposta de "Cidade-Jardim", de Ebenezer Howard



Diagrama 1 dos três ímãs:
Para onde a pessoas irão? cidade,
campo e cidade-campo



Diagrama 2 do Plano da área
municipal: Cidade ao centro e
entorno rural



Diagrama 3 da Seção:
Distrito e centro da cidade-jardim

Fonte: HOWARD (1996, p. 109, 113, 114).

Neste sistema espacial, social e econômico, incluíam-se generosas áreas destinadas à vida pública e a garantia do tratamento e a conservação destes ambientes comunitários. O plano previa, no sentido transversal, seis grandes bulevares com 36 metros de largura que cruzavam a cidade-jardim, formando distritos em torno de um centro de 2,2 hectares, ajardinado e com prédios institucionais, culturais e um hospital. Este centro seria contornado por um parque público de 56 hectares com um “palácio de cristal” que teria a função de um jardim de verão e inverno, estando distante 558 metros das residências. As casas, localizadas no anel externo, teriam frente para as avenidas ou para os bulevares, com edificações recuadas, em lotes independentes com área média de 6,10 m. x 40 m., sendo o mínimo de 6,10 m. x 30,50 m. A grande avenida de 128 m. de largura formaria um cinturão verde de 4,8 km. de comprimento, como um parque de 46,5 ha. distante, no máximo, 220 m. dos moradores, com escolas públicas e igrejas diversas. As fábricas e armazéns, ficariam situados no anel periférico da cidade com acesso direto à ferrovia, favorecendo a circulação sem afetar a qualidade de vida. Haveria também previsão de reutilização do lixo da cidade na área agrícola.

A cidade concebida como uma “empresa semimunicipal” traria a oportunidade de instalação de atividades econômicas com a aplicação do princípio da “opção local” (HOWARD, 1996, p. 153, 155), ou seja, a possibilidade de um controle dos espaços e negócios, a partir da

supervisão do arrendamento de cada localização na cidade. É válido para os negócios e uma oportunidade da consciência pública expressar-se contra exploradores, em uma parceria entre os lojistas e consumidores, com vantagens para ambos. A localização dos negócios na cidade tem uma relação direta com a vida pública e a proposta de Howard vai na direção de supervisioná-la, o que, na atualidade, corresponderia às normas de uso do solo urbano. A concepção de Howard influenciou a construção de cidades, bairros e assentamentos residenciais, pautados no contato com a natureza, com amplas ruas ajardinadas e locais específicos para cada atividade, como Maringá, Goiânia, Belo Horizonte e São Paulo, e ainda povoam o imaginário de cidadãos.

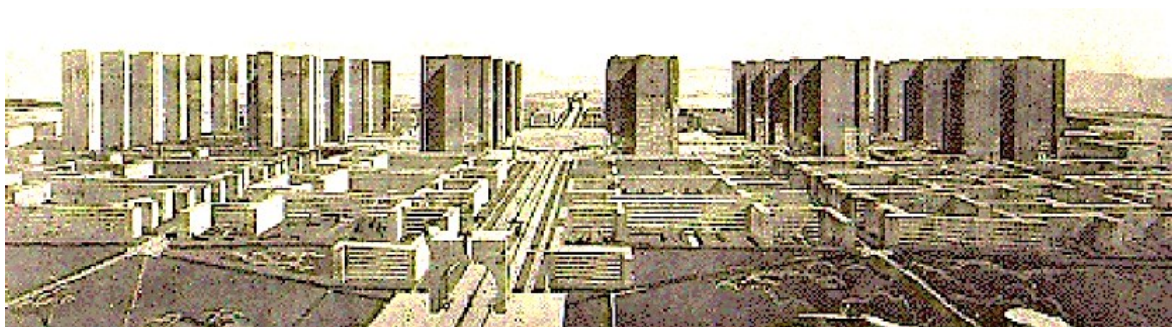
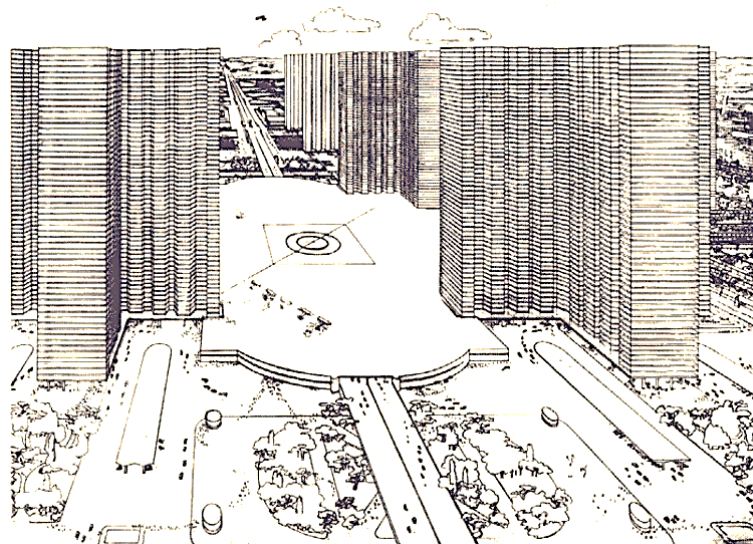
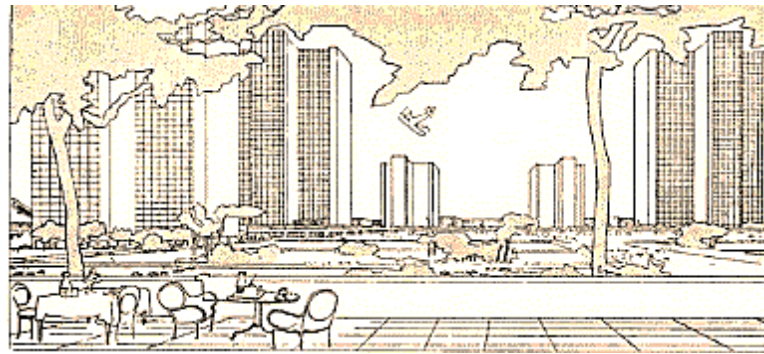
Em outra proposta, a *ville radieuse* (cidade radiante), apresentada pelo arquiteto franco-suíço “Le Corbusier”, constituía uma cidade sob o ideal modernista, mas não chegou a ser construída. Concebida em uma ordem simétrica e replicável, previa construções independentes, muitos espaços livres e meios de transporte eficientes, resultando em uma extensa influência sobre o planejamento urbano moderno, deixando como legado novas tipologias de habitação de alta densidade, interligadas por ruas destinadas prioritariamente para a circulação de veículos. Seria construída sobre um terreno limpo, em uma grade cartesiana e rigorosamente traçada.

Le Corbusier planejava não apenas um ambiente físico; projetava também uma utopia social. A utopia de Le Corbusier era uma condição do que ele chamava de liberdade individual máxima, com o que ele aparentemente se referia não à liberdade de fazer qualquer coisa, mas à liberdade em relação à responsabilidade cotidiana. Em sua *Ville Radieuse*, supostamente ninguém teria mais a obrigação de sustentar o irmão. Ninguém teria de se preocupar com planos próprios. Ninguém deveria ser tolhido (JACOBS, 2014, p. 25).

Sob a crença de que a cidade estava velha, Le Corbusier propôs a construção e reconstrução de cidades com base no industrialismo, para o equilíbrio entre o indivíduo e ordem pública, entre a forma construída e o espaço aberto, entre a cidade e natureza. O arquiteto partiu da ideia de setorização espacial da cidade segundo funções predeterminadas (comércio, negócios, lazer e moradias), em que as pessoas eram tratadas como atores genéricos em meio a uma paisagem paradisíaca e harmoniosa. A cidade figurava com torres verticais centralizadas autossuficientes em meio à extensa área vegetada, com densidade muito acima das cidades existentes. Com a concentração e a imensidão de gramados, a vida das ruas se apresentava deserta e os espaços livres subutilizados (FIGURA 3).

A *rua corredor*, considerada a maior responsável pelas mazelas urbanas, pela sua inevitável promiscuidade funcional, seria sepultada sem pompas. O projeto da nova sede do Ministério da Educação no Rio de Janeiro [...] teve grande significado para o urbanismo brasileiro e mundial, pois se abandonava ali, pela primeira vez, a lógica da tradicional rua corredor. Também se demonstrava a viabilidade da cidade moderna ser construída sobre a cidade existente, [...] que ainda permeia a maior parte dos planos diretores das cidades brasileiras (KIEFER, 2007, [n.p.]).

Figura 3 – Proposta *La Ville Radieuse*, de Le Corbusier



Fonte: Desenhos da *Ville Radieuse* (LE CORBUSIER, 1967)

A *Ville Radieuse* foi oferecida como chave para uma revolução social e econômica, realizando as transformações necessárias à vida moderna e uma solução para as crises do século XX. Argumentava que a depressão da vida urbana era fruto da cidade construída em cima de si

mesma, com casas à beira de ruas estreitas, voltadas para pátios internos, com pouca luz e ventilação. A rua era o órgão básico da cidade e a casa o molde individual, infinitamente repetido. A cidade estava desmoronando, com doenças, ruas escuras, obstruídas, quase imobilizada e se mostrava inadequada, pois desde o aparecimento da carruagem, cerca de 1650, reverberava o tema do congestionamento do tráfego (LE CORBUSIER, 1964).

Suas pesquisas levaram-no a ter contato com teorias de cidades opostas, desde a “urbanização” até a “desurbanização” em núcleos dispersos, e via a cidade-jardim era uma ilusão de uma vida em “ninhos verdes”, mas que exigia horas diárias nos trens e contribuía para a crise de transporte. Nesse contexto, propôs a *Ville Radieuse* como um mundo novo para viver, respirar, ter lazer, saúde e serenidade, qualidades alcançadas com áreas verdes em abundância, distâncias curtas, fluxos desimpedidos, funções setorizadas e altas densidades. A base de sua teoria era a fruição da liberdade do indivíduo em uma “cidade verde” com imensos espaços abertos. Para que não se tornassem vazios e sem vida, provocando tédio e pânico, propôs o aumento do número de pessoas que os usariam estes espaços, dado por uma densidade populacional de 1.000 habitantes por hectare, em contraposição às cidades existentes. Por outro lado, esta alta densidade elevaria o valor da terra e seria o ativo pelo qual a cidade seria financiada, surgindo um novo mercado para uma nova “mercadoria” - a cidade, um lugar saudável para viver, com construções pré-fabricadas que salvaria a indústria e o emprego. O plano previa grandes escalas, uma cidade concentrada; distâncias curtas que trariam mais tempo livre para as pessoas e solução para a mobilidade; trânsito de veículos separado dos pedestres; alta densidade populacional; edificações eficientes construídas em série e providas de serviços, luz solar e visibilidade; tratamento de resíduos e controle do crescimento da cidade, com a padronização dos espaços e funções pré-determinadas.

Um princípio fundamental da *Ville Radieuse* era a **morte da rua**, permitindo circular em qualquer direção com conforto e sem obstáculos. Concebida sob princípios de fluidez, estaria preparada para a velocidade do automóvel com a classificação dos fluxos, pois a velocidade biológica (4 km/h) nunca deveria ter contato com a alta velocidade (80 km/h) dos veículos modernos e com o tráfego unidirecional, pois nenhum veículo em alta velocidade deveria cruzar com outro. A rua não correria mais ao lado das edificações, seria substituída pela distante rodovia com fluxo ininterrupto como um rio, a 5 metros acima do do solo, sem estacionamento, inacessível ao pedestre e vislumbrada entre a vegetação. Os acessos às edificações seriam pontuais, eliminando as inúmeras portas e paradas de veículos, como nas ruas existentes. A cada 400 metros haveriam parques, escolas e áreas esportivas ligados por caminhos de pedestres que estariam por toda a cidade e debaixo das edificações que seriam

suspensas em pilotis. Os fluxos aconteceriam em “faixas específicas” e os pedestres nunca encontrariam os veículos. Os altos prédios com 2.700 moradores, formariam uma “faixa de moradias” sinuosa pela cidade, conectados aos transportes e com uma “faixa de serviço” para abastecimento, lavanderia, etc., integrando todos os blocos. Internamente haveria uma “faixa de pedestres” que funcionaria como uma rua coberta ligada por uma porta inferior que daria acesso à rede de caminhos para toda a cidade, protegidos por marquise e agradáveis. Esse sistema previa uma reorganização social, com a venda direta do produtor ao varejo, que acabaria com pequenas empresas e excessos de veículos para entregas porta-a-porta, o que reduziria o trânsito e o custo de vida. A rua desapareceria e o homem viveria na terra com os benefícios da natureza disponíveis (LE CORBUSIER, 1964).

Todos esses movimentos e concepções de cidade, originários da Europa e da América do Norte, repercutiram mundialmente com planos e intervenções que alteraram profundamente as cidades, em especial nos países em desenvolvimento. Ao longo do tempo, estas cidades idealizadas na concepção modernista, mostraram-se desconectadas do cotidiano da vida social, contribuíram para a uma expansão fragmentada, espaços públicos precarizados, mobilidade obstruída, áreas centrais degradadas, populações desalojadas, a natureza segregada em grandes parques, amplas áreas ajardinadas subutilizadas e, por fim, ruas vazias. No Brasil, essas influências trouxeram resultados concretos desde a construção de cidades planejadas, como a modernista Brasília (1960), passando por vários planos de erradicação de favelas consideradas “um problema social e estético” (geralmente localizadas em terrenos valiosos, como o caso da favela do Cantagalo no Rio de Janeiro), até aos mais recentes planos estratégicos de desenvolvimento e modernização de “cidades globais”, realizados em parceria com o poder privado e investimentos de grande monta. A influência de tal concepção de cidade na construção das cidades brasileiras permanece até os dias atuais, atribuída em parte à construção da nova capital Brasília, que “implantou definitivamente nos espíritos dos brasileiros a ideia de que modernidade é progresso, [...] isso explica por que ainda hoje achamos tão natural reconstruir nossas cidades o tempo todo” (KIEFER, 2007, p. 1). Em paralelo, fortaleceram-se os movimentos de reforma urbana que culminaram na promulgação da Constituição Federal de 1988.⁴

⁴ A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 inseriu o tema sobre Política Urbana, dotando o Poder Público de meios para tratar o direito de propriedade, o ordenamento das cidades frente às necessidades que surgiram com a evolução urbana e social. Na retomada da democracia no Brasil, o Movimento Nacional pela Reforma Urbana foi considerado fundamental para a inserção do Capítulo de Política Urbana na Constituição de 1988 (artigo 182).

Esse contexto remete à **terceira referência** sobre concepções de cidades que surge nos anos 1960, com a reação às teorias reformistas e descentralizadoras e a **redescoberta da cidade tradicional**, construída coletivamente, em um espaço de sociabilidade, dinâmico e orgânico. Com a valorização da cidade tradicional, referenciada na teoria de Jacobs (2014) sobre a morte e a vida das grandes cidades, surgem princípios urbanos diametralmente opostos ao ideal da cidade-jardim e da *ville radieuse*. Seu trabalho, juntamente com a teoria de Lynch (1990) sobre a imagem da cidade, defende a vida nas ruas e a leitura da cidade como é percebida e vivenciada pelos cidadãos. Jacobs (2014) encampa um forte movimento de defesa da “cidade real” com o argumento de que a renovação urbana, proposta pelo então prefeito Robert Moses para o bairro de Greenwich Village, em Nova York, não respeitava às necessidades dos moradores. Com uma visão de jornalista que narra os fatos, opõe-se aos planos de demolições em massa e obras viárias que cortavam bairros inteiros, denunciando as danosas práticas modernistas e introduzindo um novo olhar sobre a cidade.

A base de qualquer flutuação da população deve ser uma continuidade de pessoas que forjaram redes de vizinhança. Essas redes são o capital social insubstituível de uma cidade. Sempre que o capital é perdido, de qualquer causa, a renda dele desaparece, nunca retornando até e a menos que um novo capital seja acumulado lenta e indiretamente (JACOBS, 2014, p. 138).

Nessa caminhada, Jacobs propõe novos princípios para a construção de cidades, com o elogio da rua, da diversidade e da vitalidade dos centros urbanos, afirmando que “se os contatos interessantes, proveitosos e significativos entre os habitantes das cidades se limitassem a convivência na vida privada, a cidade não teria serventia” (JACOBS, 2014, p. 59, p. 498). O espaço público é primordial na cidade e compõe, nas palavras da autora, o “balé da calçada”, que traduz a movimentação permanente das pessoas na rua, envolvidas em diferentes atividades e a constituição de uma rede de relações sociais (FIGURA 4).

Sob a aparente desordem da cidade tradicional, existe, nos lugares em que ela funciona a contento, uma ordem surpreendente que garante a manutenção da segurança e a liberdade. É uma ordem complexa. Sua essência é a complexidade do uso das calçadas, que traz consigo uma sucessão permanente de olhos. Essa ordem compõe-se de movimento e mudança, e, embora se trate de vida, não de arte, podemos chamá-la, na fantasia, de forma artística da cidade e compará-la à dança – não a uma dança mecânica, com os figurantes erguendo a perna ao mesmo tempo, rodopiando em sincronia, curvando-se juntos, mas a um **balé complexo**, em que cada indivíduo e os grupos têm todos papéis distintos, que por milagre se reforçam mutuamente e compõem um todo ordenado. O **balé da boa calçada urbana** nunca se repete em outro lugar, e em qualquer lugar está sempre repleto de novas improvisações (JACOBS, 2014, p. 43, grifos nossos).

Figura 4 – O uso da cidade "tradicional" em construção coletiva



Esquina de Avenida Álvares Cabral, Rua da Bahia e Rua dos Guajajaras, BH.
Fonte: Arquivo da autora, 2019.

A autora afirma que as cidades vivas, diversificadas e intensas contêm as sementes de sua própria regeneração. Sua concepção de cidade, apresentada no livro *Morte e vida de grandes cidades*, permanece como referência, tanto por sua atualidade quanto por mostrar a relação dos problemas urbanos americanos dos anos 60 com a situação atual das grandes cidades brasileiras. Sua teoria leva ao reconhecimento de que planejar uma cidade desconsiderando sua singularidade e complexidade social pode destruir sua vitalidade e, com exemplos, mostra a estreita relação entre o espaço urbano e as atividades que regem a vida pública. Aponta o caminho da reversão dos processos desvitalizadores introduzidos por teóricos influentes, mostrando os desastrosos resultados de suas experiências.

O tema de Jacobs é o resultado desvitalizante e desurbanizador promovido pelos projetos que desconhecem o real funcionamento das cidades. O convívio entre as distintas funções urbanas [...] é a base da vitalidade urbana. [...] Seu objetivo é identificar, através de exemplos cotidianos, as forças desagregadoras do espaço de vida urbana, [...] e aquelas que, corretamente acionadas, podem restaurar a vitalidade essencial (MEYER, 2002, [n.p.]).

Nota-se resultados muito semelhantes nas metrópoles brasileiras, percebidos nas grandes obras viárias realizadas em função do aumento de veículos, com objetivo de fazer fluir o tráfego. As vias expressas cortando bairros, centrais e periféricos, já consolidados, provocaram desorganização e rupturas urbanas, segregaram bairros e a vida cotidiana outrora integrada. Com o crescimento das cidades, essas concepções foram acatadas como solução

prioritária e continuam sendo executadas, como os “Projetos Viários Prioritários” de Belo Horizonte. Não obstante a importância da fruição do tráfego, transporte público rápido e conexão de acessos, as críticas recaem sobre os efeitos que causam à vida das pessoas – a falta de vitalidade, a segregação, a penalidade sobre os pedestres e desagregação da rede social. O planejamento de vias urbanas é centrado no deslocamento, o que preserva a sua função como um canal de circulação. Em geral os cidadãos são vistos apenas como um “modo de transporte não motorizado”, a pé ou por bicicletas, sem maiores cuidados com suas necessidades e desejos de uso e permanência nas ruas. Em uma mudança de curso teórico, Jacobs (2014) traz nova abordagem sobre a cidade centrada na construção social do espaço e na relação dos indivíduos com o lugar, situando-os no tempo e na história. Nesse percurso, o arquiteto americano Lynch (1990) referenda a importância da cidade real e do tempo, onde o espaço é visto de forma diversa e mutável. Em seus estudos empíricos, explora a noção de cidade na percepção dos indivíduos, quando transitam pelo espaço, constituindo uma base conceitual para um bom desenho urbano.

Tal como uma obra arquitetônica, a cidade é uma construção no espaço, mas uma construção de grande escala; algo apenas perceptível no decurso de longos períodos de tempo. [...] O trabalho foi feito com a convicção de que a análise da forma existente e os seus efeitos no cidadão é uma das pedras mestras do design urbano (LYNCH, 1990, p. 11, 25).

Para além de Jacobs (2014) e Lynch (1990), pretende-se explorar os principais estudos que versam sobre os elementos de tal concepção de cidade, compreendendo a vida nas ruas urbanas ao se analisar a legislação em relação à “boa forma” urbana que contribui para a vitalidade. A partir da contextualização ora feita, entende-se que as concepções de cidades, aliadas à intervenção do poder público, podem resultar em conformações espaciais que beneficiam ou não a vida pública nas ruas. A partir dos anos 60, os urbanistas voltam-se à pesquisa da formação dos aglomerados urbanos existentes, atentos à microescala local, aos desejos, comportamentos e relações humanas. Surgem movimentos de defesa do desenho urbano e planejamento urbano e a leitura de lugares construídos socialmente como frutos da disposição coletiva de moldar o espaço e vida pública em ato *continuum* (CARMONA, 2014). Nos dias atuais, persiste o desafio de situar a arquitetura e o urbanismo nessas lógicas de produção de cidade. As teorias de Jacobs (2014), Lynch (1990) e autores que estudaram a vitalidade urbana, elucidam os aspectos da criação coletiva da cidade e a formação de ambientes que tragam bem-estar às pessoas. Essas referências e o conceito de espaço social, abordado na seção seguinte, formam a base teórica para a análise da legislação sobre as posturas municipais.

2.2 A rua como espaço social

É nos lugares que se forma a experiência humana, que ela se acumula, é compartilhada e que seu sentido é elaborado, assimilado e negociado. E é nos lugares, e graças aos lugares, que os desejos se desenvolvem, ganham forma, alimentados pela esperança de realizar-se, e correm risco de decepção.
(BAUMAN, 2001, p. 35)

Para o estudo da rua urbana, esta seção se dedica a compreender a natureza e o valor da vida pública nas ruas, tendo como base a concepção da cidade tradicional, coletivamente construída e com ruas plenas de vida, associadas ao *genius loci*.⁵ Considerando que a cidade é diversa, com conflitos inerentes, disputas territoriais e diferentes apropriações, o espaço é moldado socialmente e o desenho urbano é parte desse processo, não sendo determinante, mas influência. É esse cenário que a maioria da população escolhe para viver, seja por suas oportunidades ou estilo de vida. No entanto, por vezes, a cidade deixa de realizar seu papel de *pólis* pela ausência das pessoas nos espaços públicos, reduzindo a convivência social urbana. Lynch (1990) aborda esse fenômeno das áreas “abandonadas” como lugares que as pessoas ignoram ou dos quais nem têm lembrança, embora possam ter acabado de passar por eles, e Jacobs (2014) denomina esse processo como a “morte das cidades”.

Em lugares da cidade que careçam de uma vida pública natural e informal, é comum os moradores manterem em relação aos outros um isolamento extraordinário. [...] O resultado disso na prática é que deixam de realizar as obrigações públicas comuns [...] ou aquelas onde é preciso associar-se por um propósito comum e perdem-se oportunidades de desenvolvimento (JACOBS, 2014, p. 53).

Entretanto, esses lugares de abandono, espaços residuais, alheios ao ritmo cotidiano da cidade, são como “sobras” urbanas e restam como os únicos espaços que determinados grupos sociais se apropriam, como os andarilhos, mendigos, consumidores de drogas, etc. Como reflete Bourdieu (2008, p. 160), “não há espaço, em uma sociedade hierarquizada, que não seja hierarquizado e que não exprima as hierarquias e as distâncias sociais”.

O espaço é um dos lugares onde o poder se afirma e se exerce, sob a forma mais sutil, a da violência simbólica como violência despercebida: – os espaços arquitetônicos, cujas injunções mudas dirigem-se diretamente ao corpo, obtendo dele, a reverência, o respeito que nasce do distanciamento, são os componentes mais importantes do poder simbólico (BOURDIEU, 2008, p. 163).

⁵ “*Genius loci*” é uma identidade holística que expressa a identidade, o caráter e a qualidade de um lugar (DEL RIO, 2004, p. 47)”.

Por outro lado, os espaços públicos foram sendo alterados ao longo do tempo, em relação à sua importância e às suas funções, moldando-se às complexidades das grandes cidades. A vida pública sofreu redução diante da expansão urbana e demandas por mobilidade, infraestrutura e desenvolvimento econômico, conflitando com as necessidades cotidianas do cidadão que usa a rua pública (FIGURA 5). Com a mudança dos espaços públicos, o modo de viver e usar a rua também mudou. O aumento das viagens motorizadas e a priorização do fluxo do trânsito acabaram por degradar a vida na rua. Essas circunstâncias, aliadas aos perigos da vida urbana, resultaram no surgimento de centros de compras e de lazer privativo que, em parte, substituíram as ruas centrais. Essa situação levou alguns pesquisadores das ciências sociais a preconizarem o declínio da vida pública, sugerindo que esta estaria migrando para a segurança da vida privada, com novas formas de associação e comunicação que não dependem de relacionamentos primários em lugares públicos tradicionais, por exemplo, socializar em *shopping centers* em vez da esquina da rua da vizinhança (CARR *et al.*, 1992, p. 6).

Figura 5 – A vida nas ruas: a invasão dos espaços por veículos e a retomada da cidade para as pessoas



Transporte urbano, Av. Cristiano Machado, Belo Horizonte.
Fonte: *Jornal Estado de Minas*. Foto: Marcos Vieira/em/d.a Press, 2015.

Em 1974, Sennett avalia o declínio do homem público e a privacidade como um elemento de dominação sobre a vida em comunidade, “a vida pública se tornou uma questão de obrigação formal, [...] a pessoa estranha é uma figura ameaçadora, e muito poucos podem sentir

um grande prazer neste mundo de estranhos” (2016, p. 16). A participação na *res publica* e os fóruns para essa vida pública, como a cidade, estão em decadência. Anos depois, Bauman traz o conceito da “modernidade líquida”: marcada pela separação entre espaço, tempo e a prática da vida, permitindo o exercício do poder à distância (contrapondo o Panóptico⁶), tendo como efeito colateral a desintegração da rede social. “Qualquer rede densa de laços sociais, e em particular uma que esteja territorialmente enraizada, é um obstáculo a ser eliminado” (BAUMAN, 2001, p. 21).

Embora as transformações sociais sejam profundas, o espaço público permanece como um retrato e suporte às relações coletivas. Bourdieu (2008) aborda os efeitos do lugar sobre os indivíduos, mostrando que as desigualdades espaciais reforçam as desigualdades sociais, desde o “gueto” até os bairros privilegiados, sob a forma de oposições espaciais, desacreditando que a aproximação espacial, por si mesma, tenha um efeito de aproximação social. Mais do que entender as diferenças entre privilégios, o autor interpreta o jogo de poder nesta sociedade hierarquizada.

A ausência do capital cultural pode impedir a apropriação de bens públicos [...]. Sob pena de se sentirem deslocados, os que penetram em um espaço devem cumprir as condições que ele exige tacitamente de seus ocupantes. [...] (não basta entrar em Beaubourg para se apropriar do museu de arte moderna) (BOURDIEU, 2008, p. 165).

Em relação à pesquisa, as qualidades da rua são vivenciadas conforme as diferenças sociais, reafirmando que o desenho urbano não é determinante, mas uma variável que pode contribuir para a interação social. Segundo os autores, a vitalidade urbana passa por preparar um *habitat*, um lugar convidativo ao uso, onde a vida possa florescer a partir da presença das pessoas. Nas últimas décadas, o estudo da relação entre o comportamento e o ambiente físico tem atraído pesquisadores, como Carr *et al.* (1992, p. ix), que argumentam que os lugares públicos devem ser responsivos, democráticos e significativos, projetados e gerenciados para servir seus usuários nas necessidades de conforto, relaxamento, engajamento e descoberta. Podem proporcionar alívio ao *stress* da vida diária, bem-estar, descoberta de si e dos outros, contato com a natureza e promover o senso de comunidade. Entre outras situações imagina-se que calçadas generosas e sem obstáculos podem favorecer a caminhada; a espera por alguém por longo tempo pode ser mais confortável com bancos e coberturas, a permanência na rua pode

⁶ “Michel Foucault utilizou o projeto do Panóptico de Jeremy Bentham como arquimetáfora do poder moderno. No Panóptico, os internos estavam presos ao lugar e impedidos de qualquer movimento, [...] porque não sabiam, e nem tinham como saber, onde estavam no momento seus vigias, livres para mover-se à vontade. [...] O fim do Panóptico é o arauto do fim da era do engajamento mútuo: entre supervisores e supervisionados, capital e trabalho, líderes e seguidores, exércitos em guerra” (BAUMAN, 2001, p. 16).

ser mais agradável com árvores, arte urbana e mobiliários. Pontuais intervenções vêm sendo testadas em cidades, resultando em estímulo ao uso da rua, a exemplo das avenidas de Belo Horizonte⁷ fechadas aos carros nos domingos, aos moldes da experiência na Avenida Broadway, em Nova York e outras localidades. Esses temas são caros a esta pesquisa, no sentido de que revelam o valor da rua, inserida como um direito à cidade, sob o viés do desenvolvimento humano e do equilíbrio ambiental, fundamental para a vida humana.

Ao longo do século XX, diversas teorias tentaram explicar e atuar na complexidade da vida nas cidades, incluindo projetos e planejamentos urbanos, que influenciaram as ações do Estado e da sociedade, variando entre princípios racionais e/ou de resgate do sentido de comunidade. Entretanto, paralelamente às influências do urbanismo, as teorias sociais sobre a cidade e organização do espaço urbano foram se desenvolvendo com estudos sobre o fenômeno urbano ligado às áreas da geografia, sociologia, antropologia e economia, com importantes autores que descrevem a cidade como o cenário permanente da vida social e política de uma sociedade (MONTE-MÓR, 2006).

Em 1968, Lefebvre (2008b) concebe o **direito à cidade**, recusando a postura determinista dos modernistas e a visão dos problemas urbanos meramente como administrativos e técnicos. Aponta que essa postura mantém a alienação dos cidadãos por serem tratados mais como objetos do que como sujeitos do espaço social, onde, sendo fruto de políticas urbanísticas, o Estado controla a população. O autor avança na concepção de cidadania como a ação direta das pessoas sobre a forma de habitar a cidade, vista como obra humana coletiva, em que cada indivíduo se manifesta. Seus trabalhos influenciaram profundamente a teoria urbana, em especial sobre a vida cotidiana. Seu argumento é de que o espaço é um produto e uma construção social complexa (baseada em valores e em significados) que afeta práticas e percepções espaciais. Cada sociedade produz seu próprio espaço (LEFEBVRE, 1991). O autor, no livro *A vida cotidiana no mundo moderno* (1991), situa o cotidiano como uma força que age sobre o espaço. As pessoas seguem uma “ordem” dada pela rotina de horários, tarefas e o tempo (até mesmo o momento dedicado ao descanso e lazer) e o espaço responde a essa ordem com lugares moldados para atender a esse cotidiano, incluindo as praças, parques e as ruas com suas multifunções. Entretanto, a cidade como obra aberta, além dessa “ordem dominante” que se sobrepõe a todos, é impregnada por outra, a “ordem das relações” entre seus habitantes. A vida

⁷ O programa “No Domingo, a Rua é Nossa”, visa a disponibilizar espaços para a comunidade praticar atividades físicas e de lazer de forma espontânea. Inclui realizações pontuais de Ruas de Lazer e o apoio às iniciativas das comunidades e interessados em realizar atividades nas vias cadastradas do programa (Ver: <https://prefeitura.pbh.gov.br/esportes-e-lazer/no-domingo-rua-e-nossa>. Acesso em: 20 jan. 2020).

cotidiana se define como lugar social, lugar de equilíbrio e também o lugar em que se manifestam os desequilíbrios ameaçadores (LEFEBVRE, 1991, p. 39).

No Brasil, na década de 80, o geógrafo Santos M. (1988, p. 10) adota o mesmo caminho teórico afirmando que “o espaço é um conjunto de formas contendo cada qual frações da sociedade em movimento, as formas, pois têm um papel na realização social”. Essa visão é refletida da legislação brasileira que trata do tema urbano, prevendo a **função social** da cidade na Constituição⁸ e conceituando a rua como um bem público, sendo de uso comum do povo (BRASIL, 2002), nos termos do art. 99 do Código Civil. Nessa função pública, a rua deve estar disponível a todos e apta a contribuir para o **bem-estar** das pessoas e a favorecer a vida ecológica e a permanência da **biodiversidade**, bem como um *habitat* saudável, atendendo à Constituição na política urbana e social.

Nesse sentido, para que a rua corresponda à função social, as pessoas devem estar no centro das decisões sobre a vida pública, e a possibilidade do desenho urbano se insere nesse processo. Já na década de 60, Jacobs (2014) apontava que a cidade viva parte da presença de **pessoas nas ruas** e, anos depois, Gehl (2013, p. 9) reforça a construção social do espaço quando afirma que “primeiro nós moldamos a cidade – então ela nos molda”. Mehta (2007, p. 167) aponta a necessidade de estudos específicos para tratar a rua como cenário para as atividades cotidianas e interação social, vendo a rua do ponto de vista do usuário, em suas características físicas, usos e instalações. Carmona (2014, p. 4) situa a formação das ruas como fruto da disposição coletiva de modelar o espaço e o acúmulo do conhecimento de gerações anteriores, sendo o desenho urbano um processo *continuum* de longo prazo entrelaçado com mecanismos sociais e políticos. Santos e Vogel (1981, p. 7) advertem que é preciso saber quais os efeitos das ações sobre o meio urbano, considerando que as “cidades não são objetos idealizáveis abstratamente, são concretizações de modelos culturais, materializam momentos históricos e se desempenham como podem, tendo de comportar conflitos e conjugações que se armam e desarmam sem parar e em muitos níveis”.

⁸ “Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei têm por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”.

“Art. 193. A ordem social tem como base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça social”.

“Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações” (BRASIL, 1988).

2.3 A interface público/privado e a microescala da rua

À medida que a vida pública evolui com a cultura, **novos tipos de espaços** podem ser necessários e os antigos descartados ou revividos. Precisamos aprender como criar e manter lugares apropriados aos usuários.

(CARR *et al.*, 1992, Prefácio, tradução nossa, grifo nosso)

Na abordagem da rua como espaço de sociabilidade, convém esclarecer onde acontece a vida pública e a relação que as pessoas estabelecem com o espaço, ou seja, o **caráter público do espaço** não apenas relacionado à propriedade. Desde sua origem, basicamente, a rua serve à separação entre o privado e o público; no entanto, há locais híbridos, onde há gradações de “permissão de acesso” que definem público, semipúblico, semiprivado e privado. São novos tipos de locais públicos, incluindo espaços comerciais, hortas comunitárias, vias verdes e áreas naturais preservadas, mostrando que as maneiras como vivemos juntos continuam a moldar a concepção e gestão de lugares (CARR *et al.*, 1992, p. 2). Também Hertzberger (1999) desconstrói essa polaridade para incluir outros lugares e a inter-relação entre coletividade e indivíduo, argumentando que a tensão entre essas visões de mundo traz a distorção de uma falsa escolha entre ambas. “Os conceitos de público e privado podem ser vistos e compreendidos em termos relativos como uma série de qualidades espaciais que, diferindo gradualmente, referem-se ao acesso, à responsabilidade, à relação entre a propriedade privada e a supervisão de unidades espaciais específicas” (HERTZBERGER, 1999, p. 13).

A vida acontece em limites tênues, definidos pela cultura local, do que é público, como as ruas; semipúblico, como os bares na calçada; semiprivado, como os recuos abertos para a rua; e privado, aqueles com acesso restrito. Mais do que a sua condição legal, a permissão do acesso é que determina o uso público, ou seja, há gradações de espaços que vão do restrito ao irrestrito, que podem até mesmo alternar no tempo, como os locais que funcionam de modos diferentes durante o dia e a noite. Para Hertzberger (1999), essas áreas são denominadas “**intervalos**” e funcionam como transição e conexão entre dois mundos, que se superpõem em vez de estarem rigidamente demarcados, e correspondem às “**zonas de transição**”, conceituadas por Gehl (2013, p. 75, 82) como um espaço de intercâmbio entre a esfera privada e a pública, um lugar onde a cidade e as edificações se encontram. Algumas áreas privadas podem funcionar como passeios públicos, como os jardins da Igreja da Boa Viagem e da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais (FIGURA 6). Da mesma forma, os recuos frontais de edificações criam fronteiras entre público/privado com variados graus de

acessos, desde a simples visibilidade de jardins, o prolongamento de passeios, até o uso compartilhado (FIGURA 7).

Figura 6 – Espaço semiprivado: jardim acessível e percebido como espaço público



Recuo da Escola de Arquitetura da UFMG, 1950. Rua Gonçalves Dias, BH. Fotodocumentação: Sylvio de Vasconcellos.

Figura 7 – Espaço semipúblico: calçada com mesas e cadeiras de comércio



O pedestre percebe um espaço privado e o cliente o espaço público. Rua Tomé de Souza e Rua Pernambuco, Belo Horizonte. Fonte: Arquivo da autora, 2019.

Por outro lado, exemplos mostram a distorção do caráter público no uso do espaço público para interesses privados, alterando sua função temporariamente ou permanentemente, como o fechamento de ruas e calçadas com cancelas e obstáculos (FIGURA 8).

Figura 8 – Espaço público privatizado: acesso restrito da rua, sem o caráter público



Rua Riachuelo, Padre Eustáquio. Rua transformada em estacionamento
 Fonte: <https://www.hojeemdia.com.br/primeiro-plano/moradores-de-condom%C3%ADnios-buscam-fechar-ruas-para-escapar-da-criminalidade-1.310978>. Acesso em julho 2019.

Essa interface de territórios é abordada por Jacobs (2014, p. 48) com a defesa da separação entre espaço público e privado, argumentando que sua ausência afasta as pessoas, cria um lugar impessoal, quebra o contato informal da rua e deixa indefinidas as responsabilidades. A autora entende que o ideal de compartilhar em demasia tem um efeito destrutivo para a convivência social, entretanto valoriza a diversidade de usos destes espaços, desde que demarcado o espaço privado. Gehl (2013, p. 101) observa que “interagir com outros e proteger nossa esfera privada são dois lados da mesma moeda” e depende de espaços definidos e articulados claramente.

A leitura dessas argumentações pode ser feita em conjunto, considerando que os limites entre privacidade e vida pública, que Jacobs defende, determinam-se pelo “grau de acesso”, definido nos “intervalos” de Hertzberger (1999) e nas “zonas de transição” de Gehl (2013). Essa fronteira amplia a vida pública, incorpora novas formas de espaço público, como cafés, bares, livrarias, salões de beleza e outros que apoiam a interação social, independentemente de sua propriedade. A noção de “terceiros lugares” apresentados como

locais de propriedade ambígua que se tornam espaços de mediação entre o indivíduo e a sociedade (MEHTA, 2007; CARMONA, 2010). Os exemplos mostram o quanto são variáveis as configurações do caráter público da rua, que é percebido no desenho urbano e pode reforçar ou inibir o acesso aos lugares. Uma lógica espacial que pode ser explorada para a qualificação da rua. Esta possibilidade será discutida adiante na abordagem das influências das **qualidades** do desenho urbano e as respectivas **experiências** que contribuem para a vitalidade urbana.

A maneira de decifrar o que ocorre no comportamento aparentemente misterioso e indomável das cidades é, em minha opinião, observar mais de perto, com o mínimo de expectativa possível, as cenas e os acontecimentos mais comuns, tentar entender o que significam e ver se surgem explicações entre eles (JACOBS, 2014, p. 21)

A modelagem coletiva dessa **microescala urbana** é compreendida como um processo *continuum* de diversas influências e agentes. Esta seção discute a modelagem coletiva das ruas em seus aspectos sociais, de influência da legislação, projeto e gestão, bem como o estado de conservação. As cidades conformam-se por meio das relações socioespaciais, e o desenho urbano é, somente, um contributo à formação desse lugar. Não é apenas um elemento que molda o espaço, mas sim os resultados combinados e interações entre desenho, desenvolvimento, lugar em uso e gerenciamento (CARMONA, 2014, p. 33). O foco da pesquisa é a rua, o ambiente que caracteriza a **microescala**⁹ **urbana**, embora igualmente, ela pertença às outras escalas, quando delimita bairros, atravessa fronteiras e estrutura a cidade. A microescala da rua é onde as pessoas vivenciam o cotidiano da vida pública, em calçadas, ciclovias, canteiros centrais, travessias e nas bordas do logradouro público, nas fronteiras com os lotes e edificações, conformando as características da **escala de vizinhança**.

As ruas apresentam-se de diferentes formas, algumas como centralidades, onde pulsa a vitalidade urbana, enquanto outras são mais tranquilas, como os bairros residenciais. Algumas pessoas preferem lugares movimentados e com oferta de serviços, enquanto outras querem tranquilidade ou até mesmo o isolamento. Essa variação determina o “**gradiente de privacidade**” descrito por Alexander *et al.* (2013, p. 194), que diferencia as pessoas quanto à extroversão/introversão que requerem da cidade, indicando o padrão em 3 tipos: a via ao longo de serviços, amplas e abertas para receber o movimento de pessoas que conectam as atividades e encorajam o fluxo de passagem; a via afastada de locais de serviços, estreita, tortuosa para

⁹ Nos estudos do planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, esta escala é denominada *microlocal*, referindo-se a um recorte menor do que a chamada escala local relacionada a um município ou a um conjunto de bairros. O Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - PDDI (MINAS GERAIS, 2011), desenvolvido pela UFMG, OPUR, PUC-Minas e UEMG, foi concluído em 2010 e aprovado em 2011 pelo Estado de Minas Gerais.

desencorajar o trânsito de passagem; e a via intermediária, que conecta a via mais remota e tranquila e a via mais central e movimentada. O ambiente de centralidade é disponível às pessoas que têm interesse pela vida pública, pois faz parte da escolha de cada um o grau de exposição e participação que deseja ter com a cidade. Essa diferenciação é encontrada na maioria das cidades grandes e, em Belo Horizonte, é visível no traçado da cidade com ruas centrais e de caráter local.

Outro aspecto da microescala da rua diz respeito à possibilidade de uma ação pontual e autônoma das pessoas que, neste ambiente, têm mais facilidade de se expressar e agir, podendo contribuir para a qualidade da cidade. Nessa defesa, Lerner (2011) argumenta que “é indispensável intervir para revitalizar, fazer o organismo trabalhar de outra maneira [...], pois o planejamento urbano não consegue gerar transformações imediatas. Quase sempre uma centelha inicia uma ação e a subsequente propagação desta ação, uma verdadeira acupuntura urbana” (LERNER, 2011, p. 8). Determinadas ações espontâneas, sem planejamento ou obras, podem fazer esse papel transformador, trazendo um novo costume, um novo hábito ou uma nova expressão social que se estabelece em um lugar, como os pequenos negócios coreanos de Nova York que animam as ruas com suas portas abertas 24 horas, as gentilezas urbanas de Belo Horizonte como a escultura da vaquinha instalada na calçada da Rua Leopoldina (LERNER, 2011, p. 12, 27). A prerrogativa dos cidadãos vivenciarem a cidade de forma direta se manifesta na sua microescala. É nesse lugar que o corpo participa e a compreensão espacial é intuitiva, permitindo que a resposta seja, quase sempre, imediata e ativa.

Cabe lembrar que o contexto das ruas de cidades brasileiras, assim como Belo Horizonte, tem sido impregnado pela insegurança e pelo medo de se expor à convivência com desconhecidos e à violência urbana – causa e efeito do esvaziamento das ruas. Ainda assim, a dinâmica da cidade se sobrepõe ao medo e a atração pela rua permanece, com o chamariz de bares, eventos, novidades, vitrines, artes, festas, consumo, lazer e outros atrativos que remetem à tradição de mercados e feiras livres. Portanto, a cidade se mostra atrativa por natureza, especialmente no ambiente da microescala. Sobre a rua de pedestres, Alexander *et al.* (2013, p. 170) ressaltam que “os lugares da cidade onde as pessoas compartilham um conjunto de valores culturais são uma constante ao longo da história da humanidade [...] são como teatros de rua: eles atraem as pessoas para se observarem, passear, olhar o movimento e matar o tempo”.

Sendo assim, o principal aspecto da vida pública é a **dimensão social**, que é a essência da vitalidade urbana, considerando os **personagens** e as cotidianas **apropriações do espaço** da rua. As atividades que acontecem na rua são fatores de promoção da vitalidade, a

partir do pressuposto de que “pessoas atraem pessoas” (JACOBS, 2014; WHYTE, 2004; GEHL, 2013; MEHTA, 2007). Isso acontece porque as pessoas gostam de observar outras pessoas, assim como gostam de estar em lugares onde haja animação e diversidade de atividades: “Nas cidades, a animação e a variedade atraem mais animação e a apatia e a monotonia repelem a vida” (JACOBS, 2014, p. 108). Gehl (2013) cita o exemplo das crianças, que são atraídas espontaneamente para lugares onde outras crianças já estejam brincando.

Por outro lado, contribuem para que as pessoas sejam atraídas para a rua, as qualidades e atributos que trazem sensações de bem-estar e podem motivar o desfrute dos espaços livres, seja para atividades, encontro ou simples deleite. Os estudos confirmam que quando uma combinação apropriada de características está presente, a rua pode ser um lugar desejável para atividades estacionárias, prolongadas e sociais (JACOBS, 2014; GEHL, 2013; MEHTA, 2007) e, para muitos habitantes urbanos, as ruas representam o ar livre e as pessoas dependem deste ambiente para atividades de lazer, sociais, funcionais, compras, jogos, reunião, interação com outras pessoas e para relaxamento (JACOBS, 2014; GEHL, 2013; CARR *et al.*, 1992; MEHTA, 2007). O modo de vida da sociedade urbana reflete-se no espaço público como a terra comum onde as pessoas realizam as atividades funcionais e ritualísticas, seja nas rotinas ou em festividades, sendo uma contrapartida ao trabalho e à vida doméstica, proporcionando movimento, comunicação e ambiente para relaxar (CARR *et al.*, 1992, p. 3).

As **atividades sociais** em espaços abertos urbanos têm sido usadas como uma medida da vitalidade urbana e como um indicador da satisfação de pessoas com o ambiente. As ruas, portanto, têm um papel importante de suportar as atividades e promover a interação social em contatos breves e informais, que podem evoluir para relações mais duradouras, contribuindo para a formação da identidade do lugar e da vizinhança. As pessoas têm diferentes interesses para frequentar as ruas, não é possível conduzi-las, mas convidá-las e estimulá-las. Gehl (2013, p. 20) identifica as diversas atividades em uma escala de importância conforme o grau de necessidade: as atividades obrigatórias, que acontecem sob quaisquer condições, e as atividades opcionais, aquelas que as pessoas gostam de fazer, ressaltando que quanto maior a qualidade urbana mais atividades opcionais nas ruas e, portanto, mais vitalidade. As ruas nas quais há um número considerável de pessoas engajadas em atividades em sua maioria sociais por natureza, incluindo as atividades lúdicas, funcionais e econômicas são associadas ao crescimento econômico, à saúde física e ao senso de comunidade (GEHL, 2013; MEHTA, 2007). “A potencialidade para a cidade tornar-se viva é ampliada sempre que mais pessoas sintam-se convidadas a caminhar, pedalar ou permanecer nos espaços da cidade” (GEHL, 2013, p. 6).

Como constata Carmona, o uso dá significado ao espaço e decisivamente molda a sua experiência, o espaço público é moldado conforme as aspirações, habilidade e ações dos interessados, os proprietários (público e privado), as pessoas reguladoras, os planejadores, as comunidades com responsabilidades de gestão e os usuários (CARMONA, 2014, p. 22, 30).

As discussões aqui desenvolvidas incluem os indivíduos como protagonistas do lugar, não como seres “genéricos”, mas pessoas com identidade, limitações, desejos, preferências e características culturais, que compartilham o mesmo espaço e atuam ora como parceiros, ora como opositores. São atores visíveis, como o bailarino do sinal de trânsito, o pedestre, o comerciante, ou invisíveis como o legislador que define a regra do passeio. Por suas ações e influências, tecem a trama social dos pequenos lugares que são vivenciados pelo corpo humano. Essa prática social da vida cotidiana reflete as posturas de todos os **personagens da rua** identificados como: os legisladores, que promulgam leis para disciplinar o uso e a construção da rua, e devem guardar o interesse público; os representantes do município, que aplicam as normas de posturas municipais, incluindo a gestão (manutenção, fiscalização, educação) e a promoção de programas públicos; os arquitetos e construtores (formais e informais) da cidade, incluindo o cidadão, os profissionais e as concessionárias de serviços públicos; os locatários e proprietários de imóveis, sendo visível a influência do mercado imobiliário; e os frequentadores da rua, principais atores da cena urbana. A imagem do “espaço da festa” de Lefebvre (2008b) e o “balé da rua” de Jacobs (2014) são as imagens que por si só descrevem esses agentes. Os indivíduos são os protagonistas e compartilham o mesmo lugar.

Entre outras variáveis, a vitalidade urbana é influenciada por **planos, legislação, projetos, gestão e conservação** do espaço, que podem facilitar arranjos de apropriação e uso da rua. De início, é necessário entender que a rua é resultado de interações entre o desenho urbano, as relações de poder e processos de negociação, o uso do espaço e o gerenciamento que compõe as responsabilidades de administração, segurança, manutenção e financiamento (CARMONA, 2014, p. 33).

No campo da arquitetura e do urbanismo, em que é preciso mediar soluções projetuais para o espaço, é necessário lidar com as diferentes demandas das pessoas, com uma gestão compartilhada do espaço (incluindo os conflitos e os limites operacionais) e com as possibilidades legais para fomentar a vitalidade da rua, que devem pressupor uma base teórica para tal. Como ressalta Gehl:

A gestão cuidadosa da dimensão humana em todos os tipos de cidades e áreas urbanas deve ser requisito universal. [...] as cidades devem propiciar boas condições para que as pessoas caminhem, parem, sentem-se, olhem, ouçam e falem, se tais atividades básicas ligadas aos sentidos e ao aparelho motor humano puderem ocorrer em boas condições, essas e outras atividades deverão ser capazes de se desdobrar em todas as combinações possíveis na paisagem humana. De todas as ferramentas de planejamento urbano disponíveis, a mais importante é a escala menor (GEHL, 2013, p. 118).

Nessas circunstâncias, alguns trechos de ruas podem ficar à margem da cidade, negligenciados e usualmente degradados, como baixios de viadutos, rotatórias, etc. Não fica claro como e quem deve gerenciá-los, seu papel no ordenamento urbano e que atenção deve ser dada a esses espaços. Muitas vezes, têm o caráter de espaços liminares como passagens de fronteira, lugares onde os mundos diferentes dos habitantes do campo urbano se tocam (CARMONA, 2010, p. 126). Em movimento contrário, mas igualmente inseridas na gestão, estão as apropriações de grupos que tomam para si a responsabilidade sobre um determinado lugar. Um exemplo é a casa do Hip Hop e o Duelo de MC's que acontece sob o Viaduto Santa Tereza no centro de Belo Horizonte – um espaço originalmente ocioso que, por iniciativa popular, foi apropriado pela arte (FIGURA 9). Dessa forma, a liminaridade é importante na análise das ruas, tanto por ser negligenciada, como pelo potencial de iluminar direitos e alternativas de uso.

Figura 9 – Espaço público revitalizado por iniciativa popular



Viaduto Santa Tereza, Belo Horizonte, apropriado por artistas para evento cultural do Duelo de MC's.

Fonte: <https://perfilbh.wordpress.com/2015/06/19/viaduto-santa-tereza-a-casa-da-cultura-hip-hop-em-bh/>.

Acesso em: 27 jan. 2019.

Todas essas abordagens têm implicações para o desenho e planejamento urbano e para as pessoas que tendem a escolher espaços que sejam significativos para elas, como lugares da comunidade que ofereçam prazer através de amenidades sociais e espaciais. A concretização de instrumentos que contribuam para a vitalidade depende das vontades políticas e sociais, indicando a necessidade de moldar políticas para as ruas públicas de tal forma que os aspectos sociais, físicos e de uso sejam levados em consideração. A partir dessa contextualização, passa-se a abordar aspectos da vitalidade urbana relacionados ao desenho urbano que podem configurar uma boa forma da rua, com qualidades e experiências urbanas favoráveis às pessoas.

2.4 A vitalidade urbana

Os lugares da cidade onde as pessoas que compartilham um conjunto de valores culturais podem ir para estar em contato são uma constante ao longo da história da humanidade. Estes lugares são sempre como teatros de rua: eles atraem as pessoas para se observarem, passear, olhar o movimento em matar tempo. Em todos estes lugares, a beleza da promenade é muito singela: as pessoas que compartilham um estilo de vida se reúnem para o convívio e a confirmação de comunidade.
(ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 170)

Diferentes autores vinculados a campos disciplinares distintos têm conceituado vitalidade urbana de uma forma específica, a partir de estudos teóricos e empíricos relacionados à influência das características espaciais na vida pública da cidade (FIGURA 10). É um conceito diretamente associado ao interesse do cidadão pela vida pública, pois se estabelece com a vitalidade social, entretanto, a forma urbana pode contribuir para sua promoção. Para o propósito da pesquisa, a vitalidade urbana é contextualizada nos estudos sobre o ambiente e comportamento, voltados para o desenho urbano da microescala da rua. Como pretende lançar luz a padrões legais, é importante ressaltar a complexidade da rua, destinada a múltiplas funções e conformada em diversas escalas e variáveis, incluindo os microelementos, o ambiente ao redor e a estrutura da cidade.

A teoria desenvolvida por Alexander *et al.* (2013, p. xiii), mostra que “o ambiente construído não terá como ganhar vida a menos que seja feito por todas as pessoas da sociedade e que estes usuários compartilhem uma linguagem de padrões em comum sobre como fazer estes espaços”. Os autores descrevem uma linguagem para a arquitetura e planejamento urbano com elementos que se repetem como padrões; no entanto, advertem que nenhum padrão é uma entidade isolada, mas compõe uma rede que traça diferentes conexões.

Figura 10 – Vitalidade urbana: rua pública com concentração de pessoas e atividades



Esquina de Avenida Álvares Cabral, Rua da Bahia e Rua dos Guajajaras, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora, 2019.

Para Jacobs, embora a rua pareça um ambiente desordenado, trata-se de uma complexidade organizada onde “as variáveis são diversas, mas não são desordenadas, elas estão ‘inter-relacionadas’ num todo orgânico” (JACOBS, 2014, p. 482). Na compreensão de Lynch (1990), a imagem da cidade é composta por partes (caminhos, limites, bairros, pontos nodais e marcos) percebidas pelas pessoas aos poucos, sendo que nada é experimentado individualmente, mas em relação ao seu entorno. Essas visões mostram que a rua é um ambiente complexo e integrado e que a chave para sua compreensão passa pela percepção das pessoas e as relações sociais.

Assim, apresenta-se a vitalidade urbana abordada por autores que desenvolveram conceitos sobre a forma de viver na cidade e aspectos fundamentais para a criação de ambientes atrativos à permanência das pessoas na rua, destacando o desenho e as características da microescala urbana. No início de *Morte e vida de grandes cidades*, Jacobs (2014) diz que seus conceitos baseiam-se na observação de como a cidade funciona na prática; critica o planejamento feito através da ideia de “cidades perfeitas” e afirma que deve ser feito a partir da “cidade real” (JACOBS, 2014, p. 5). Para a autora, a vitalidade é associada ao planejamento urbano, em que a principal influência é a diversidade dos usos combinados, em contraponto à cidade monofuncional que torna as ruas vazias e sem vida. A compreensão de expressões como “olhos da rua” e o “balé da calçada”, cunhados pela autora em 1961, é de um significado atual

para a concepção de cidades humanas e sustentáveis, convocando o valor do contato público e da rede social da rua.

Devem existir **olhos para a rua**, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua. Os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores devem estar voltados para a rua. Eles não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixá-la cega. A calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar na rua o número de olhos atentos quanto para induzir um número suficiente de pessoas de dentro dos edifícios da rua a observar as calçadas (JACOBS, 2014, p. 34, grifo nosso).

Jacobs (2014) se baseia no funcionamento das cidades existentes, para apontar os princípios da vitalidade socioeconômica e da vida das grandes cidades que promovem a segurança e interação social como: a necessidade de uma **diversidade de usos** mais complexa e densa, que propicie uma sustentação mútua e constante, tanto econômica quanto social; a **presença constante de pessoas** ao longo do dia e da noite; a **combinação de prédios antigos e novos**, para obter diversidade e estabilidade nas áreas residenciais, assim como a diversidade de empresas. Denuncia os fatores que corroem a vitalidade urbana como: a ausência da diversidade funcional, as condições urbanas ruins que causam insegurança, a iluminação precária, calçadas sem qualidade, parques isolados, quarteirões longos, indefinição de espaços públicos e privados, espaços residuais e o domínio do veículo do espaço público.

Esses princípios rebatem no desenho urbano no que concerne à qualidade do ambiente da rua para a presença constante de pessoas, com a qualidade das calçadas, iluminação e a diversidade de uso no espaço público e privado, oferecendo apoio aos transeuntes. Em sua pesquisa empírica, Mehta (2007) conclui a estreita relação existente entre a forma física, a função e a atratividade de um espaço, percebida pela presença de pessoas envolvidas em várias atividades e posturas fixas e prolongadas, que incluem ficar em pé, sentado, deitado, conversando, comendo. Para o autor, uma rua viva é definida como uma rua que tenha a presença de diversas pessoas envolvidas em variadas atividades, que sejam predominantemente, estacionárias (fixas) e prolongadas, principalmente atividades que são de natureza social (MEHTA, 2007, p. 165). Jacobs, em 1961, descreve esta rua viva como um “balé da calçada”, com a permanente movimentação de gente nas calçadas (JACOBS, 2014, p. 43), o que permite que as pessoas tenham algum tipo de contato, geralmente trivial, informal e fortuito, trazendo traz um sentimento de identidade pública e uma rede de respeito e confiança, a partir da qual a riqueza da vida pública pode crescer (JACOBS, 2014, p. 56, 72; MEHTA, 2007, p. 166; GEHL, 2013).

Essa *vida pública* tem origem na necessidade de um encontro além dos limites familiares. Por diversas motivações, os cidadãos se reúnem com vizinhos, desconhecidos e estranhos, reafirmando a razão da vida urbana, permeada pelo convívio, trocas, trabalho, conhecimento, lazer e mesmo o desfrutar do “ócio”. Sua característica comum é a versatilidade e a complexidade das atividades, com muitas sobreposições e ações espontâneas que tornam a movimentação e a permanência na cidade fascinantes (GEHL, 2013, p. 20). Como disserta Lefebvre, “é o ‘espaço da festa’, [...] o centro urbano traz, para as pessoas da cidade, o movimento, o imprevisto, o possível e os encontros; [...] é um ‘teatro espontâneo’, ou não é nada” (LEFEBVRE, 2008b, p. 133).

Não se trata de uma pasteurização de realidades, mas de distinções. O espaço de sociabilidade vem com a “festa” e os “conflitos” inerentes à sociedade, e apresenta a vitalidade que lhe é impregnada pelo uso. Nessas circunstâncias, cabe considerar a influência que o ambiente físico traz a esse lugar. De um lado, as atividades e a presença de pessoas, naturalmente, inspiram e se desdobram em outras atividades, basta ver a atração que exercem os ajuntamentos e as filas de gente em uma rua qualquer; e, por outro, a cidade emite sinais amistosos ou hostis, com promessas de interação social ou não. Portanto, a vitalidade urbana não se limita à quantidade de pessoas, atividades e espaço; é um conceito relativo, exemplificado por lugares que, mesmo disponíveis, não se mostram atrativos, como as grandes avenidas lotadas de gente, porém inóspitas, ou uma rua com muitos jardins porém sem “alma viva”. “O que importa não são números, multidões ou o tamanho da cidade, e sim a sensação de que o espaço da cidade é convidativo e popular, isso cria um espaço com significado” (GELH, 2014, p. 63). “Cidades convidativas devem ter um espaço público projetado para sustentar os processos que reforçam a vida urbana. Uma condição básica é que a vida na cidade seja potencialmente um processo de autoreforço” (GEHL, 2013, p. 63).

Sob essa perspectiva, a vitalidade é um processo dinâmico e, quando a rua permite mais do que a circulação, pode ser apropriada por diferentes grupos de pessoas e atividades. Esse processo se alimenta de uma variada e complexa vida pública, em que as múltiplas atividades são combinadas, bem como as oportunidades para participação. Considerando que “o homem é a maior alegria do homem”,¹⁰ que a animação e a variedade atraem mais animação, preparar a rua para as pessoas é o ponto de encontro entre a vitalidade e o desenho urbano

¹⁰ Ghel cita trecho do *Poetic Edda* (mitologia nórdica). “Esta declaração ‘o homem é a maior alegria do homem’ –, vem de Hávamál, um poema épico islandês de mais de mil anos que, sucintamente, descreve o encanto e o interesse humano por outras pessoas. Nada é mais importante ou fascinante” (*apud* GEHL, 2014, p. 23).

(GEHL, 2013; WHYTE, 2004; MEHTA, 2007). Compreender a vitalidade é percebê-la como um conceito amplo, com abordagens que mostram tanto a *vida*, percebida pela copresença de pessoas, atividades e apropriação dos espaços, como seu oposto, em lugares marcados pela ausência – o que, para Jacobs (2014), é identificado como “a morte da cidade”.

Na tentativa de estruturar a compreensão deste universo variável da rua, os pesquisadores da base teórica elencam qualidades do desenho urbano que influenciam no bem-estar da maioria das pessoas, tendendo a atraí-las para o ambiente que contém tais qualidades (FIGURA 11). São percebidas pelas pessoas enquanto experimentam o ambiente e podem provocar diferentes reações, dependendo de suas preferências, necessidades e capacidades. Essas qualidades e experiências não são excludentes e, em geral, somam-se, configurando ambientes mais ou menos atrativos. Assim, por exemplo, quanto mais diversa uma cidade, provavelmente mais segurança vai apresentar, com possibilidades de ser mais agradável. Um lugar com conforto e vegetação, que oferta sombreamento e clima agradável, contribuem para um ambiente com estímulos sensoriais de agradabilidade, como cores, aromas e texturas.

Figura 11 – Característica da rua: aspectos do comportamento e do ambiente físico



Fonte: Elaboração própria – Adaptação da autora com base em diagrama de Mehta (2007, p. 184).

Cabe ressaltar que estas qualidades (FIGURA 11) não são fixas, isoladas ou determinantes, pois dependem de variáveis locais, físicas e sociais. Os elementos da microescala da rua, em especial aqueles que têm estruturas móveis, podem ainda ser mutantes no tempo, ou seja, alteram-se conforme o período do dia, o clima, a época do ano, os estímulos de eventos de rua, a frequência e investimentos. Mehta (2007) aponta em sua pesquisa que pode haver variações de uso em culturas com diferentes limiares para a tolerância, aceitação de estímulos perceptivos e níveis de interação social. As teorias e estudos empíricos, desenvolvidos pelos autores da base teórica, demonstram que a vitalidade da rua é influenciada por qualidades urbanas, relacionados às escalas, incluindo a estrutura, uso e características físicas da rua e de edifícios (QUADRO 1).

Quadro 1 - Fatores da vitalidade da rua: qualidade e experiências

<p>QUALIDADES DO DESENHO URBANO As “<i>qualidades do desenho urbano</i>” provocam bem-estar na maioria das pessoas e tendem a atraí-las para a rua.</p>	<p>Diversidade urbana Permeabilidade na zona de transição Articulação e Personalização das frentes de rua Caminhos urbanos e Acessibilidade Vegetação Urbana</p>
<p>EXPERIÊNCIAS URBANAS Estas <i>qualidades</i> são percebidas pelas pessoas enquanto “<i>experiências urbanas</i>” e podem provocar diferentes sensações, dependendo de suas preferências, necessidades e capacidades.</p>	<p>Segurança, Conforto, Agradabilidade</p>

Fonte: Elaboração própria.

2.4.1 Qualidades do desenho urbano

Esta seção dedica-se a refletir sobre as “qualidades do desenho urbano”. As circunstâncias a que os autores se referem são variáveis e não determinantes para instalar a vitalidade, mas são apontadas como fatores que a favorecem. Estas qualidades são discutidas por diversos teóricos, a fim de reforçar processos de vitalidade urbana, tal qual uma festa ou evento que é cuidadosamente preparado para as pessoas. Os princípios dos “bons eventos” podem ser utilizados no urbanismo, ou seja, devem ser proporcionais ao número de pessoas, ao tipo de atividades, ao público, ao tempo e, principalmente, devem atender à escala humana (GEHL, 2013). São qualidades que afetam as percepções, os comportamentos e provocam sensações e estímulos sensoriais que podem inspirar a vida na microescala urbana. Cada autor desenvolve conceitos que se alinham em sete “qualidades de desenho urbano”, identificadas

como: diversidade, permeabilidade, articulação e personalização, acessibilidade e vegetação urbana, percebidas enquanto “experiências urbanas” que serão discutidas adiante.

2.4.1.1 Diversidade urbana

Há poucas pessoas que não apreciam a mágica de uma cidade grande. No entanto, a dispersão urbana a rouba de todos, exceto dos poucos felizardos, ou suficientemente abastados, que podem morar perto dos centros urbanos maiores.
(ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 59)

Percebida nos acontecimentos cotidianos, a “diversidade urbana”, é um dos fatores que mais contribui para que ocorra a vitalidade da rua (FIGURA 12). Caracteriza-se pela concentração de diferentes atividades em um local, com a instalação do “uso misto” em terrenos, edificações e no espaço livre da rua, e pela variedade de oferta de produtos e serviços.

Figura 12 – Diversidade urbana: ruas com a ocorrência de diversas atividades



Rua Fernandes Tourinho e Av. Cristóvão Colombo, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora, 2019.

Quando a diversidade urbana se instala, atrai diferentes pessoas e atividades, o que amplia as oportunidades de contatos sociais, profissionais, culturais, o que, por sua vez, agrega outras qualidades, como personalização e articulação. Trata-se, portanto, da essência da vida urbana propriamente dita, por onde correm as notícias, as mercadorias e acontecem os eventos da coletividade. São bairros e algumas ruas que, pela diversidade urbana, em geral, tornam-se centralidades, não sendo incomum que se convertam em locais de predominância cultural,

gastronômica, de concentração de manifestações, entre outras atividades abrangentes. Essas ruas são referência na cidade, até mesmo na região, como a Avenida Afonso Pena de Belo Horizonte – concebida originalmente como via principal da cidade, tornou-se de importância metropolitana, mais pelo seu papel social do que pela sua função transporteira.

As características mais importantes que as pessoas procuram em bairros de uso misto são a vivacidade e a diversidade das áreas predominantemente centrais – as ruas comerciais de bairro. Essas ruas animadas são um componente desejado de qualquer vizinhança de uso misto, por conseguinte, de qualquer boa cidade (JACOBS, 2014; LYNCH 1990; GEHL, 2013; WHYTE, 2004; CARMONA, 2010; MEHTA, 2007). A literatura do desenho e planejamento urbano nas últimas décadas indica que o uso misto de bairros é um padrão desejável de desenvolvimento físico em áreas urbanas, esperando alcançar um padrão mais vital, vibrante, atraente, seguro, viável e sustentável de estilo de vida urbano (JACOBS, 2014; BENTLEY *et al.*, 1985; WHYTE, 2004; MEHTA, 2007).

Cabe ressaltar que o “uso misto” inclui, além das atividades públicas e profissionais, o uso residencial, fundamental para a conservação da vida das ruas quando as portas comerciais se fecham, principalmente no período noturno. Nota-se que o uso residencial muito reduzido pode provocar o “esvaziamento” de lugares em determinados horários, trazendo cenários fantasmas em centros de cidade, quando os trabalhadores saem e restam as portas fechadas. O centro de Belo Horizonte é diferenciado nessa questão, pois conserva seus moradores formados por famílias, solteiros e visitantes, trazendo um ambiente dinâmico, diferente de outras grandes cidades. No mesmo sentido, as atividades de rua, em especial de ambulantes, fornecem vida a locais onde o comércio se encerrou, mudando o cenário da rua com outras atividades, em horários distintos.

Essas características de ruas que atendem às diversas necessidades das pessoas têm sido associadas ao crescimento econômico, mostrando uma revalorização dos lugares públicos, com a ampliação de espaços privados que incorporam a função pública (MEHTA, 2007). São espaços híbridos entre o público e o privado, e é notável que uma parte da vida pública agora ocorra nesses locais que surgem em ruas comerciais. Em relação à competição global de cidades, este é um fator que contribui positivamente para a atratividade da cidade.

O aumento da cultura de consumo levou à privatização do espaço público, com centros comerciais, shoppings, praças corporativas, etc. substituindo os tradicionais espaços públicos e ruas principais. No entanto, a mesma cultura de consumo, juntamente com a necessidade de participação ativa e passiva e interação, relaxamento e lazer, também apoia o conceito de vida pública em cafés, livrarias, teatros, clubes de saúde, e assim por diante, em espaços públicos tradicionais tais como ruas (MEHTA, 2007, p. 166).

Essa diversidade ocorre a partir de uma microeconomia dinâmica com a instalação de estabelecimentos comerciais e de serviços voltados para as calçadas (JACOBS, 2014; GEHL, 2013). É necessária a diversidade de usos, complexa e densa, para criar uma “sustentação mútua e constante entre eles, tanto econômica quanto social. [...] A movimentação de pessoas (que traz segurança à rua) depende de um alicerce econômico de usos principais combinados” (JACOBS, 2014, p. 21, 109).

Também contribui para ampliá-la a diversidade das “atividades de rua”, como manifestações artísticas e vendedores ambulantes que usam o espaço da rua como seu lugar de trabalho e atraem o interesse de vários tipos de pessoas (WHYTE, 2004, p. 50). Essa movimentação é fundamentada na oferta e procura de demandas relacionadas às necessidades e aos desejos das pessoas. No estudo de praças de Nova York, Whyte sustenta um ponto elementar sobre os bons espaços urbanos: a oferta cria demanda. Um bom espaço novo constrói um novo eleitorado. Ele estimula as pessoas a novos hábitos, como almoços ao ar livre, novos caminhos para o trabalho e locais para uma pausa (WHYTE, 2004, p. 16).

A relação entre a vitalidade/diversidade com a microeconomia, atividades, necessidades e desejos expõe a importância que a dimensão espacial (arquitetônica e urbana) tem nas práticas cotidianas da vida pública. Nessa composição, identifica-se a “qualidade da diversidade urbana” em três possibilidades, em que uma é alimento da outra como: a diversidade de **uso** (instalações e atividades de rua), a diversidade de **pessoas** (perfil, renda, idade, gênero, etc.) e a diversidade **edilícia** (construções, mobiliário urbano). Cada uma requer múltiplas possibilidades de serem realizadas, em diversas escalas, e funcionam integradas. No entanto, o que será apontado é a “qualidade da diversidade urbana” trazida por elementos físico-espaciais pertencentes à microescala da rua, de modo a serem comparados com as posturas municipais, tema desta pesquisa, como o exemplo da diversidade na rua com uma loja que instala mesas e cadeiras na calçada, um vendedor ambulante, etc.

2.4.1.2 Permeabilidade na zona de transição

Assim como as paredes de uma casa protegem as atividades e transmitem uma sensação de bem-estar, os espaços de transição da cidade oferecem um sentido de organização, conforto e segurança. O espaço de transição ao longo dos andares térreos é também uma zona onde se localizam as portas de entrada e os pontos de troca entre interior e exterior. As transições proporcionam uma oportunidade para a vida, dentro das edificações ou bem em frente a elas, interagir com a vida da cidade. (GEHL, 2013, p. 75)

Como o termo diz, a **permeabilidade** é aquela que atravessa fronteiras, tanto fisicamente, na constituição dos elementos da divisa entre a rua e a propriedade, quanto na definição da interface do domínio público/privado, discutida no item 2.3. Este importante conceito evoca um lugar de relações humanas, visível nas cidades tradicionais, onde a rua é uma extensão da vida privada e não apenas um lugar de passagem. Portanto, a **conexão visual e física** dessa fronteira é um fator preponderante para a vitalidade da rua, considerando que complementa e dá apoio à vida nas calçadas.

A permeabilidade física ocorre quando o acesso é livre aos ambientes privados e contribui com atividades compartilhadas, podendo o benefício ser recíproco (BENTLEY *et al.*, 1985, p. 13, 58). A visibilidade é outro aspecto da permeabilidade, permitindo a percepção dos ambientes sob os pontos de vista opostos – da calçada e da edificação, ampliando o leque de experiências (GEHL, 2013, p. 7). A permeabilidade será maior quanto mais intenso for o uso e mais visibilidade houver entre o público e o privado na **zona de transição**. Segundo Jacobs (2014), a vida na calçada é dependente das características dessa fronteira. Um de seus princípios básicos são os “olhos da rua” trazidos pela presença constante de pessoas nas calçadas, assim como nas edificações que contém aberturas e permitem a troca entre o interior e exterior, trazendo segurança para quem passa. Entretanto, Jacobs defende a separação nítida entre o espaço público e o privado, pois é preciso preservar a privacidade para que o contato informal, aconteça, sob o risco da rua tornar-se pessoal demais e afastar as pessoas. Gehl (2013) corrobora os mesmos princípios e é enfático em dizer que devem ser criadas zonas de transição suaves entre os edifícios e o passeio, de modo a criar ambientes públicos agradáveis para os pedestres. A qualidade da permeabilidade traz uma correspondência com a “cidade do medo”, no convívio diário com a insegurança, o que justifica o encerramento das pessoas em lugares protegidos dos “perigos da rua”, em isolamento social (SENNETT 2016). É relevante apontar que a forma desses espaços é diretamente ligada à intenção de conectar ou não esses dois mundos.

No exemplo da Rua Ponta Porã em Belo Horizonte (FIGURA 13), a construção de um *shopping* desconfigurou a paisagem com grandes muros cegos, interiorizando as funções da cidade e formando um ambiente sem estímulos ao pedestre, ao contrário da formação da face oposta com variações de fachadas, pracinhas, entradas, contato entre interior e exterior, diversas funções e atividades cotidianas do bairro. Nota-se que algumas características da via são constantes para as duas frentes para rua (tráfego, declividade, pavimento, arborização, iluminação), sendo possível destacar o uso e fluxo de pessoas em uma clara ligação entre a construção e o nível de comportamento e atividade dos transeuntes.

Figura 13 – Permeabilidade urbana: presença de conexão física e visual nas zonas de transição, entre o logradouro e a propriedade



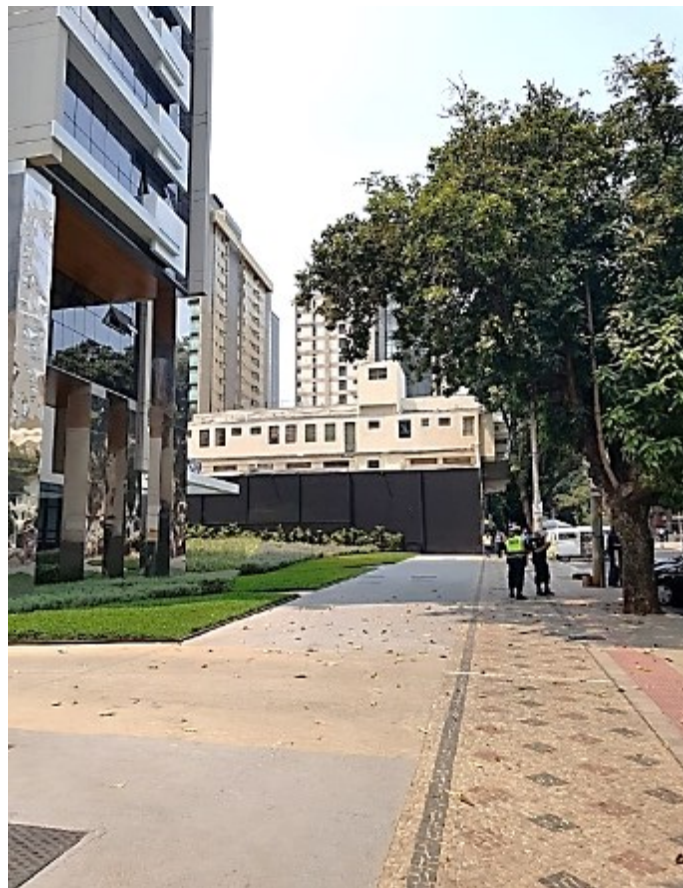
Rua Ponta Porã, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora, 2019.

Quando as soluções de interface entre edifícios e ruas, de fato, lidam com a permeabilidade, preveem atividades no térreo ou alguma interação entre as pessoas, não sendo apenas uma passagem, uma vista, um jardim, embora alguns desses elementos possam trazer agradabilidade à rua. Essa permeabilidade sem interação é abordada por Sennett (2016) em exemplos que mostram a contradição entre a função e a forma de espaços que pretendem ter uma conexão com a rua. O primeiro exemplo refere-se a uma praça miniatura na frente de um grande edifício de Nova York, com uma função apenas de passagem ao interior do prédio – o que destrói a natureza de uma praça pública que é mesclar pessoas e diversificar atividades. Outro exemplo é mostrado como “um paradoxo do isolamento em meio à visibilidade”, percebido nas paredes de vidro de prédios modernos, onde interior e exterior se dissolvem, embora a barreira permaneça – a estética da visibilidade e o isolamento social se fundem. Um terceiro exemplo mostra um prédio de Londres com uma “parede cega”, sem aberturas, que ignora a bela praça em frente. Essas soluções criam área semiprivada “morta”, isolamento em meio à visibilidade e parede que é “cega” ao que acontece fora. Trata-se de uma “permeação abstrata”, pois não interagem de fato e poderiam estar em qualquer lugar sem que os projetistas tivessem noção do valor que poderia ter o espaço público do entorno.

A visão intimista é impulsionada na proporção em que o domínio público é abandonado, por estar esvaziado. No mais físico dos níveis, o ambiente incita a pensar no domínio público como desprovido de sentido. É o que acontece com a organização do espaço urbano. Arquitetos que projetam arranha-céus e outros edifícios de grande porte e alta densidade se veem forçados a trabalhar com ideias a respeito da vida pública, no seu estado atual, e de fato se incluem entre outros profissionais que por necessidade expressam e tornam esses códigos manifestos para outrem (SENNETT, 2016, p. 28).

A reflexão de Sennet (2016) pode ser ilustrada em projetos que permitem apenas a conexão visual, como os afastamentos frontais ajardinados separados por anteparos em vidro. O mesmo acontece em lugares “sem muros”, como o prédio da Rua Tomé de Souza, que cria uma “praça” na sequência da calçada, com *porte-cochère* e jardim, sem integração de atividades com o espaço semipúblico em frente, um espaço para ser contemplado (FIGURA 14) São soluções que atendem à edificação e não à rua. Beneficiam-se com a paisagem, acessos, estacionamentos e até mesmo com sua valorização preservando uma edificação histórica por exigência legal, embora não haja intenção de possibilitar atividades e a permanência de pessoas.

Figura 14 – Permeabilidade urbana: conexão visual sem interação de atividades



Rua Tomé de Souza, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora, 2019.

Em relação aos fatores que incidem na vida pública da rua, Gehl afirma:

Nenhum tema tem maior impacto na vida e na atração exercida pelo espaço da cidade do que esses espaços de transição, ativos, abertos e vivos. Quando o ritmo construtivo da cidade produz unidades baixas, com muitas portas e detalhes cuidadosamente planejados no nível térreo, reforça-se a vida na cidade. Quando os espaços de transição funcionam, eles reforçam a vida na cidade. As atividades podem se complementar mutuamente, a riqueza da experiência aumenta, as caminhadas se tornam mais seguras e as distâncias parecem mais curtas (GEHL, 2013, p. 88).

Portanto, a questão da tranquilidade e vitalidade urbana, situação desejável e valiosa, depende de esforço e planejamento no sentido de criar espaços mais permeáveis e a legislação é uma ferramenta para tal, principalmente a de posturas municipais que incide sobre as ruas. Em relação aos princípios urbanísticos, essa fronteira se destaca por estar associada diretamente à escala humana, sob o ponto de vista de quem caminha pela rua e não de quem está dentro de um veículo. As posturas municipais podem atuar na criação de uma transição suave entre a rua e a propriedade, com locais atrativos para atividades com escadas, rampas, muretas, bancos, vegetação e árvores que ofertam sombras sobre os passeios, entre outros. Gehl identifica os “espaços de transição” como semiprivados, pela possibilidade de conectar-se à rua e complementar as atividades da vida pública. A zona de transição também é aquela que os pedestres veem e vivenciam quando caminham pela rua e, portanto, deve ser suave e estimulante ao nível dos olhos, convidativa e rica em detalhes (GEHL, 2013, p. 82, 87). Considerando que as pessoas têm a mesmo ritmo e constituição biológica, a cidade deve incorporar a escala humana à rua e aos edifícios (GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006).

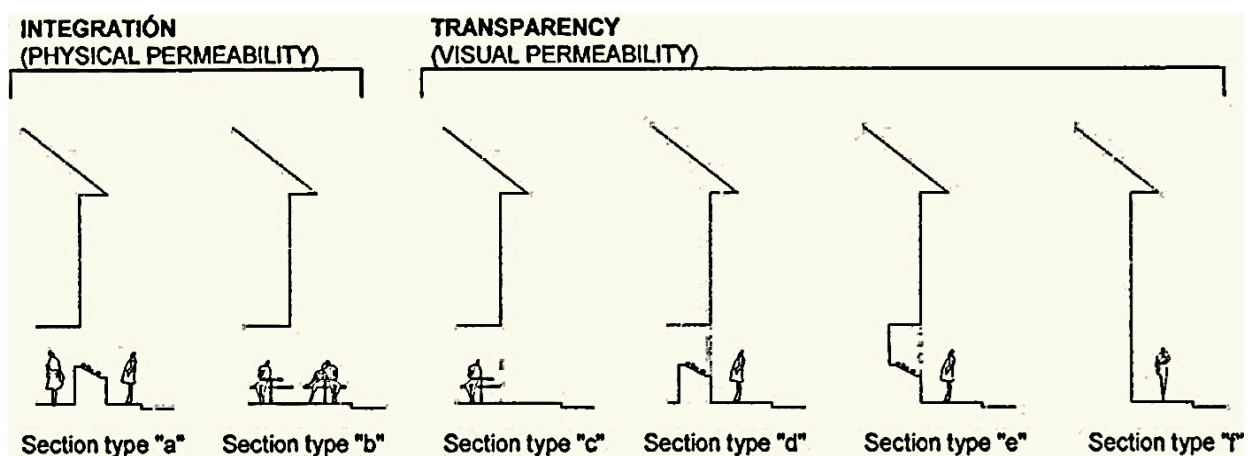
A literatura mostra a importância da permeabilidade presente nesses locais quando bem cuidados e voltados para a rua. Mehta (2007) demonstra que, em uma mesma rua, a calçada em frente a uma cafeteria atrai um número maior de pessoas e outras atividades estacionárias, como jogar, conversar, etc., em comparação à calçada em frente à um banco com portas fechadas. Por outro lado, a pesquisa de Gehl (2013, p. 83) em Melbourne, mostra que a maioria das atividades de um bairro se concentrava nas zonas de transição, no recuo ou nas bordas da rua, e era percebido um número maior de atividades combinadas quanto mais densa a área. Os estudos de Gehl (2013) em 2003, em Copenhague, indicaram que as atividades na zona de transição (dentro e em torno do espaço semiprivado) constituem mais da metade das atividades ao ar livre e mais de duas vezes em ruas com transição rígida (GEHL, 2013, p. 85).

Guardando as diferenças entre as ruas, as edificações e o “gradiente de privacidade do conjunto” (ALEXANDER *et al.*, 2013, p.194), a permeabilidade faz pensar a cidade como um ambiente único, onde as fronteiras, de forma deliberada, permitem a integração e a

visibilidade entre os espaços. O resultado traz benefício para ambos os lados da fronteira, com aumento na vitalidade, agradabilidade e segurança do ambiente. Para as lojas, trazem os clientes; para as instituições, trazem o convite; e, conforme Alexander *et al.* (2013, p. 112), as edificações que têm o espaço de transição são mais tranquilas do que aquelas que se abrem diretamente para a rua. Esta conformação pode acontecer em bairros residenciais, com interação entre vizinhos e atividades cotidianas, bem como em bairros densos e de uso misto, com integração de lojas e espaços semiprivados, como o exemplo do edifício COPAN, em São Paulo; o SULACAP e os diversos barzinhos de Belo Horizonte com suas mesas e cadeiras nas calçadas. Alexander *et al.* (2013, p. 437) cita que “as cidades mais humanistas estão cheias de café nas calçadas [...], onde pode se sentar por horas – em público! ”.

Os elementos físico-espaciais compatíveis com a qualidade da permeabilidade são aqueles que permitem a interação entre pessoas dos dois lados da fronteira. Alguns permitem apenas a visibilidade do interior e atividades de contato, como grades abertas, vidros transparentes, etc. Outros elementos permitem o acesso e o estímulo às atividades complementares, como divisas livres de vedação, praças internas abertas e acolhedoras com apoio às pessoas, bancos, equipamentos, mesas e cadeiras, toldos, portas, janelas, varandas, entre outros. Para Hertzberger (1999, p. 35), são espaços intermediários para boas-vindas e despedidas, sendo a tradução arquitetônica da hospitalidade, tem-se aqui as soleiras, os muros baixos, os jardins, os degraus de acesso, as varandas, as portas e janelas que fornecem uma acomodação entre mundos contíguos (FIGURA 15).

Figura 15 – Permeabilidade urbana: integração (conexão física) e transparência (conexão visual)



Esquema da integração física entre o interior e exterior (seção a e b) e permeabilidade visual (seção C a F). Estudos de Tomás Gil López (tradução nossa).
Fonte: GEHL; KAEFER, REIGSTAD (2006, p. 40).

Entretanto, há aquelas situações que desfiguram essa zona de transição transformando-a em estacionamentos que reduzem a permeabilidade e ampliam o espaço de automóveis para o interior da propriedade. Outra situação é criação de “zonas rígidas”, (GEHL, 2013), que inibem qualquer contato, formadas por barreiras de muros, muitas vezes de aparência hostil com instalação de arame farpado e cercas elétricas, que interrompem a transição e criam passagem direta de um mundo a outro. Essa configuração de ruas sem permeabilidade, além de inibir e desperdiçar a riqueza da vida pública acarreta uma desconexão das pessoas com o lugar público. As ruas, calçadas, árvores, mobiliários não são percebidos em detalhes e são ignorados, aumentando a despossessão e abandono do lugar, tornando a rua apenas como um espaço de passagem, residual e sem identidade. Esse é o exemplo de ruas conformadas por longos corredores murados que parecem infundáveis e monótonos.

Em Belo Horizonte, a tendência de novas construções começa a apresentar alternativas para as ruas muradas, com cuidados nas zonas de transição que causam um impacto positivo à cidade e às atividades ao ar livre. Em um clima tropical a ativação dessas fronteiras convida à vida na rua. Alexander *et al.* (2013, p. 199) argumenta ser necessário que as pessoas se sintam confortáveis com o solo comum no entorno de suas moradias e que reflitam suas necessidades.

2.4.1.3 Articulação e personalização das frentes para a rua

Se os andares térreos são interessantes e variados, o ambiente urbano é convidativo e enriquecedor. Se os andares térreos estão fechados ou faltando detalhes, a experiência urbana é plana e impessoal.
(GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006, p. 33, tradução nossa)

O encontro das edificações com as calçadas é o lugar onde as pessoas têm contato com a vida da cidade enquanto caminham e têm a possibilidade de interagir e experimentar sensações. Essa experiência é afetada pela qualidade da **articulação e personalização das frentes para a rua** que pode causar estímulos positivos às pessoas trazidos por elementos da microescala (FIGURA 16). As cidades tradicionais eram voltadas para a rua por necessidade social e de comércio e, com a evolução urbana, os edifícios tornaram-se introspectivos e as cidades expandiram em densidade, altimetria e velocidade, instalando o desafio de adequá-las à escala e ao ritmo das pessoas (GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006, p. 30). Os pedestres continuam se deslocando a pé pela cidade e estão perdendo a relação de proximidade com os edifícios e o espaço público, assim como a possibilidade de interação social. O corpo humano

é o mesmo, na percepção e movimento, mas o ambiente foi alterado substancialmente, incluindo o aumento de veículos. Portanto, as características dessa frente de rua devem criar um ambiente interessante à percepção de quem passa pela calçada (GEHL, 2013; MEHTA, 2007).

Figura 16 – Articulação e personalização de frente de rua: estímulos sensoriais e elementos de apoio às pessoas



Esquina da Rua Tomé de Souza com a Rua Pernambuco, Belo Horizonte, Savassi.
Fonte: Arquivo da autora, 2019.

As pessoas que andam nas cidades têm a mesma estatura e andam na mesma velocidade que sempre fizeram, e a necessidade de uma boa arquitetura de 5 km/h ao longo das rotas de pedestres permanecem inalteradas [...]. Se os andares térreos são interessantes e variados, o ambiente urbano é convidativo e enriquecedor. Se os andares térreos estão fechados ou faltando detalhes, a experiência urbana é plana e impessoal (GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006, p. 33, tradução nossa).

A qualidade de **articulação e personalização de frentes de rua** é, portanto, uma qualidade do piso térreo, onde o edifício e a cidade se encontram e os transeuntes podem interagir com as construções e outras pessoas. Esse conceito trata da construção de espaços diferenciados para que sejam atrativos e possam influenciar o indivíduo em seu deslocamento e permanência na calçada, de forma que ele interaja com os estímulos e experimente sensações agradáveis. As fachadas formam o espaço externo e devem contribuir para a vida social, trazendo personalização à rua com frente estreita ou parte da edificação voltada para a calçada, de modo que as pessoas cruzem por ela quando caminharem, assim como, devem prever ângulos e muitas aberturas (ALEXANDER *et al.* 2013, p. 435, 593).

A partir do conhecimento das ciências sociais, comportamentais e de psicologia ambiental, urbanistas têm enfatizado qualidades perceptivas que afetam a seleção de ambientes pelas pessoas. A literatura aponta para a necessidade de promover a vitalidade urbana por meio da **articulação e personalização** das zonas de transição, considerando soluções que articulem

os ambientes, utilizando elementos que as pessoas possam usar, sentar, recostar e se conectar com o interior da edificação, bem como soluções que personalizem a zona de transição com elementos que estimulem a contemplação, o toque, o olfato e a audição (GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006; METHA, 2007; WHYTE, 2004; ALEXANDER *et al.*, 2013). Para tal, deve ser levado em conta o comportamento e preferências das pessoas no espaço público, por exemplo, o efeito de borda e efeito de suporte (GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006; ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 559), bem como a atração que sentem por produtos no exterior de lojas e pela mudança das vitrines (MEHTA, 2007).

Em sua pesquisa empírica, Mehta (2007, p. 172) mostra que características da microescala do ambiente físico (objetos fixos, semifixos e móveis) e comportamental (usos, atividades, operação e gestão) são relevantes para manter as pessoas nas ruas, apoiando a interação social. Certas qualidades no ambiente mostram-se como suportes à atividades e posturas dos cidadãos na rua, envolvendo, além das suas características físicas, os tipos de empresas e como o espaço é operacionalizado, como horários de funcionamento, extensão do negócio para o exterior, etc. São posturas e atividades constantes, prolongadas e sociais que não são mutuamente exclusivas, como ficar sentado, em pé, deitado, comer/beber, ler, usar o computador, comprar, ver vitrines, jogar, andar e vender.

O grau de **articulação** da fachada com a calçada é verificado em cantos, fendas, compartimentos, reentrâncias, degraus e saliências no nível da rua (MEHTA, 2007), ou espécies de bancos, muretas, detalhes, como pilares e arcos (GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006). O grau de **personalização** é determinado pela interface da construção com a rua (fachadas, entradas, vitrines), que foi embelezada com toques pessoais, tais como exposições, decorações, iluminação, cartazes, bandeiras, jardineiras, vasos, canteiros de flores e outros produtos (MEHTA, 2007, p. 176).

Em consonância com os resultados encontrados por Mehta (2007) nas ruas de Boston, EUA, o estudo de Gehl, Kaefer e Reigstad (2006), em Copenhagen, sobre o desenho urbano dos térreos e a natureza das atividades e estadias de pedestres ao longo da rua, mostrou que as pessoas reagem aos estímulos. Como exemplo de comparação, o autor analisa o padrão do quiosque percebido na escala humana, podendo ser visto à distância e de perto, sendo agradável ao olhar e ao toque, coincidindo com o que se espera do piso térreo dos prédios urbanos. Sua pesquisa apontou os tipos de movimentos das pessoas em relação a uma construção, como caminhar ao lado, entrar e sair perpendicularmente à fachada, ficar em pé, sentadas ou envolvidas em atividades, observando que nesses espaços são colocadas mesas e

cadeiras, toldos, vitrines, bancas de vendas, etc. Constatou que as pessoas preferem permanecer nas bordas do espaço, onde sua presença é mais discreta e a visão é boa (o efeito de borda) ou em um ponto fixo como um nicho, canto, coluna, que forneça definição psicológica e suporte físico (o efeito de suporte), concluindo que são essas arestas e zonas de transição que favorecem as atividades de recreação, exposições, comércio, descanso, etc. Quanto mais irregular a fachada, mais ela convida e apoia atividades (GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006, p. 30).

Essa oportunidade é dada pela arquitetura das zonas de transição, que podem ser vistas à distância e de perto, como também permitir trocas sensoriais com o ambiente, envolvendo os sentidos que enriquecem a experiência e inspiram as pessoas. Os estímulos nessa escala trazem um impacto emocional, tanto em relação às construções quanto ao contato com as pessoas (FIGURA 17).

Figura 17 – Articulação e personalização de frentes de rua: fachada com toldos, reentrâncias, vasos, portas que articulam e personalizam a testada



Avenida Brasil com Rua dos Otoni, Belo Horizonte.

Fonte: Arquivo da autora, 2020.

A percepção depende do ponto de vista, da distância e da velocidade de movimento em um ritmo adequado ao passo humano (5 km/h), que possibilite ver detalhes e se movimentar em várias direções em pequenos espaços. Em sentido inverso, o ambiente percebido no interior de um veículo em alta velocidade (60 km/h), permite apenas ver grandes estruturas de forma genérica, sem detalhes e, portanto, menos atrativas para as pessoas que raramente se lembram

dessas edificações (GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006). As cidades antigas mostravam dimensões menores e a rua acomodava o movimento das pessoas, com construções ricas em detalhes como pilares, recantos e nichos, portas e produtos à venda a curta distância, proporcionando experiências e variedade de funções. Na conformação atual, o apelo para pedestres andarem pelas ruas foi reduzido pelas grandes dimensões e zonas de transição rígidas, convidando ao uso de veículos.

Ressalta-se a dependência das iniciativas privadas para a efetivação de frentes para rua mais articuladas e personalizadas, bem como o papel das autoridades públicas de exigir e apoiar essas iniciativas, principalmente os pequenos negócios e a limitação de fachadas cegas, preservando a vida social da rua (GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006; METHA, 2007; WHYTE, 2004; ALEXANDER *et al*, 2013).

2.4.1.4 Caminhos urbanos e acessibilidade

As ruas das cidades servem a vários fins além de comportar veículos; e as calçadas – a parte das ruas que cabe aos pedestres – servem a muitos fins além de abrigar pedestres. Esses usos estão relacionados à circulação, mas não são sinônimos dela, e cada um é, em si, tão fundamental quanto a circulação para o funcionamento adequado das cidades. A calçada por si só não é nada. É uma abstração. Ela só significa alguma coisa junto com os edifícios e os outros usos limítrofes a ela ou a calçadas próximas. Pode-se dizer o mesmo das ruas, no sentido de servirem a outros fins, além de suportar o trânsito sobre rodas.
(JACOBS, 2014, p. 30)

Na cidade para uso das pessoas, a relação com a rua é, de longe, o fator crítico de *design* (FIGURA 18). Uma boa praça começa na esquina da rua (WHYTE, 2004, p. 54). Seu traçado determina a extensão dos quarteirões, a conformação de testadas, esquinas, a existência de canteiros centrais e atravessamentos, bem como os espaços para as pessoas, bicicletas e veículos, entre outros. Forma caminhos que, a depender de sua qualidade, configuram-se como os principais locais para as pessoas e para a realização de atividades. Essa condição é associada a espaços que apresentem conforto (distanciamentos e acessibilidade), segurança (acessibilidade, visibilidade, livre de obstáculos e riscos) e liberdade de ir e vir (conectividade, livre acesso)

Figura 18 – Caminhos urbanos e acessibilidade: zonas de permanência das pessoas com acessos contínuos, conectados e acessíveis



Quarteirão fechado da Rua Pernambuco conectando Avenida Getúlio Vargas, Rua Tomé de Souza e Avenida Cristóvão Colombo, Savassi, Belo Horizonte.

Fonte: Arquivo da autora, 2020.

Embora a apropriação social do espaço seja diversa, em relação à democratização da cidade, são espaços de caráter público, abertos a todos os grupos de usuários e associados ao deslocamento não motorizado para curtos trajetos e ao transporte público para maiores distâncias. Relaciona-se à possibilidade de acesso fácil e desimpedido, formando lugares que dão suporte a encontros sociais e ao ir e vir dos transeuntes. É na malha urbana, principalmente nas calçadas, que a rede social se estabelece e a manifestação da vontade humana se reproduz. As conexões desses caminhos, assim como as dimensões, distâncias e declividades, são importantes fatores para a ocorrência de encontros, sejam nas possibilidades ou bloqueios. Neste contexto forma-se a sociabilidade local por onde se identifica uma unidade territorial de vizinhança que pode ser qualificada considerando a condição de caminhabilidade¹¹ conforme conceitos abordados na política urbana de Belo Horizonte e na Nova Agenda Urbana (NAU)

¹¹ Conceitos da V Conferência Municipal de Política Urbana de Belo Horizonte:

Unidade de Vizinhança: refere-se a uma unidade territorial com certa autonomia para o atendimento das necessidades cotidianas com ênfase em deslocamentos a pé e por bicicleta. A qualificação dessa vizinhança dependerá do nível de atendimento e de acesso de residentes e usuários ao comércio, aos serviços, aos equipamentos comunitários e de lazer, bem como ao sistema de transporte coletivo, garantindo a expansão de urbanidade na escala local a todos.

Caminhabilidade (Walkability): é a capacidade que um determinado bairro possui de conectar habitações e pontos de comércio e serviços por meio de distâncias que podem ser percorridas a pé com qualidade, conferindo, assim, maior independência do automóvel.

da III Conferência da ONU-Habitat III. É esperado que a acessibilidade da rua seja natural em uma cidade e que os cidadãos possam exercer a atividade básica de se deslocar e permanecer nos passeios; entretanto, não é o que tem sido encontrado nas grandes cidades. A qualidade dos caminhos e a acessibilidade para todos os perfis de pessoas são primordiais e pré-requisitos para a vitalidade, pois contribuem para a presença das pessoas nas ruas. Requer-se uma reserva e destinação exclusiva de espaços para pedestres e que esses locais sejam preparados para facilitar e convidar as pessoas para atividades prolongadas e sociais, com conforto e segurança em todos os lugares. A cidade viva é um lugar atrativo, reconhecido e acessível, frequentado por grupos de pessoas que permanecem e se movimentam conforme suas capacidades de caminhar, perceber, atuar e usar o ambiente (GEHL, 2013, p. 63). As calçadas são o maior espaço livre público destinado às pessoas; o seu caminhar é um movimento linear que permite infinitas possibilidades de direções, ritmos e propósitos. O veio contínuo das calçadas é o *habitat* natural desses transeuntes, e deve dar suporte às surpresas da vida pública.

A vida experimentada pelo corpo humano, um animal bípede, racional que vive em comunidade e combinações de atividades, requer uma interação com seu habitat própria ao seu corpo. A cidade como seu habitat deve atender a essa escala menor, de forma que se promova a adequação ao ser humano – à dimensão humana (GEHL, 2013, p. 119).

Gehl (2013) argumenta que, por décadas, a dimensão humana tem sido esquecida no tratamento das cidades, ocasionando situações de penúria para quem usa a rua, com obstáculos, ruído, poluição, acidentes, e só recentemente as propostas de reversão desse quadro têm surgido. O fenômeno da “invasão da cidade” por veículos corroe as condições de caminhar nas ruas urbanas e ainda é motivo de preocupação. A vida pública intensa e ruas com presença constante de pessoas requer a ampliação de espaços para pedestres, o que muitas vezes reduz o espaço do veículo. O autor argumenta que as experiências de criar cidades apropriadas para as pessoas mostram que o investimento é reduzido em relação às obras que o tráfego de veículos requer, com maiores benefícios.

O planejamento das cidades deve se dirigir, primeiramente, em dar condições de acessibilidade às pessoas para que aconteçam convites agradáveis aos pedestres, ciclistas e diferentes pessoas, incluindo aquelas com capacidade reduzida e de diferentes idades. “A rua deve refletir o padrão de movimento linear dos pés e a área que o olhar pode abarcar” (GEHL, 2013, p. 32), pois o corpo percebe e processa impressões à uma velocidade de 5 km/h, que é o ritmo de caminhada. “A escala humana de 5 km/h tem espaços pequenos, placas pequenas,

muitos entalhes e pessoas próximas. [...] curtas distâncias e trazem uma experiência de ambientes calorosos, independente do clima” (GEHL, 2013, p. 44, 52). Para a qualidade de acessibilidade é recomendado que a cidade tenha quadras curtas para maior variedade e conexão de caminhos (JACOBS, 2014), rotas diretas, lógicas, compactas, curtas e hierarquia de espaços mais importantes de modo a facilitar o acesso (GEHL, 2013). O espaço tem dimensões associadas à intensidade e à quantidade de pedestres nas calçadas, e, por fim, ainda vai ser compartilhado com as outras funções e atividades da rua.

As interrupções e obstáculos encontrados são motivos de desestímulo a caminhamentos, tais como escadas, passarelas elevadas e túneis. Os desvios e a superação de diferenças de nível representam um problema para pedestres, exigem mais esforço e interrompem o ritmo da caminhada, sendo às vezes inviáveis para pessoas com mobilidade reduzida. As pesquisas de Gehl (2013, p. 142) mostram que as pessoas tendem a contornar ou evitar a mudança de níveis compensando com um desvio que aumenta o percurso e, em desníveis maiores, usam escadas e desvios curtos com maiores riscos. Portanto, a qualidade das rotas de pedestres é imprescindível para o caminhamento e para a acessibilidade. Por outro lado, a vitalidade urbana depende da permanência das pessoas na rua e os caminhos devem prever espaços não apenas para o deslocamento, mas também para ficar parado em pé, sentado ou exercendo atividades diversas estacionárias, incluindo brincadeiras, conversas, interação com as lojas e residências, esportes como a corrida, etc. As pessoas, em geral, preferem ficar nas bordas da zona de transição (efeito de borda), onde é possível observar o ambiente ou se posicionar em um ponto fixo (efeito de suporte) como um suporte psicológico e físico (GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006, p. 30). Sendo assim, os caminhos servem à diversas funções e devem ser preparados para tal, considerando que os pedestres dividem o espaço com a infraestrutura da cidade, árvores, postes de luz e o trânsito de veículos.

Em relação à convivência dos pedestres com os veículos em velocidade muito acima do passo humano, as condições de segurança na rua são primordiais, e, mais uma vez, a reserva de espaço e a prioridade das pessoas é destacada (JACOBS, 2014; GEHL, 2013). As ruas “completas” ou “compartilhadas” são recomendadas para essa tarefa e têm sido utilizadas em muitas cidades, com um desenho urbano concebido para a segurança e o conforto de diferentes usuários, incluindo o uso de transportes públicos, tornando a cidade mais democrática. Entretanto, Gehl (2013, p. 92) adverte que “o conceito sugere igualdade entre os grupos de tráfego, o que é um ideal utópico, pois integrar vários tipos de tráfego não satisfaz

até que os pedestres obtenham clara prioridade”. Alternativas estão disponíveis, como a criação de ruas de pedestres, a redução da velocidade, fechamento de áreas para veículos, ciclovias, etc.

Nesse sentido, Gehl (2013) ressalta que os lugares atraentes para caminhar exigem condições mínimas de uso das calçadas, como dimensões adequadas e superfícies regulares que garantam o acesso de todos, permitindo que as pessoas com mobilidade reduzida também usem, tendo autonomia de ir e vir, ou seja, é necessário um desenho peatonal unificado, inclusivo, seguro e que os espaços públicos estejam conectados ao transporte público. “Um bom espaço público e um bom sistema de transporte são, simplesmente, os dois lados de uma mesma moeda” (GEHL, 2013, p. 7). Tornar uma cidade mais habitável é oferecer liberdade de escolhas para satisfazer as necessidades diárias de deslocamento, que incluam alternativas como andar de bicicleta, caminhar ou usar o transporte público (GEHL E SØHOLT, 2014).

2.4.1.5 *Vegetação urbana*

Como descreve Mascaró, “a vegetação urbana é aquela que permite que o espaço construído se integre com o jardim e o parque, para constituir a paisagem da cidade [...] e deveria ser aproveitada para criar uma continuidade entre o espaço natural e o construído, permitindo que a cidade se inscreva com facilidade no meio natural”. (MASCARÓ; MASCARÓ, 2005, p. 11)

Compondo a qualidade ambiental da cidade e favorecendo a qualidade de vida humana com conforto, beleza e oportunidades de contato com a natureza, a **vegetação urbana** se contrapõe à dicotomia entre cidade e natureza, trazendo a noção de integração entre ambas. Sua presença nas ruas influencia a vitalidade urbana com árvores, arbustos e forrações, que caracterizam os lugares com formas e cores. Jacobs dedica parte de sua narrativa para mostrar que a cidade é uma natureza peculiar e que tratá-la como “antinaturalidade” é um equívoco. “A natureza, sentimentalizada e considerada antítese das cidades, parece ser vista como constituída de mato, ar fresco e pouca coisa mais, e o descaso absurdo resulta na devastação da natureza mesmo que ela seja formal e publicamente preservada como um objeto de estimacão” (JACOBS, 2014, p. 294).

As concepções naturalistas, como a cidade-jardim de Howard (1996), estão longe da realidade das grandes cidades. Entretanto, como lembra Monte-Mór (1994), a cidade é um *habitat* onde diversas formas de vida coexistem, e, tratando-a como algo inerte, o fluxo natural da vida é interrompido e a resposta vem em forma de inundações, transtornos de temperaturas,

desaparecimento de biodiversidade e degradação do ambiente. A natureza é uma só e “há necessidade de se repensar as distinções entre espaço natural e espaço construído”.

Essa intenção é percebida na formulação da “trama azul e trama verde” do PDDI-RMBH,¹² que propõe conciliar aspectos urbanos, ambientais e as exigências da legislação, demonstrando que abordar ecossistemas em gestão urbana pode trazer múltiplos ganhos biológicos e sociais. Nesse aspecto, a sequência de ruas arborizadas, onde cada árvore é uma fonte de vida, faz parte dessa trama, pois cria *habitats* em que coexistem várias espécies; interliga áreas de relevância ambiental, como reservas, praças e parques; permite a circulação de seres vivos, realizada no espaço aéreo, pelas copas, e no solo, pelas raízes e vegetação rasteira, promovendo o controle do clima e da poluição, a biodiversidade e o bem-estar (FIGURA 19).

A qualidade ambiental da cidade relacionada ao ar puro, conforto térmico e sonoro é fruto não só das praças, parques e áreas de preservação, mas da cobertura vegetal ofertada pela arborização urbana. Essa função prioritária agrega outras, como o abastecimento de frutos, a oferta de aromas, cores, formatos, sons, texturas, sombra e animais, enfim, a agradabilidade do ambiente. As cidades estão escolhendo tornarem-se sustentáveis e, não por acaso, recebem retornos positivos na qualidade de vida, sendo esta uma forma de ligar os benefícios da natureza ao bem-estar físico e psicológico, bem como de reconhecer o patrimônio natural. Envolve ações de plantio e conservação, demandando a cooperação das pessoas e instituições.

Para o propósito desta pesquisa, a qualidade da vegetação urbana influencia a vitalidade da rua pelo potencial de sombreamento, pela absorção da radiação solar e pelo aumento da umidade, que, além de refrescar o ambiente, minimiza a poluição atmosférica e acústica. As árvores contribuem para a melhoria do microclima e trazem valor paisagístico e patrimonial à cidade e, por outro lado, a substituição de revestimentos de passeios por jardins contribuem para a permeabilidade do solo, pois, como dizem Alexander *et al.* (2013, p. 268), “a quantidade de asfalto quente e duro existente no mundo é demais [...] destrói o microclima

¹² Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado para a Região Metropolitana de Belo Horizonte (PDDI-RMBH): “A Trama Verde e Azul (TVA) [...] constitui uma rede de nascentes, corpos d’água, áreas de preservação permanente (APPs), unidades de conservação e outras áreas de relevante interesse ambiental existentes ou propostas, interligadas segundo princípios de conectividade, incorporando também eixos viários, equipamentos de uso coletivo, espaços livres de uso público, parques urbanos, áreas vazias e áreas degradadas potencialmente passíveis de recuperação, revegetação ou tratamento paisagístico” (ARMBH. Disponível em: <http://www.agenciarmbh.mg.gov.br/trama-verde-azul/>. Acesso em: 24 jan. 2020). “A TVA, no conceito originário da França, propõe articular espaços verdes e bacias hidrográficas com o sistema viário ao longo dos vales com a construção de ‘parques lineares urbanos’ nas áreas mais adensadas, com atividades de lazer e valorização do espaço de vida. É uma tentativa de naturalizar a cidade, com visibilidade e fortalecimento” (Entrevista de Monte-Mór, CEDEPLAR, sobre o 1º seminário de macrozoneamento da RMBH, Rádio UFMG, 2014).

e os animais e as plantas mal conseguem sobreviver”. Em regiões quentes com amplas vias e estacionamentos asfaltados, eleva-se a temperatura, porém as árvores, gramados e pavimentação porosa podem reduzi-la (GEHL, 2013, p. 173).

Figura 19 – Vegetação urbana: corredor formado pela arborização nas ruas públicas



Avenida Barbacena, 1477, Belo Horizonte
Fonte: Arquivo da autora, 2020.

Com inadequadas podas, amputações e supressões de árvores, ecossistemas inteiros desaparecem, a paisagem é descaracterizada e o conforto ambiental é reduzido. Essas questões rebatem na microescala da rua quando se trata do plantio, conservação das árvores e a utilização da vegetação pelas pessoas, considerando a agradabilidade que imprimem ao ambiente da rua, bem como a oferta de uma zona de conforto que convide as pessoas a ficarem ao ar livre (GEHL, 2013, p. 169). O clima e a qualidade urbana devem estar pautados nas decisões, projetos e leis sobre a construção da cidade, de modo que, se resulte em estímulo à vida pública nas ruas, que não a prejudique.

Considerando que a vegetação é importante para a vitalidade urbana e que sua ausência dificulta a criação das condições mínimas de conforto para a permanência das pessoas, é relevante que os estudos e intervenções considerem tratá-la adequadamente, a fim de aumentar o interesse pelo uso da rua. Exemplifica esta questão a experiência do plano urbanístico de São Francisco, EUA, mencionado por Gehl (2013, p. 174) e a regulamentação do direito de construção em Nova York em relação às áreas livres, analisado por Whyte (2004). Os estudos de Whyte (2004, p. 40, 46) sobre espaços abertos e o comportamento das pessoas sob o efeito do sol (sombra, calor), vento e presença de árvores e água, constatam que sentar-se debaixo de uma árvore é tão satisfatório e atrativo como um toldo de um café.

Em Belo Horizonte, desde seu plano original, é dada importância à vegetação com previsão de praças, parques e uma densa arborização das ruas, recebendo a alcunha de “cidade jardim”. As árvores originais receberam cortes drásticos e atualmente há um esforço de preservação, incluindo a elaboração do Plano de Arborização Urbana (PDAU)¹³ e o Inventário de Árvores, em desenvolvimento pela Prefeitura Municipal.

Observa-se que as árvores, como as ruas, estão presentes na cidade e trazem a oportunidade de convívio com a natureza e benefícios ambientais. Em geral, as melhorias urbanas têm sido distribuídas de forma desigual na cidade e, nesse sentido, a **vegetação urbana** pode ser considerada democrática, pois está presente na maioria das ruas e disponível a todos os cidadãos. O plantio de cada árvore é um gesto que traz a vida natural para a cidade e permite a participação direta das pessoas, tanto na ação de vegetar a cidade, quanto no seu usufruto. Um

¹³ A elaboração de um Plano Diretor de Arborização Urbana (PDAU) foi recomendada na IV Conferência Municipal de Política Urbana (BELO HORIZONTE, 2015), para ampliação da arborização pública, planejamento, ações de manejo, e a criação do Sistema de Informações e Inventário das Árvores de Belo Horizonte – SIIA –BH. Consta do Plano Diretor de Belo Horizonte, aprovado pela Lei 11.181/2019, Art. 10 - São princípios vinculados à proteção ambiental no Município: VI - a ampliação da arborização dos logradouros públicos da cidade a partir da elaboração do plano diretor da arborização do Município (Disponível em <https://prefeitura.pbh.gov.br/politica-urbana/planejamento-urbano/plano-diretor/proposta>. Acesso em: dezembro 2019).

exemplo dessa participação é o movimento “Fica Ficus”,¹⁴ que, em 2013, interveio na prática de podas e supressões das árvores centenárias da Avenida Bernardo Monteiro em Belo Horizonte (FIGURA 20), lançando luz sobre a preservação do patrimônio da cidade.

A capital nasceu sob a marca de “cidade-jardim”, com alamedas de grandes árvores; no entanto, hoje são associadas à um perigo à propriedade, ao automóvel, ao pedestre na calçada, aos fios de energia elétrica, às redes de infraestrutura subterrânea, à incômodos com as folhas e quedas, que acabam por justificar a sua troca por esguias palmeiras e espécies menores, de forma que a escultural árvore *Ficus*, com 20 m de altura, não mais é acolhida como símbolo e testemunho da cidade.

Figura 20 – Alameda de árvores *Ficus* na Avenida Bernardo Monteiro, acometidas pela praga mosca-branca



Fonte: Jornal Estado de Minas, 22 abr. 2015. Foto: Beto Novaes/EM/D.A. Press.

¹⁴ Em 2013, a Prefeitura de Belo Horizonte constatou que as árvores da Avenida Bernardo Monteiro estavam infectadas pela mosca-branca, o que resultou em operação de poda e supressão. O movimento popular “Fica Ficus” nasceu em defesa dessas árvores, com proposta de restauração das condições ecológicas; introdução de novos indivíduos e a manutenção dos troncos para mostrar a história paisagística das figueiras. Outros movimentos surgiram em defesa das árvores da Avenida Barbacena, Parque Lagoa do Nado e os jardins de Burle Marx da Lagoa da Pampulha, propondo restaurar a natureza urbana e o pensamento ecológico (REVISTA NATUREZA URBANA, 2014). A Prefeitura vem trabalhando neste sentido, incluindo um concurso para elaboração de Plano de Revitalização do Conjunto Histórico e Urbanístico da Avenida Bernardo Monteiro (Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/meio-ambiente/licitacao/concurso-001-2019>. Acesso em: 24 jan. 2020).

2.4.2 Experiência urbana: segurança, conforto e agradabilidade

A partir das qualidades do desenho urbano vistas anteriormente, é apresentado o aspecto da vitalidade associado à experiência do indivíduo na rua e suas percepções sobre a segurança/proteção, o conforto e a agradabilidade. As características do ambiente podem contribuir para que estas experiências sejam positivas, promovendo proteção contra acidentes e sensações de bem-estar, ofertadas por um ambiente amigável aos pedestres. Essas sensações podem ser diferentes conforme a capacidade de cada um, idade, gênero, preferências e desejos; contudo, o ambiente afeta de forma semelhante a maioria das pessoas. São fatores complementares que funcionam integrados em um contexto dinâmico que se alteram com a cultura e as condições ambientais. São identificados por importantes autores/pesquisadores como capazes de promover e incrementar a vitalidade das ruas, considerando a preferência e atração dos cidadãos por ambientes que lhe provocam bem-estar (FIGURA 21).

O principal atributo de um distrito urbano próspero é que as pessoas se sintam seguras e protegidas na rua em meio a tantos desconhecidos, [...] há males sociais profundos e complexos por trás da delinquência e da criminalidade, [...] o ponto de partida deve ser, em qualquer circunstância, encorajar as forças viáveis para a preservação da segurança e da civilização – nas cidades que temos (JACOBS, 2014, p. 30).

Figura 21 – Segurança e proteção: aspectos urbanos que contribuem para a experiência de estar seguro (presença de olhos da rua) e protegido contra acidentes, violência e clima



Noite na Praça São Marco, Veneza, Itália.
Fonte: Arquivo da autora.

Na experiência ao ar livre, o tema da **segurança/proteção** é primordial para a vitalidade das ruas e relaciona-se à redução de riscos relacionados a acidentes nas calçadas, atos de violência urbana e às condições para conviver com o trânsito de veículos (GEHL, 2013). Não há apelo para os pedestres frequentarem as ruas e os principais fatores da insegurança são as más condições ambientais e a vulnerabilidade frente a esses conflitos. “Sentir-se seguro é crucial para que as pessoas abracem o espaço urbano e, em geral, a vida e as próprias pessoas tornam a cidade mais convidativa e segura, seja em termos de segurança percebida ou vivenciada” (GEHL, 2013, p. 91). As oportunidades de contatos informais nas ruas são possíveis começos de interações sociais entre as pessoas que, através de contatos repetidos de curto prazo, passam a confiar mais umas nas outras; não fosse por isso, provavelmente nem chegariam a se conhecer (JACOBS, 2014; GEHL, 2013; MEHTA, 2007). A inexistência dessa confiança entre as pessoas é um desastre para a rua (JACOBS, 2014, p. 43).

A tolerância e a oportunidade para aparecerem as grandes diferenças entre vizinhos, [...] são possíveis e normais só quando as ruas das grandes cidades dispõem de uma infraestrutura que permita uma convivência pacífica com estranhos, em condições civilizadas, mas fundamentalmente dignas e reservadas. (JACOBS, 2014, p. 57).

As cidades contemporâneas, em sua maioria, são marcadas pelo estigma da insegurança, violência e perigos urbanos, acarretando um movimento contrário à promoção da vida pública. Essa situação é diretamente associada ao espaço público, pois, “se as ruas da cidade estão livres da violência e do medo, a cidade está, portanto, razoavelmente livre da violência e do medo. [...] Manter a segurança urbana é uma função fundamental das ruas das cidades e suas calçadas” (JACOBS, 2014, p. 30). A questão da insegurança em relação a atos de **violência** é real, considerando os índices de criminalidade nas grandes cidades, principalmente à noite, quando as edificações estão fechadas e ruas ficam desertas, levando as pessoas a optarem por deslocamento em carros ou ficarem em lugares fechados. Em contrapartida, quando há vida nas ruas com diversidade de funções e sinal de vida nas edificações, com janelas e luzes acessas, há uma sensação reconfortante de que há pessoas por perto, significando ruas mais seguras (GEHL, 2013, p. 99). A segurança não depende apenas de sistemas de policiamento e vigilância nas ruas, mas de suas condições sociais. Alguns fatores podem contribuir para a reversão da insegurança, como uma política pública que promova a vitalidade urbana, com oportunidades de existirem mais “olhos nas ruas”, os “vigias da rua” (JACOBS, 2014; GEHL, 2013).

Em 1961, Jacobs (2014) já denunciava a difícil convivência entre pedestres e o trânsito de veículos, que pela ideologia modernista, segundo a autora, aumentava drasticamente e poria fim à vida da cidade, “espremendo” os espaços das pessoas. Com o aumento do tráfego de veículos, o medo de **acidentes de trânsito** cresceu e trouxe impacto sobre a vida dos pedestres e ciclistas ao se deslocarem pela cidade, em função da redução de espaços e criação de obstáculos para favorecer o fluxo dos veículos (GEHL, 2013, p. 91). Surgiram as calçadas estreitas, placas de sinalização, postes, luminárias, interrupções no ritmo da caminhada, semáforos, difíceis cruzamentos de ruas, passagens elevadas e túneis para deixar passar os veículos. Nas experiências de intervenções em cidades como Melbourne, Austrália, que convidam as pessoas a caminhar e permanecer na rua, Gehl (2013, p. 13) concluiu que “se as pessoas, e não os carros são convidados para a cidade, o tráfego de pedestre e a vida urbana aumentam na mesma proporção”. O que é necessário é a compatibilização de fluxos¹⁵ de forma a não expulsar as pessoas das ruas. “Um bom espaço público e um bom sistema público de transporte são, simplesmente, os dois lados de uma mesma moeda” (GEHL, 2013, p. 7).

As soluções levam à adoção de mecanismos que reduzam os conflitos e promovam o compartilhamento do trânsito de veículos, pedestres e bicicletas, com alternativas de *traffic-calming* como a redução de atravessamentos e redutores de velocidade. O conceito das ruas “completas ou compartilhadas”, pressupõe trânsitos integrados onde, com educação e respeito, a convivência entre pessoas e veículos seria harmônica, porém Gehl (2013) adverte que isto só é possível quando, de fato, houver a preferência dos pedestres em qualquer circunstância. Por outro lado, há movimentos de resgate do espaço do veículo para as pessoas, como o fechamento de vias, a requalificação de obras de arte (viadutos, baixios de viaduto) como a *High Line* de várias cidades e outras.

Quanto à proteção contra **acidentes** e às **mudanças do clima**, os elementos físico-espaciais podem causar riscos às pessoas nas ruas, sendo crucial o desenvolvimento de elementos apropriados a ofertar conforto e proteção como: pavimentos de calçadas, sinalização, balizas e guarda-corpos, equipamentos de acessibilidade, iluminação, sombreamento e coberturas (GEHL, 2013; MEHTA, 2007; WHYTE, 2004). Jacobs chama a atenção das luzes da cidade que induzem as pessoas a contribuir com seus olhos para a manutenção da rua,

¹⁵ A cidade de Veneza, na Itália, é vista como uma cidade apropriada aos pedestres, com a transição do tráfego rápido para o lento, que ocorre nos limites da cidade ou na área residencial (GEHL, 2013, p. 235). Os conceitos de “ruas compartilhadas”, “ruas completas”, “espaços partilhados”, “pirâmide de mobilidades”, entre outros, são tendências de intervenção urbana que procuram retomar as ruas para as pessoas, melhorando o desenho urbano. Representa uma mudança com uma distribuição mais democrática do espaço, com prioridade às pessoas, evitando a segregação por velocidade.

lembrando que “a boa iluminação amplia cada par de olhos – faz com que os olhos valham mais porque seu alcance é maior” (JACOBS, 2014, p. 38). Nessa questão, Lerner (2011) mostra que, a partir de 1971, Curitiba começou a melhorar seu desenho e sua hierarquia viária pela iluminação pública, o que reforçou a estrutura da cidade, pelo tipo, tonalidade e intensidade da luz, facilitando a “leitura” da cidade, ajudando o morador a conhecê-la melhor. Para o urbanista a iluminação valoriza a cidade, como Roterdã, em que a iluminação de uma praça se transforma num palco urbano e os usuários podem modificar seus efeitos; ou em Amsterdã, onde as luzes das pontes refletem seus arcos nos belos canais (LERNER, 2011, p. 65, 66).

O valor da iluminação forte nas ruas de áreas apagadas e desvitalizadas vem do conforto que ela proporciona às pessoas que precisam andar nas calçadas, ou gostariam de andar, as quais não o fariam se não houvesse boa iluminação (JACOBS, 2014, p. 38).

A segurança nas ruas envolve elementos tangíveis do espaço, como calçadas com revestimentos adequados, sinalizações e boa iluminação noturna, bem como a sensação de segurança que envolve sentimentos de proteção e de familiaridade com o ambiente, que são fortalecidos pelo movimento constante de pessoas atraídas pela diversidade de atividades. “Sentir-se seguro na cidade é uma qualidade urbana essencial. [...] Vida na cidade significa cidades mais seguras e cidades seguras proporcionam mais vida” (GEHL, 2013, p. 91, 99).

É comum que as atividades opcionais, associadas à vitalidade da rua, como recreativas e sociais, aconteçam quando há boas condições para permanecer e se movimentar, que o ambiente externo oferece para ser agradável fisicamente, psicologicamente e socialmente (GEHL, 2011). Essas condições incluem a proteção contra clima desagradável, como o excesso de sol, calor e chuva, em particular nas cidades de clima tropical. As pesquisas de Whyte (2004) e Gehl (2011) indicam que é um fator crucial para as pessoas frequentarem as ruas, aumentando ou diminuindo o número de pessoas que andam a pé, correm, permanecem sentadas ou fazem atividades prolongadas nos espaços públicos, como comer, passear, trabalhar, fazer apresentações artísticas, etc. A depender da temperatura, vento e risco de chuva, as pessoas ao ar livre buscam a luz solar direta, o frescor da sombra, o abrigo de uma cobertura ou proteção contra o vento. Portanto, a capacidade de manter a atividade da rua durante todo o ano requer elementos que favoreçam a proteção contra condições climáticas: a sombra e o abrigo na rua são fornecidos por copas de árvores, toldos, saliências, coberturas e outros dispositivos de sombreamento.

Com o reconhecimento da estreita conexão entre padrões climáticos de conforto e de atividade, em algumas cidades tem havido um esforço para possibilitar a utilização de espaços públicos durante todo o tempo, incluindo ações de planejamento para garantir “o direito ao sol”, instituído em Nova York (WHYTE, 2004), que evita o sombreamento indesejável entre prédios, assim como projetos de ocupação que criam barreiras ao vento, na Escandinávia (GEHL, 2011). A melhoria do ambiente das ruas tem o efeito de convidar as pessoas a caminharem e a permanecerem nas ruas. A simples oferta de qualidade urbana não determina o uso das ruas, mas favorece as oportunidades de apropriação dos espaços, incidindo sobre a escolha dos usuários (FIGURA 22).

Figura 22 – Conforto urbano: aspectos urbanos que contribuem para a experiência de bem-estar, elementos de apoio às pessoas (assentos, iluminação, coberturas)



Rua Prof. Otaviano Almeida e Rua Ponta Porã, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora, 2019.

A experiência de conforto urbano pode trazer sensações diferentes e variar conforme o tipo da atividade, as características dos indivíduos (relativas a preferências, capacidade, gênero, idade, costumes, etc.) ou em função das condições climáticas; no entanto,

alguns princípios básicos facilitam a satisfação das necessidades e a utilização do espaço. Nesse sentido, os pesquisadores como Whyte (2004), Mehta (2007) e Gehl, Kaefer e Reigstad (2006) apontam alguns elementos que refletem a resposta comportamental positiva das pessoas frente ao ambiente da rua. Estudos de posicionamento de **bancos e cadeiras** no espaço da cidade mostram igualmente que assentos com a melhor visão da vida na cidade são usados com muito mais frequência do que aqueles que não oferecem a visão de outras pessoas (GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006, p. 25). O conforto que as pessoas experimentam quando estão nas ruas relaciona-se à destinação de espaços adequados e à eliminação de desconfortos, especialmente com calçadas generosas e desimpedidas, aspectos especiais que provoquem uma sensação agradável de estar no local, como áreas para descanso e distâncias reduzidas até os pontos de interesse, preferencialmente em nível, considerando o esforço físico e o desconforto que se faz para superar desníveis por meio de escadas, passarelas elevadas e túneis.

Mehta enfatiza as inúmeras qualidades perceptivas que afetam a seleção de ambientes pelas pessoas e ressalta a importância de identificar as características da microescala da rua, que incluem o conforto ambiental, como as condições do microclima (luz solar, sombra, vento e temperatura) e aspectos de conveniência física, como assentos e mobiliários urbanos (MEHTA, 2007, p. 172, 181). Gehl, Kaefer e Reigstad (2006) sustentam que, em espaços que recebem inúmeros visitantes, um dos aspectos mais comuns é a insuficiência de assentos disponíveis, e demonstram a necessidade de que esse mobiliário urbano seja ampliado, pois ele cria não só locais de descanso como ordena o movimento das pessoas, indicando funções para os lugares. Assim como os assentos, outros objetos são importantes para organização da rua e suporte aos usuários, que podem sentar ou se apoiar, como troncos de árvores, postes, parquímetros, bicicletários, caixas de distribuição de jornais, assentos integrados como saliências, corrimões, etc. (GEHL, KAEFER, REIGSTAD, 2006).

A paisagem da cidade para além de outras coisas, é algo para ser apreciado, lembrado e contemplado. Dar forma visual a uma cidade é um problema especial de design (LYNCH, 1990, p. 9).

Como as outras experiências discutidas, a **agradabilidade** é um conceito relativo que varia conforme as diferenças culturais, individuais, sociais e temporais. Para os padrões da origem de Belo Horizonte, por exemplo, a agradabilidade viria de um ambiente organizado, higienista, com ruas largas e espaços públicos em abundância; e, para o modelo modernista de Brasília, a agradabilidade viria das edificações pousadas sobre pilotis, em extensos gramados,

onde as ruas são paisagens vistas à distância. Entretanto, esta pesquisa considera a experiência da agradabilidade à luz da vitalidade da rua, em que as qualidades do desenho urbano podem contribuir para uma sensação de bem-estar e atração das pessoas por um lugar que é aprazível e significativo, incluindo a qualidade estética da paisagem. Qualidades que fazem com que o lugar pareça acolhedor, amigável, bonito e interessante para ser aproveitado. Não se trata se apenas de agradar aos “olhos”, mas a todos os sentidos, sendo considerada desagradável uma rua sem a presença das pessoas e sem vida.

Autores que analisam os ambientes das ruas apontam aspectos que contribuem para experiências positivas de agradabilidade, como as oportunidades de aproveitar o clima agradável e a vida ao ar livre (GEHL, 2013); a cobertura de árvores e outros elementos da paisagem (WHYTE, 2004; MEHTA, 2007); os estímulos da presença de outras pessoas e atividades, a variedade das construções e as fachadas de rua articuladas (JACOBS, 2014; GEHL, 2013; MEHTA, 2007, WHYTE, 2004; CARR *et al.* 1992; BENTLEY *et al.*, 1985). GEHL (2011, p. 181) destaca que a atração por um espaço é também uma questão de seu *design*, da qualidade das experiências oferecidas – seja ou não um lindo lugar. O autor cita que a qualidade estética tem sido discutida por diversos teóricos, relacionada a princípios artísticos, à conexão entre a qualidade arquitetônica, à atração e ao uso da cidade, bem como a um sentimento de bem-estar físico e psicológico, em um lugar agradável para se estar.

Por um lado, as pessoas se atraem pela rua, pelo prazer de comer e beber em um lugar agradável que permita experimentar sabores e provavelmente socializar com amigos. Por outro lado, a diversidade de uma rua típica comercial com uma aparente confusão de atividades, pessoas, lojas de varejo e mobiliários é escolhida como destino (MEHTA, 2007) pelo prazer de fazer compras, trocar, conhecer e ver os acontecimentos da cidade e as diferentes ofertas de produtos. A pesquisa de Whyte (2004) traz um capítulo destinado à alimentação vendida por ambulantes, sendo motivo de aglomeração de pessoas, e Gehl (2013) e Alexander *et al.* (2013) ressaltam a “cultura do café” associada ao costume de comer e beber enquanto se observa o movimento da rua. Portanto, a diversidade de instalações, mobiliários urbanos e a presença de pessoas traz bem-estar e é motivo de agradabilidade nas ruas. “As cidades estão cheias de pessoas com quem certo grau de contato é proveitoso e agradável” (JACOBS, 2014, p. 47).

Lerner (2011) enaltece a qualidade da permeabilidade com os elementos do “*passe-partout* da rua”, que compõe a borda do espaço público e a agradabilidade dessa zona de transição que traz a sensação de pertencimento: “bons prédios antigos que se abrem para seus moradores com generosidade. Grandes lobbies, abrigos. Não deixam ninguém ao desabrigo,

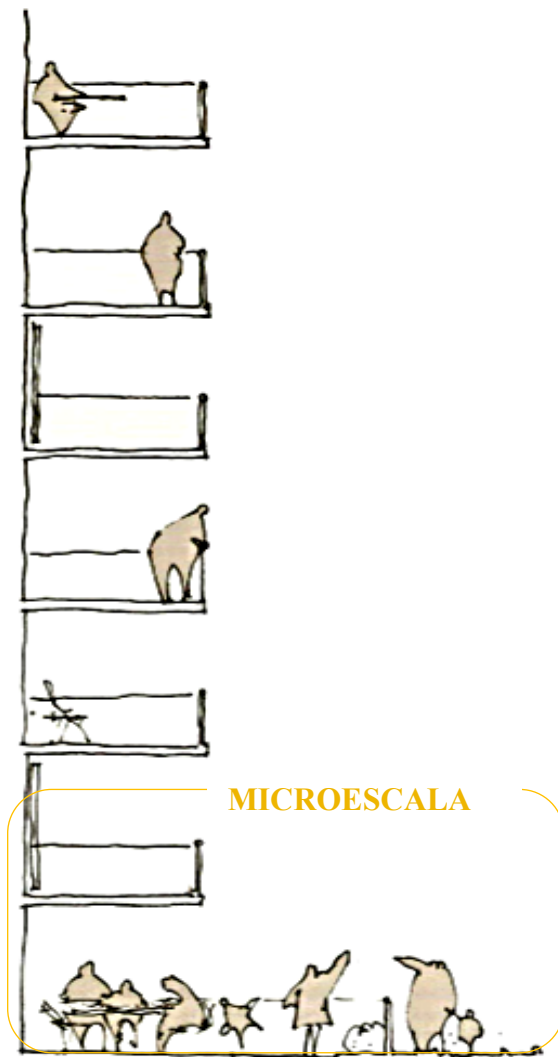
parecem querer nos acolher” (LERNER, 2011, p. 87). São locais que fazem parte das histórias da cidade e de seus habitantes, proporcionando uma conexão física e visual que pode ser muito agradável.

Outra questão que influencia a agradabilidade refere-se à poluição visual, sonora e do ar. A cidade tem seus sons, cheiros e imagens que fazem parte de sua identidade, e a violação dessas características é vista como poluição, excesso e descaracterização de sua qualidade. Essa questão tem a ver com a escala e não com a ausência, como se fosse necessário haver silêncio e limpeza total – esta não seria uma cidade viva. “Há dias especiais, também sons especiais. Acompanhar o som nestes dias, nestas cidades, é um momento mágico, [...] como o dia do *Yom Kippur*, em Jerusalém, produzem uma espécie de murmúrio” (LERNER, 2011, p. 90).

A coerência com a escala humana e com o ritmo das pessoas, pensados para quem caminha e não para quem passa dentro de um carro, é discutida por diversos autores, considerando os estímulos sensoriais apazíveis (JACOBS, 2014; MEHTA, 2007; WHYTE, 2004; CARR *et al.* 1992; BENTLEY *et al.*, 1985), pois a experiência no espaço passa pelos sentidos de distância e proximidade, por estímulos sensoriais, percepção de formas e altimetria, de acordo com a velocidade e o ritmo do caminhar, que permita ver os detalhes do lugar (FIGURA 23).

Dessa forma, a experiência da agradabilidade da rua passa por tratar os térreos dos edifícios que se mostram mais adequados ao aparelho sensorial. Gehl, Kaefer e Reigstad (2006) apontam métodos para combinar espaços com a escala humana, argumentando que as relações espaciais e as dimensões têm uma influência decisiva na experiência e no desejo de permanecer no lugar – se as fachadas térreas forem ricas em variações e detalhes, as caminhadas serão igualmente ricas em experiências. A **vegetação** é reconhecida como um elemento da paisagem que traz agradabilidade às pessoas e Lerner (2011, p. 75) aponta que pode ser uma boa “acupuntura urbana” e uma gentileza que as pessoas podem ter com a cidade quando plantam árvores. Para o urbanista, cidades que não têm grandes atrativos conseguem ganhar vida por meio da vegetação e, portanto, deve-se evitar derrubar as árvores existentes.

Figura 23 – Agradabilidade urbana: escala humana e estímulos sensoriais



Fonte: GEHL (2013, p. 40).

Nessa condição os espaços são pequenos, os edifícios mais próximos e a combinação de detalhes, rostos e atividades contribuem para uma experiência sensorial mais intensa e informações que se situam a “nível dos olhos” (GEHL, 2013, p. 33, 44). No contexto da cidade viva, Jacobs levanta a contradição das impressões visuais que as pessoas têm das ruas, a continuidade percebida à distância em oposição à intensidade de detalhes quando se está próximo do local (um olhar íntimo), que aparenta um ambiente confuso, feio, necessitando de uma ordem visual – indica que se faça recortes visuais para formar um conjunto, sem destruir a diversidade e atenuar a monotonia das grandes ruas, como esquinas, marcos, chafariz, pequenos parques, arvoredo, etc. (JACOBS, 2014, p. 253).

Conclui-se, assim, a abordagem da pesquisa sobre a vitalidade da rua, referenciada nos elementos da microescala e nas influências das qualidades do ambiente, identificadas como diversidade, permeabilidade, articulação e personalização, acessibilidade e vegetação urbana, que são percebidas pelos cidadãos em experiências urbanas como segurança, conforto e agradabilidade, que podem contribuir para a intensidade da vida pública. Este ambiente é vivenciado por pessoas que partilham o espaço da rua e a convivência pública, em contatos breves e informais, que podem constituir uma rede de confiança entre vizinhos. Jacobs (2014) advoga que os espaços de convivência pública estimulam a relação de vizinhança, e que os serviços prestados pelas personagens são voluntários e estabelecem respeito, aprendizagem e

direitos civis. A rua, como uma “complexidade desorganizada” (JACOBS, 2014, p. 482), é peculiar, dinâmica e modelada por diversas variáveis (CARMONA, 2014), incorporando a posturas dos cidadãos. Sua vitalidade é influenciada por elementos físico-espaciais que compõem o ambiente, destacando aqueles que promovem a diversidade dos usos, a conexão entre espaços e as boas condições para a permanência das pessoas. São fatores de atratividade que contribuem para evitar o declínio da vida pública. A literatura aponta que esses ambientes contribuem para desenvolver a vida urbana, resultando em uma cidade viva e humana.

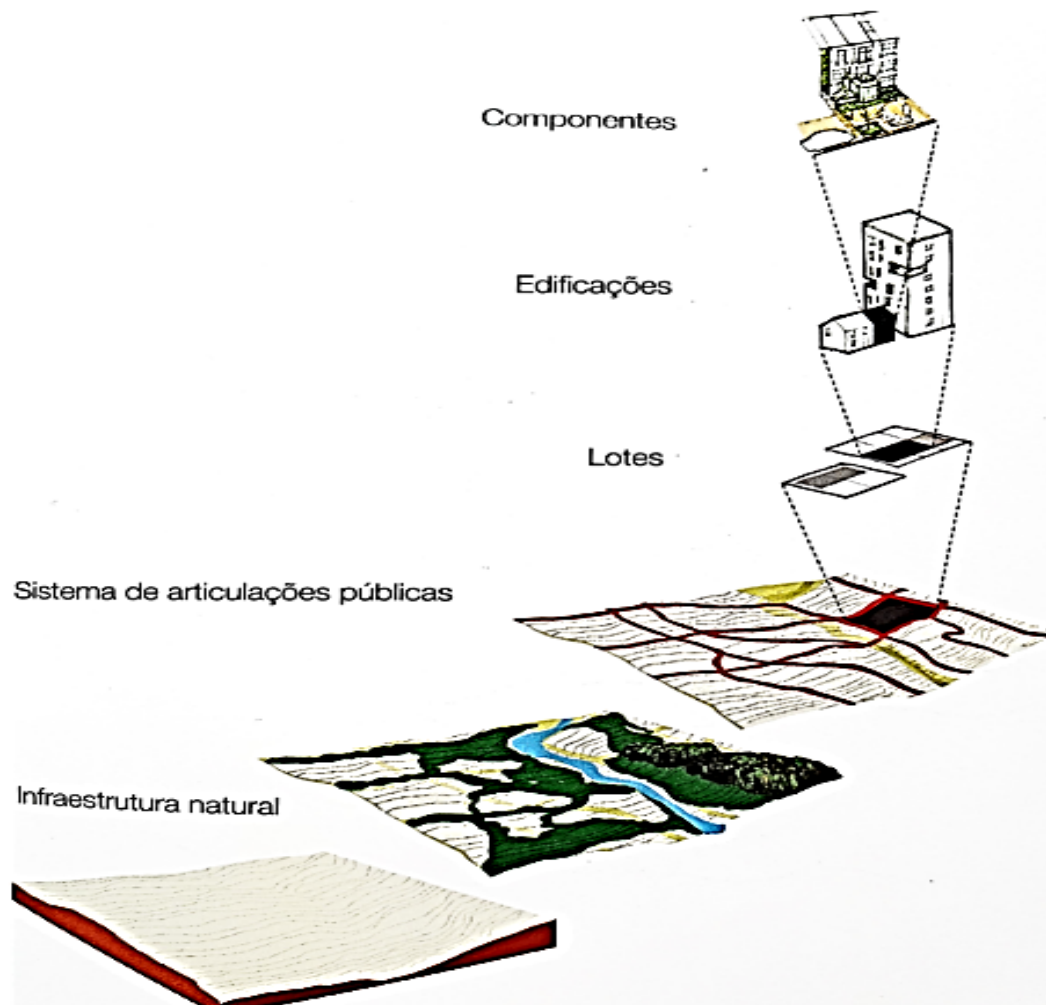
2.5 Os componentes da rua

Nesta seção, são apresentados os componentes que formam a rua, de modo a subsidiar a análise comparativa com a legislação de posturas municipais, elaborada no próximo capítulo. As qualidades do desenho urbano são percebidas pelas pessoas quando materializadas em atributos tangíveis como passeios, mobiliários, árvores, etc., que podem ser comparados com os padrões normativos. Como parte do sistema de espaços livres públicos, as ruas fazem a ligação entre praças, parques e áreas de proteção ambiental, dando acesso aos terrenos que abrigam equipamentos, residências, comércio, serviços, etc., funcionando como uma engrenagem de sociabilidade. É composto por elementos físico-espaciais percebidos, como um plano horizontal, plano vertical e objetos tridimensionais, que conduzem a leitura da legislação que os regulamenta. Os microelementos da rua fazem parte do ambiente urbano (FIGURA 24), e “os assentamentos humanos são compreendidos como sistemas ecológicos¹⁶ compostos por subsistemas em constante interação” (CAPRA, 1996 *apud* BARROS; BENTLEY, 2012, p. 9).

Ocupando diferentes escalas de espaço-tempo, os vários subsistemas que conformam os assentamentos humanos podem ser pensados como “camadas” em constante interação. Cada camada mantém um grau de interação em relação às outras pelo fato de cada uma delas se modificar a diferentes velocidades. Sob uma perspectiva ecossistêmica, os assentamentos humanos podem ser descritos como compostos de cinco camadas: infraestrutura natural, sistema de articulações públicas, lotes, edificações e componentes (BARROS; BENTLEY, 2012, p. 9).

¹⁶ “O estudo das relações entre os organismos e seus ambientes chama-se ecologia” (BARROS; BENTLEY, 2012, p. 9).

Figura 24 – Dinâmica do sistema ecológico e subsistemas



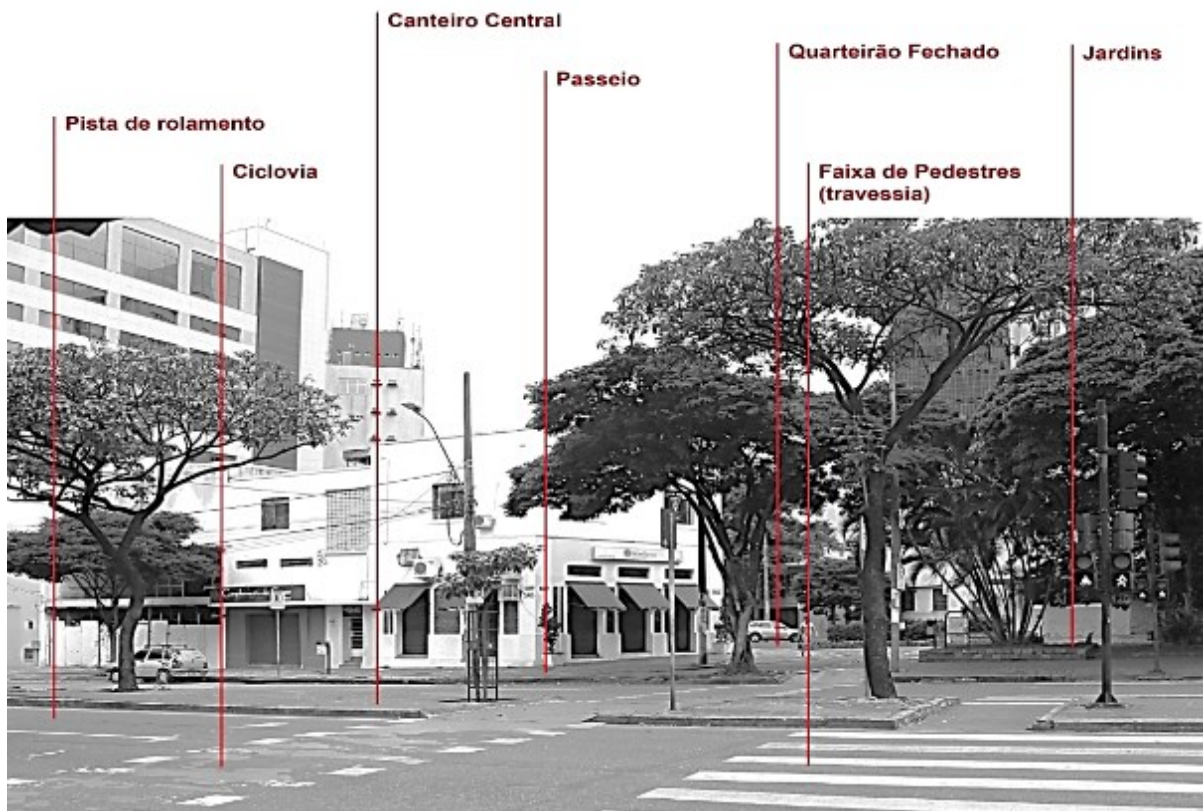
Fonte: BARROS; BENTLEY, 2012, p. 9.

O percurso por onde as pessoas passam é percebido pela superfície do passeio e pela sua interface com a paisagem do entorno, que serve de orientação para encontrar os pontos de interesse. “Enquanto andamos, examinamos a paisagem em busca de objetivos intermediários, dos pontos mais distantes que podem ser vistos ao longo do caminho. Nós tentamos andar mais ou menos em linha reta para esses pontos” (ALEXANDER *et al.*, 2013).

Parte do subsistema das articulações públicas, o **plano horizontal** é formado pelo logradouro público, composto pelo passeio e via pública (pista de rolamento, acostamento, faixas de estacionamento, ilha e canteiro central), pelas praças e parques, assim como, pelos afastamentos frontais, quando caracterizados como extensão de passeios ou jardins voltados para o espaço público (FIGURA 25). Essa malha urbana é um espaço livre contínuo, estruturante e onipresente na cidade. Apresenta diferentes configurações e uma hierarquia

conforme as funções que as vias exercem na cidade, que definem os usos permitidos e os padrões específicos. Pelo fluxo intenso de pessoas em algumas ruas, os passeios podem ser estendidos no afastamento frontal, compondo a zona de transição do plano horizontal. A vida pública acontece no nível térreo, e seu dinamismo passa pela possibilidade de criar um diálogo entre o plano horizontal e vertical, e não a abrupta segregação.

Figura 25 – Plano horizontal: os passeios formam um espaço linear contínuo, estruturante e onipresente na cidade



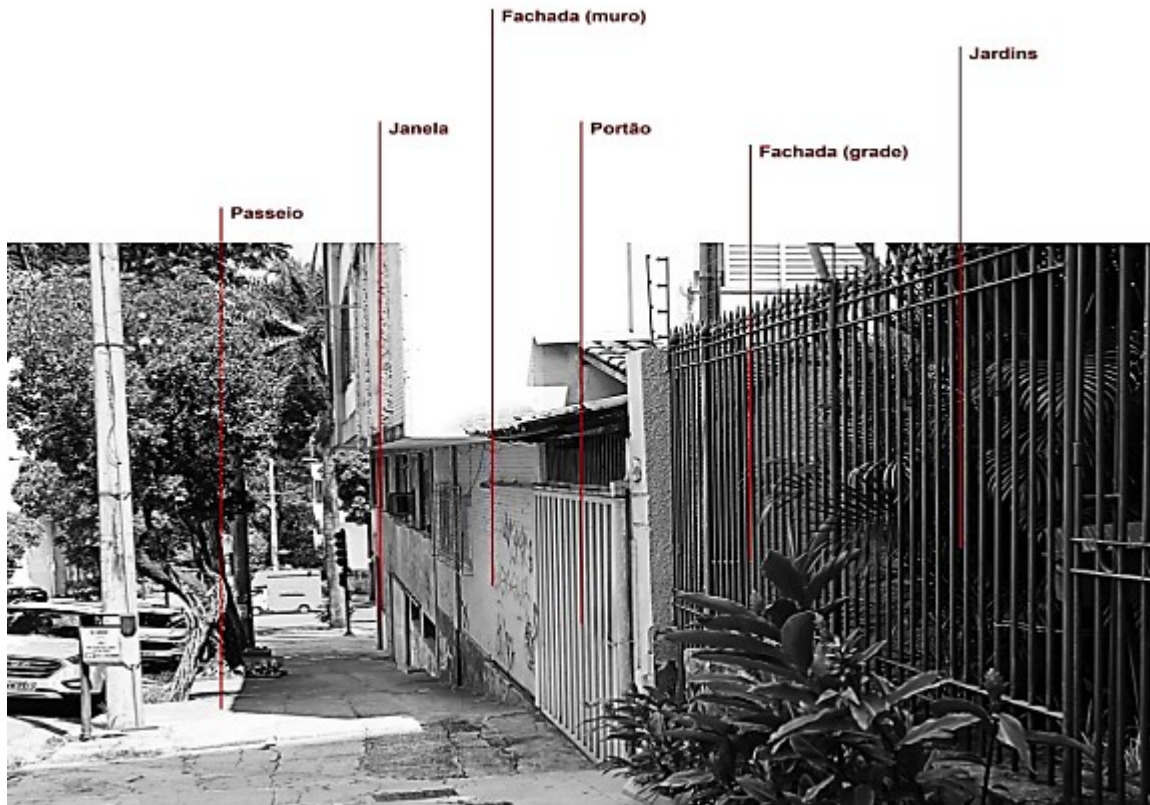
Avenida Brasil com Rua dos Otoni.

Fonte: Elaboração própria.

O **plano vertical** forma a interface com o espaço público, definido pelos elementos físico-espaciais como os muros e grades; as aberturas e acessos como portões e vitrines; as fachadas com janelas e detalhes e os engenhos de publicidade. Costumeiramente, acompanham o plano horizontal e, localizados na zona de transição, conformam a permeabilidade da rua pela conexão, física ou visual, com o logradouro. O nível térreo concebido com elementos diversificados e permeáveis, pode ampliar a qualidade do ambiente (GHEL, 2014; MEHTA, 2007, ALEXANDER *et al.* 2013). O tratamento adequado dessa zona de fronteira é um dos

pontos relevantes para promover a vitalidade da rua, reconhecendo que a monotonia de muros contínuos é um desestímulo ao uso da rua (FIGURA 26).

Figura 26 – Plano vertical: paisagem urbana percebida pelos pedestres nos elementos das zonas de transição, contribuindo para interação ou monotonia das ruas



Rua Gonçalves Dias, 1188, Belo Horizonte.

Fonte: Elaboração própria.

Os **objetos tridimensionais** são aqueles microelementos que completam o ambiente das ruas, podendo fazer parte dos planos horizontal e vertical, como mobiliários, arborização, postes de iluminação (FIGURA 27). São componentes do lugar, com um papel relevante para apoio ao uso social das ruas, e podem tornar-se ponto de encontro ou símbolos de memórias da cidade, como o obelisco da Praça Sete em Belo Horizonte (LYNCH, 1990, p. 59). Podem ser fixos, como as bancas de jornais e revistas, ou móveis, como os veículos de tração humana utilizados por ambulantes que permanecem nas ruas por um período de tempo e que, em geral, atraem muitas pessoas. Como aponta o estudo empírico de Whyte (2004) nas ruas de Nova York, EUA, a vida nas ruas precisa de atividades de apoio que requerem somente estruturas leves para as pessoas se acomodarem – a rua às vezes parece uma festa.

Figura 27 – Objetos tridimensionais: suporte, ordenamento e referência



Fonte: Arquivo da autora.

O sistema espacial da rua relaciona-se às dimensões de horizontalidade, verticalidade e aos objetos tridimensionais. Alguns desses microelementos, descritos no quadro 2, são analisados no Capítulo 3, com a leitura de sua regulamentação, considerando sua construção, manutenção e utilização. Formam a base para a análise da legislação, buscando responder à questão de “quão bem as posturas municipais e Belo Horizonte se alinham aos pressupostos teóricos apresentados”.

Cabe ressaltar que todos os componentes espaciais da rua são vinculados à sua dimensão social pela apropriação das pessoas, e representa o aspecto central da vitalidade da rua. São atividades, individuais ou coletivas, em geral, livremente exercidas, sendo somente reguladas no que afeta o interesse público e o bem-estar da população. Entretanto, para realizar uma atividade não residencial, com motivação econômica, é necessário haver permissão legal. Constituem-se, dessa forma, duas categorias da dimensão social da rua, mostradas no quadro 3.

Todo cidadão possui numerosas relações com algumas partes da sua cidade e a sua imagem está impregnada de memórias e significações. Os elementos móveis de uma cidade, especialmente as pessoas e as suas atividades, são tão importantes como as suas partes físicas e imóveis (LYNCH, 1990, p. 11).

Quadro 2 - Sistema espacial da rua

Dimensões	Elementos físico-espaciais
Plano horizontal	Passeios, Travessia de via, Quarteirão fechado, Pista de caminhada, Superfície da Infraestrutura subterrânea, Passeio no afastamento frontal
Plano vertical	Elemento na zona de transição (alinhamento, afastamento, fachadas), Engenhos de publicidade.
Objeto tridimensional	Vegetação, Mobiliários (mesas e cadeiras, <i>parklet</i> , toldo e abrigo, cabine, sanitário, banca de jornal, quiosque, lixeira,)

Fonte: Elaboração própria.

Quadro 3 - Dimensão social da rua: categorias de atividades

Categorias	Atividades
Apropriação do espaço	Atividades autônomas realizadas pelos cidadãos, visitantes ou grupos de pessoas que independem regulação.
Uso do solo (permissão legal para atividades)	No logradouro público: Atividades de comércio, cultura, serviço, etc., com utilização de elementos físico-espaciais como mobiliário, banca, engenhos de publicidade, feiras e eventos, transporte. Nas propriedades: Atividades de comércio, serviços, cultura, etc., nas edificações ou nas áreas livres dos lotes.

Fonte: Elaboração própria.

Conclui-se, assim, a fundamentação teórica da pesquisa sobre a vida pública, a “boa forma” da rua e os componentes físico-espaciais que a compõe. Nesse contexto, são analisadas, no próximo capítulo, as posturas municipais de Belo Horizonte.

3 AS POSTURAS MUNICIPAIS

A literatura e as experiências de construção de cidades voltadas para as pessoas têm mostrado a interdisciplinaridade do tema e a necessidade de esforços conjuntos para alcançá-la, sendo relevante a modelagem da microescala urbana, pois incorpora a postura do cidadão em relação ao lugar público, incluindo sua ação pontual sobre o espaço. Por outro lado, diversas variáveis incidem sobre essa modelagem e não podem ser mensuradas isoladamente, mas compreendidas enquanto um contributo (CARMONA, 2014). Como parte desta complexidade desorganizada, na definição de Jacobs (2014, p. 482), este capítulo trata da legislação das posturas municipais como um instrumento de política pública que pode promover qualidades urbanas e favorecer o bem-estar com experiências positivas às pessoas, enquanto estão na rua.

É analisado o Código de Posturas de Belo Horizonte em vigor, decretos e normativas complementares, seguindo a estrutura do texto legal que versa sobre os atributos espaciais da rua. A lei trata das posturas sobre o logradouro público, as propriedades, o espaço aéreo e subsolo, dedicando-se a disciplinar as **operações** (construção, manutenção e conservação) e o **uso** desses espaços. Embora seja um importante tema para a vitalidade da rua, as normas relacionadas ao exercício de atividades não foram analisadas, pois requer um estudo interdisciplinar além do escopo desta dissertação. O foco da pesquisa centra-se na forma urbana, situando-se no estudo da arquitetura e urbanismo com a intenção de comparar os documentos, sem, no entanto, avaliar o seu resultado como espaço construído. A referência territorial é a centralidade de Belo Horizonte, cujas ruas mostram um cenário de diversidade, onde se concentram os conflitos sociais e a maioria das regras de posturas.

São identificadas as normas que incidem sobre o logradouro público e a **interface público-privada** relacionadas aos microelementos físico-espaciais, apontados pela literatura como importantes na promoção da vitalidade, como passeios, elementos da zona de transição (entre o logradouro e a propriedade), engenhos publicitários, vegetação e mobiliários, verificando o quão satisfatoriamente o Código de Posturas de Belo Horizonte os regulamenta. Apresenta-se uma análise crítica da legislação, verificando se as normas refletem os pressupostos teóricos e se são suficientes para o incremento da qualidade da experiência urbana das pessoas que frequentam a rua, analisando: os **lugares adequados às pessoas** (passeios e acessos); a **conexão física e visual** nas áreas de transição (alinhamento e afastamento frontal); a **comunicação visual** na rua e a **ambientação da rua e apoio aos transeuntes** (objetos tridimensionais).

3.1 A cidade da lei

A cidade é compreendida como um organismo vivo em que diversos personagens atuam na produção do espaço em diferentes escalas, com investimentos, intervenções, usos e exercícios de poder. A rua é o espaço urbano onde mais se percebe a incidência cotidiana das forças sociais, destacando as ações dos agentes privados que participam da vida pública e se apropriam do espaço público, bem como do Estado, como um agente ordenador, incluindo as normas urbanísticas e a gestão. Como exemplos, é visível a ação de limpeza urbana, com a varrição diária da SLU (Superintendência de Limpeza Urbana) e o uso do espaço público para atividades de lazer aliadas às atividades econômicas, que contribuem para ruas animadas e mais seguras (FIGURAS 28, 29).

Figura 28 – A microescala da rua: ação pública de limpeza de Belo Horizonte



Fonte: PBH/SLU. Exposição “Um novo olhar sobre as ruas”. Foto: Marcelo Santos.
Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/projeto-slu-artinerante-homenageia-garis>.
Acesso: 17 ago. 2019

Há diferentes formas de apropriação do espaço público que podem trazer comodidades, como a instalação de mobiliários, assentos, coberturas, a criação de locais para encontro e permanência, realização de eventos etc., assim como outras que podem gerar conflitos, como a difícil convivência entre pedestres e veículos estacionados nas calçadas.

Figura 29 – A microescala da rua: apropriação das ruas por particulares - *parklet*



Rua Paraíba, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora.

Considerando que a rua é pública, vários interesses se sobrepõem e, por vezes, o espaço é disputado por instalações de mobiliários, infraestrutura, atividades de trabalho, manifestação, lazer, entre outros, surgindo incompatibilidades de usos. Em geral, o urbano é vivenciado de maneira antagônica pela própria diversidade social e as situações de conflito são inerentes à vida das grandes cidades, entretanto, não invalidam as estratégias de melhoria do espaço público e equilíbrio da vida pública. A legislação de posturas municipais procura equacionar essas diversas demandas, embora não seja possível alcançar a harmonia e equilíbrio que, idealmente, a legislação pressupõe, mas de favorecê-los. Nesse contexto de diferentes espaços e relações, situa-se a regulamentação dos elementos físico-espaciais que, estabelece padrões para construção e uso do espaço da rua. Por meio das legislações, o Município estabelece regras que fazem parte da modelagem do espaço urbano, incluindo as posturas municipais que, em conjunto com o Plano Diretor, Código de Edificações e normativas relacionadas à cultura, meio ambiente, trânsito e transporte, regulam o ambiente da rua. A leitura da regulamentação da cidade, quando trata dos microespaços da cidade, aproxima-se da escala humana e da vida pública cotidiana. O processo de planejamento urbano não resulta em transformações imediatas, enquanto a intervenção na microescala urbana pode provocar reações positivas em cadeia, como se fosse uma acupuntura urbana (LERNER, 2011, p. 8). A literatura demonstra que as transformações da microescala urbana, juntamente com as atitudes dos cidadãos, podem trazer qualidade e vitalidade à cidade.

A legislação da cidade procura, ao mesmo tempo, controlar um modo de vida comunitária e de produção do espaço, em nome da preservação de direitos, utilizando instrumentos como leis, Códigos, Decretos, Instruções, Portarias, etc., assim como Planos e Deliberações de Conselhos. A vida pública, historicamente exercida na rua, tem sido regulada por interesses específicos que se pautam pelo controle e pela exclusão de alguns. A legislação, como parte do processo de produção da cidade, pode afetar as pessoas, direta ou indiretamente; portanto, a primeira chave de entendimento da lei refere-se à “identificação de quem” está sendo “atendido” em um determinado direito naquela norma estabelecida, e a segunda chave refere-se ao reflexo dessa norma na produção do espaço. Exemplifica essa questão as “Leis das Índias”, criadas na dominação espanhola das Américas, no século XVI ao XIX, que definiam diretrizes de desenho urbano concomitante aos direitos atribuídos às pessoas. E um exemplo mais recente é demonstrado pelo Decreto nº 10 de 1925 de Belo Horizonte, revogado em 1993, que dá regulamento para jardins públicos, praças ajardinadas e parque municipal.

Art. 1º - nos jardins públicos e praças ajardinadas, a cargo da municipalidade, é proibida a entrada de:

- a) pessoa ébria, alienadas, descalças, indigentes e das que não tiverem decentemente trajadas, e bem assim das que levarem consigo cães e outros animais em liberdade, e em volume excedente de 30 centímetros de largura por 40 de comprimento;
- b) veículos, exceção dos automóveis e velocípedes no parque municipal até às 18 horas da tarde;
- c) vendedores ambulantes, com os artigos do seu comercio.

(BELO HORIZONTE, Decreto 10/1925)

Observa-se que esta norma vigorou por mais de sessenta anos, distinguindo “quem e como” os espaços públicos poderiam ser usados, dando um tratamento diferenciado às pessoas no espaço público. Permanecem nas grandes cidades contemporâneas os conflitos entre espaço e uso. No bojo das permissões e proibições sobre a rua, surgem polêmicas sobre direitos e deveres, como o uso da rua por “camelôs”, “carroceiros”, instalações de bares, sonorização e o mais recente uso de “patinete elétrico compartilhado”. Neste contexto, a legislação se ajusta aos momentos de organização sociopolítica da sociedade, podendo representar intenções genuínas de convivência harmoniosa, assim como manifestações de intolerância e segregação, sendo a mais comum a discriminação econômica e social. Ressalta-se, portanto, que a lei é apenas um fragmento do ambiente urbano e contém as mesmas potencialidades, desigualdades e incongruências da sociedade, podendo ser lida a partir da possibilidade de promoção da vitalidade das ruas, pelo período que estiver em vigor. Ressalvando a importância da evolução da legislação de Belo Horizonte, por força do recorte da pesquisa, a análise centra-se na normativa que incide na microescala urbana. Para tal é dado foco no Código de Posturas de

Belo Horizonte, tendo como fio condutor a sua correspondência aos pressupostos teóricos sobre a vitalidade da rua, adaptando a cidade ao uso das pessoas com uma regulamentação que atenda a este objetivo de forma sistêmica e constante, considerando a produção da cidade no tempo.

3.1.1 A evolução das posturas municipais

Apesar da cidade de Belo Horizonte ter sido criada na República, é importante compreender a evolução da legislação urbanística brasileira que afeta as posturas municipais. A origem de regulação do ambiente público surge quase concomitante com o nascimento da cidade, inicialmente como um costume e uma forma de viver em comunidade para, paulatinamente, transformar-se em normas, tratados e, finalmente, em código legal. No Brasil, a colonização portuguesa não definiu regras para o desenho da cidade, permitindo uma ocupação mais livre e certa irregularidade formal dos centros urbanos, estabelecendo basicamente normas sobre a “representação indireta” do povo por vereadores do município, a “propriedade urbana” dada pela sesmaria e os “direitos de vizinhança” (ROLNIK, 1997, p. 16, 17). Com certa autonomia municipal, a política local era definida pela Câmara de Vereadores, formada por alguns “cidadãos” (proprietários de terras) que excluía a maior parte da população, mostrando, desde então, as diferenças sobre a gestão da cidade.

Durante o período da República Velha (1891-1930) [...] as cidades eram responsáveis por todos os trabalhos nas estradas e pela manutenção e limpeza dos espaços públicos; pela construção e inspeção da infra-estrutura (água, esgoto e iluminação); pela regulamentação do uso e ocupação da terra e pelo trânsito (regras conhecidas como *posturas*); pelo controle dos mercados e pela atividade econômica (ROLNIK, 1997, p. 18).

Quanto à propriedade urbana, até 1822, vigorou o regime das “sesmarias” com a doação de terra condicionada à ocupação efetiva, que convivia com apropriações informais e imprecisas de terrenos. Em 1850, a Lei de Terras (Lei nº 601) vinculou a propriedade ao título de compra onerosa, “o que significa que a terra passou a adquirir plenamente o estatuto de mercadoria” (ROLNIK, 1997, p. 23).

A separação entre a propriedade e a efetiva ocupação ocasionou uma transformação radical na forma da cidade, na medida em que aparecem a figura do loteamento ou arruamento, o desenho das ruas e lotes [...]. Daí advém a preocupação, na primeira sistematização das posturas municipais, que ocorreu em São Paulo em 1886, com o alinhamento, com a demarcação precisa do limite da servidão pública (ROLNIK, 1997, p. 25).

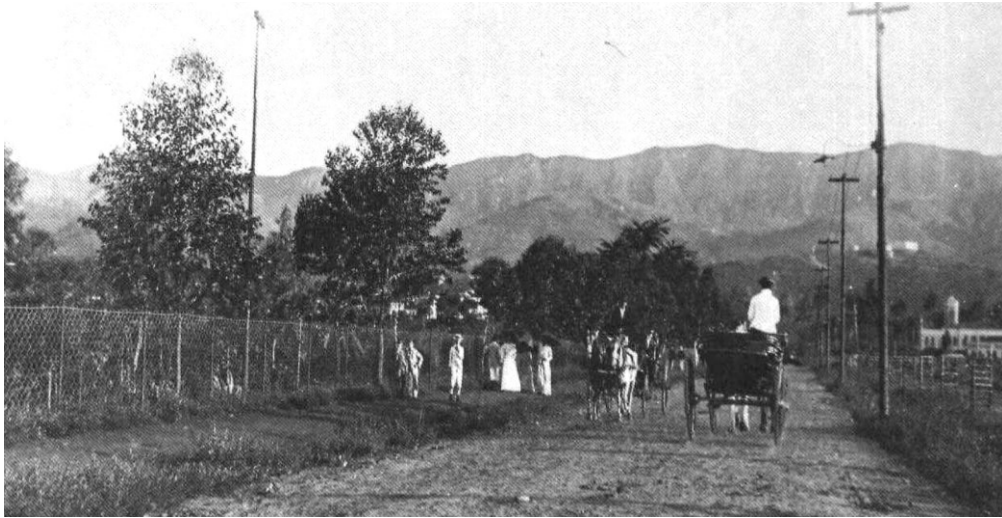
Quanto ao direito de vizinhança, era associado aos bens públicos de uso comum, como as ruas que deveriam servir ao trânsito do povo, estender-se pelas cidades e vilas e dirigir-se a mares, rios e outras vias públicas, assim como, ao direito à vista, de modo a garantir a aeração, a luz e a visão dos edifícios (ROLNIK, 1997, p. 27). Estas normas, entre outras, restringiam os direitos individuais e constituem a base da legislação brasileira. Naquela sociedade escravagista, as pessoas se juntavam nas ruas, incluindo os senhores, escravos, mulheres, crianças, e era ali que a vida acontecia entre festas, procissões e comércio, enquanto a distância era determinada pela hierarquia social e pelos comportamentos. Contudo, em meados do século XIX, ocorre uma transformação do espaço doméstico que distancia da rua, opondo-se ao encontro informal do espaço público, com modelos de casas de porão alto, o uso do vidro nas janelas para a entrada de luz, a criação da sala de visitas para receber os convidados, o afastamento lateral dos vizinhos e depois o recuo frontal das edificações. Em paralelo, o crescimento da cidade intensifica o uso dos espaços públicos com alusão à congestionamentos das ruas estreitas, fortalecendo a função da rua como canal de circulação, justificando a retirada das pessoas do espaço público e a exclusão de outros usos, como a quitanda, venda, etc. Inicia-se o processo de “invasão da cidade” pelo veículo (GEHL, 2013) que domina o espaço da rua e inibe a diversidade de usos. Nesse período, a discussão do espaço da rua como espaço de circulação é o grande tema do Código de Posturas de São Paulo de 1875, revisado em 1886 (ROLNIK, 1997, p. 14).

Belo Horizonte, ainda distante dessa realidade, surgia ao pé da Serra do Curral sob o domínio das ideias positivistas e higienistas, concebida como uma cidade de “veias e artérias”, fluida e funcionalista, setorizada em zonas específicas, desagregando o conceito de cidade aglomerada e destituindo o espaço público da função de convivência. No contexto do final do século XIX, o país, ainda impregnado com o ambiente sociopolítico da escravatura e da monarquia, é influenciado com a tônica internacional de que um ambiente urbano moderno poderia, igualmente, induzir uma organização social desenvolvida, e a capital de Minas Gerais é a materialização desse novo tempo (FIGURA 30).

Às ruas fiz dar a largura de 20 metros, necessária para a conveniente arborização, a livre circulação dos veículos, o tráfego dos carros e trabalhos da colocação e reparações das canalizações subterrâneas. Às avenidas fixei a largura de 35 m, suficiente para dar-lhes a beleza e o conforto que deverão, de futuro, proporcionar à população (REIS, 1895).¹⁷

¹⁷ Texto do engenheiro Aarão Reis: Relatório sobre o plano e a planta de Belo Horizonte, aprovada pelo Decreto nº 817 de 15 de abril de 1895.

Figura 30 – Primeiras ruas de Belo Horizonte

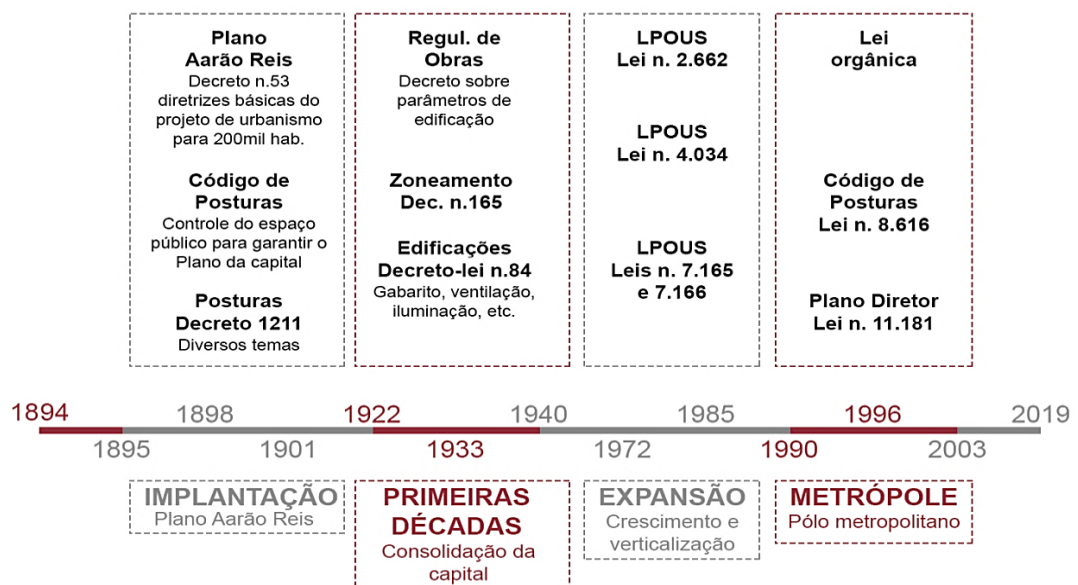


Av. Afonso Pena no início da cidade.

Fonte: História Média (BARRETO, 1996a, p. 579).

A capital Belo Horizonte nasce de um gesto planejado com a intenção de transformar o espaço e o modo de vida dos cidadãos em busca da modernização e do progresso e, para tal, lança mão de instrumentos técnicos como plano, projeto e legislação. Percebe-se, desde sempre, a ação do Estado por meio da legislação urbanística que se inicia com o Decreto nº 53/1895, que estabelece a planta da nova capital, com diretrizes que enfatizam a circulação, higiene, beleza e conforto. Outros instrumentos dão continuidade à legislação urbanística, que evolui para um arcabouço legal distribuído em diferentes temáticas (FIGURA 31).

Figura 31 – A legislação urbanística de Belo Horizonte no tempo



Fonte: Arquivo da autora.

As primeiras normas da cidade referem-se às posturas municipais com objetivo de promover a “educação” e o “controle” da cidade ideal planejada. As obras da capital iniciam a partir de uma comissão técnica responsável por fazer cumprir o Código de Postura da Cidade de Minas, de 31 de outubro de 1898, um instrumento de controle do espaço público para garantir a implantação do Plano da Nova Capital, preservando a qualidade do espaço e da imagem urbana, com normas relacionadas a edificações, estética, salubridade, segurança e estabilidade. Três anos após a inauguração da cidade, a Prefeitura da Cidade de Minas decreta novas legislações mais completas, como o Decreto nº 1.453, de 27 de março de 1901, com o “regulamento das construções, reconstruções e demolições de obras na cidade de Minas”, e o amplo Decreto nº 1.211, de 31 de outubro de 1901, com as posturas provisórias que abordam diversos temas como a aquisição de terrenos, licenças e escrituras; a abertura e conservação de ruas, avenidas praças e estradas; a definição de impostos; o regulamento das construções e demolições; parâmetros de parcelamento, edificação e uso da cidade, incluindo índices de iluminação, ventilação, ocupação dos terrenos, instalações sanitárias, regras para canalização de água, drenagem, esgoto; bem como as disposições policiais relacionadas à servidão, entulhos, limpeza, trânsito, vegetação e controle de atividades econômicas.

Estas primeiras regulamentações, como o Decreto 1.211/1901, abordavam vários assuntos que, a partir das complexidades que surgiram com o crescimento da cidade, foram sendo divididos em legislações temáticas. Associados aos dias atuais seriam documentos embrionários da legislação tributária; plano diretor, lei de parcelamento, ocupação e uso do solo; código de edificações e posturas municipais, entre outros. Essa origem formal de Belo Horizonte demonstra a pretensão de regular as funções urbanas por meio do controle e da obediência a uma norma urbanística. Essa lógica ainda permanece, embora a realidade não a reflita plenamente, resultando em várias alterações, tanto no plano urbanístico como na legislação. As intervenções, o expansionismo além das fronteiras do plano original e as transformações sociais e econômicas forjaram a paisagem da cidade e provocaram ajustes na legislação para se adaptar aos novos tempos. O arcabouço legal¹⁸ atual é extenso e distribuído em diferentes temáticas e instrumentos jurídicos.

O tema das posturas municipais inicialmente abarcava quase todos os assuntos da cidade e, posteriormente, foi tratado de forma fragmentada em leis e decretos que disciplinavam assuntos relacionados ao espaço público ou a questões operacionais, como o exemplo da Lei nº 89 de 1949 que cria distritos para fiscalização e o papel do fiscal como polícia administrativa

¹⁸ Anexo E.

das ruas, praças, parques e jardins, canalizações, redes de água, esgoto e outras obras públicas. Em 2003, o município instituiu o Código de Posturas de Belo Horizonte, condensando as várias normativas existentes permanecendo em vigor desde então. Desde 2016, encontra-se em discussão pública¹⁹ a elaboração de um novo Código considerando as legislações²⁰ que o complementam e as propostas revisionistas motivadas pela população e por setores econômicos que atuam no ambiente público, demonstrando a necessidade de compor um corpo legal atualizado e unificado. Na atualidade, a Lei nº 8.616, de 14 de julho de 2003, “contém as posturas destinadas a promover a harmonia e o equilíbrio no espaço urbano por meio do disciplinamento dos comportamentos, das condutas e dos procedimentos dos cidadãos no Município de Belo Horizonte” (BELO HORIZONTE, 2003a, art. 1º). Durante sua vigência, houve várias alterações e, atualmente, é aplicado em conjunto com o Decreto 14.060, de 6 de agosto de 2010 (BELO HORIZONTE, 2010b). O conteúdo deste Código aborda a rua sobre o ponto de vista das relações das pessoas com o espaço público, reunindo normas que interferem no cotidiano da vida pública. Constitui-se de um instrumento que atua na microescala da rua e nas práticas de convivência que ali ocorrem, e que, em tese, deveria refletir a sociedade em suas diversidades sociais e comportamentais.

Sobre o **objetivo e meio** de regulação do Código de Posturas:

Art. 1º - Este Código contém as posturas destinadas a promover a harmonia e o equilíbrio no espaço urbano por meio do disciplinamento dos comportamentos, das condutas e dos procedimentos dos cidadãos no Município de Belo Horizonte.
(BELO HORIZONTE, Lei 8.616, 2003).

Na busca de alcançar seu objetivo de harmonia e equilíbrio, o Código disciplina as posturas de convivência pública, indicando que as ações dos cidadãos e de instituições devem observar os costumes sociais e respeitar os padrões físico-espaciais estabelecidos, bem como respeitar o interesse público e, nesse sentido, demonstra o valor dado à vida pública, conforme preconiza a literatura sobre a vitalidade das ruas. É composto por nove capítulos que regulamentam atributos sociais e espaciais da rua, e se insere nos propósitos de criar uma cidade com qualidade para pessoas. Entre outras questões, regula as operações de construção, conservação, manutenção e uso do logradouro público e da propriedade pública ou particular, quando tais operações e uso afetarem o interesse público, bem como, o uso do espaço aéreo e do subsolo (BELO HORIZONTE, 2003a, art. 2º), abordando os elementos espaciais e as atividades exercidas na rua (Quadros 4 e 5).

¹⁹ Audiência Pública de discussão do Código de Posturas de Belo Horizonte. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br>. Acesso em: 10 set. 2019.

²⁰ Anexo A.

Quadro 4 - Elementos físico-espaciais regulados pelo Código de Posturas de Belo Horizonte

Código de Posturas	Logradouro público	Propriedades
Operações de construção, manutenção e conservação	Passeios Árvores Obras e serviços	Terreno ou lote vago Tapume Barracão de obra Dispositivos de segurança Descarga de material de construção Movimento de terra e entulho
Instalação de mobiliário urbano	Mesa e Cadeira Toldo Sanitário Público e Cabine Sanitária Banca Suporte para Colocação de Lixo Caçamba Cadeira de Engraxate Abrigo para Ponto de Ônibus, Quiosque em Locais de Caminhada	Mesa e Cadeira Toldo
Instalação de publicidade	Engenho de publicidade	Engenho de publicidade

Fonte: Elaboração própria.

Quadro 5 - Atividades reguladas pelo Código de Posturas de Belo Horizonte

Código de Posturas	Logradouro público	Propriedades
Atividades licenciadas	Em banca (Jornais; Flores e Plantas) Em veículo de tração humana e automotor Engraxate Evento Feira Em quiosque em local de caminhada Exploração de sanitário público Lavador de veículo automotor	Em <i>trailer</i> Atividade perigosa (explosivo, inflamável, químico) Estacionamento Diversão pública (parque de diversão, circo, teatro, cinema, evento esportivo) Feira
Atividades não licenciadas	Estacionamento de taxi Estacionamento de bicicletas e patinetes Serviço de transporte individual privado	
Atividades proibidas	Camelôs, toreros e flanelinhas Ambulante – em veículo de tração humana em <i>Trailer</i> Aparelho sonoro para publicidade	
Atividades em regulamentação	Serviço de transporte em microveículos – patinetes, bicicletas	

Fonte: Elaboração própria.

O recorte desta pesquisa trata da regulamentação da forma urbana e da sua correspondência com a literatura sobre a vitalidade urbana, com foco na dimensão espacial da rua, sem abordar a dimensão social do exercício das atividades reguladas pelo Código. Reconhece-se a importância do estudo das atividades que impactam positivamente a vida pública com a diversidade de usos; porém, trata-se de um tema amplo e complexo, próprio de uma discussão interdisciplinar, além do escopo desta dissertação, considerando que os autores estudados não abordam, em profundidade, as implicações do uso da rua. Ilustra este tema a situação dos camelôs e ambulantes informais nas ruas e o evento conhecido como “Praia da Estação”, quando da proibição de sua realização pelo governo municipal e a resposta das pessoas com o movimento de ocupação e transformação da praça em um lugar de banhos, como uma praia urbana (FIGURA 32). Sabe-se da necessidade de disciplinar as atividades, o comércio e os eventos da cidade; no entanto, a praça é de todos e a reunião é parte da vida pública, ou seja, mesmo um simples evento pode ser de difícil discussão.

Figura 32 – Atividades na rua: evento denominado "Praia da Estação"



Praça da Estação, Belo Horizonte.

Fonte: Leo Fontes, 2019 / *Jornal O Tempo*.

Nesse sentido e, considerando a extensão da pesquisa, o limite de páginas e o cronograma, optou-se por não incluir aqui a discussão sobre as atividades, focando nos espaços para seu exercício. Os conflitos sobre a apropriação do espaço e a regulamentação das atividades requerem uma discussão ampliada sobre questões de cunho social, trabalhista, cultural, político, econômico e devem ser objeto de análise específica. A discussão sobre a

regulamentação do que vender, de quem tem o direito a usar a rua para feiras, eventos, comércios e sobre quais os interesses envolvidos, os limites de uso, os incômodos e benefícios que as atividades trazem, etc., configuram uma pesquisa interdisciplinar e o marco teórico não aborda tais questões. Os elementos físico-espaciais discutidos pelos autores como Jacobs (2014), Lynch (2007), Alexander *et al.* (2013), Whyte (2004), Gehl (2014), Mehta (2007), Bentley *et al.* (2005), e outros, norteiam a pesquisa e podem contribuir para promover as atividades exercidas na rua que são destacadas como importantes fatores que influenciam a vitalidade urbana. A partir desta premissa, nos próximos itens, é realizada a análise da legislação das posturas municipais.

3.1.2 Conceitos e termos da pesquisa

Como ponto de partida para a análise da rua é necessário o alinhamento de conceitos e termos, evitando diferenças de terminologia. A linguagem de documentos legais reflete a ordem jurídica e, por tratar de direitos e deveres, utiliza termos nem sempre facilmente compreendidos. Essa incompreensão contradiz intenção de tornar a lei um costume aceito e defendido pela sociedade, considerando que boa parte do seu êxito depende da adesão dos cidadãos. Como se diz no jargão da área, o “espírito da lei” deve ser preservado e, para tal, deve ser claro para se tornar realidade, quando a lei é aceita diz-se que a “lei pegou”. Portanto, a análise da legislação parte do esclarecimento de objetivos, conceitos e termos utilizados, abordados a seguir. Conforme o marco teórico, a rua relaciona-se ao uso público e a um ambiente urbano com diferentes significados para as pessoas, seja pela memória afetiva ou pela sua apropriação, sendo que algumas ruas se destacam como lugar de convivência e referência urbana, como as centralidades. Para os propósitos desta pesquisa, a rua é um espaço de sociabilidade que conecta diferentes áreas da cidade, percebido pelos transeuntes como constituído por planos horizontais (calçadas, pistas de rolamento, etc.), planos verticais (portas, janelas, gradil, engenhos de publicidade, etc.) e objetos tridimensionais (mobiliário urbano, árvores, etc.). As leis que versam sobre a estruturação de territórios urbanos e o parcelamento do solo apresentam a rua, basicamente, como um local de passagem, conceituando-a como “sistema viário” na lei federal²¹ e como um “sistema de circulação de veículos e pedestres” na

²¹ Loteamento - Lei federal nº 6.766/1979: “Art. 7º - A Prefeitura Municipal, ou o Distrito Federal quando for o caso, indicará, nas plantas apresentadas junto com o requerimento, de acordo com as diretrizes de planejamento estadual e municipal: I - as ruas ou estradas existentes ou projetada, que compõem o sistema viário da cidade e do município, relacionadas com o loteamento pretendido e a serem respeitadas; II - o traçado básico do sistema viário principal”.

lei municipal.²² No entanto, as leis de Belo Horizonte que normatizam as edificações²³ e as posturas²⁴ se referem à rua como parte do “logradouro público”, tratando-a como um espaço livre da cidade destinado ao trânsito e passagens de veículos e pedestres, incluindo o parque, o passeio, a passagem de pedestres e ciclistas, a via, a praça e o quarteirão fechado. Algumas ruas funcionam de forma diferente na cidade e são hierarquizadas para promover a organização territorial e atender as demandas da cidade, sendo previstas na lei federal²⁵ e municipal. Essa classificação viária na legislação de Belo Horizonte pressupõe a criação de um sistema que atenda às diversas demandas de cada lugar, concebido em várias escalas, desde as vias de ligação regional para longas distâncias até uma rua destinada apenas aos pedestres. É uma rede que assume diferentes papéis que reforçam a ideia da rua como canal de circulação, onde a intensidade do fluxo de mercadorias, pessoas e veículos determinam a hierarquia de vias, especificidades e conexões para fazer fluir a cidade.

Classificação de vias em Belo Horizonte – LPOUS, Lei nº 7.166/1996 e alterações:

Art. 27 - As **vias públicas** dos loteamentos – constantes do Anexo IV - são **classificadas** como: I - de ligação regional; II - arterial; III - coletora; IV - local; V - mista; VI - de pedestres; VII - ciclovias.

§1º - Entende-se por:

I - de ligação regional a via – ou trecho – com função de fazer a ligação com municípios vizinhos, com cesso às vias limdeiras devidamente sinalizado;

II - arterial a via – ou trecho – com significativo volume de tráfego, utilizada nos deslocamentos urbanos de maior distância, com acesso às vias limdeiras devidamente sinalizado;

III - coletora a via – ou trecho – com função de permitir a circulação de veículos entre as vias arteriais ou de ligação regional e as vias locais;

IV - local a via – ou trecho – de baixo volume de tráfego, com função de possibilitar o acesso direto às edificações;

V - mista a via – ou trecho – destinada à circulação de pedestres e ao lazer, de baixo volume de circulação de veículos, na qual a entrada de veículos de carga aconteça apenas eventualmente;

²² LPOUS, Lei municipal nº 7.166/1996: “Art. 21 - Nos loteamentos, é obrigatória a transferência ao Município de, no mínimo, 15% (quinze por cento) da gleba, para instalação de equipamentos urbanos e comunitários e espaços livres de uso público, além da área correspondente à implantação do sistema de circulação do loteamento. §3º - Sistema de circulação são as vias necessárias ao tráfego de veículos e pedestres”.

²³ Código de Edificações, Lei nº 9.725/ 2009, Anexo C, Glossário – “Logradouro público: Espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou ao trânsito de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões”.

²⁴ Código de Posturas, Lei nº 8.616/ 2003, Art. 2º, §1º: “Para os fins deste Código, entende-se por logradouro público: I - o conjunto formado pelo passeio e pela via pública, no caso da avenida, rua e alameda; II - a passagem de uso exclusivo de pedestre e, excepcionalmente, de ciclista; III - a praça; IV - o quarteirão fechado. - §2º - Entende-se por via pública o conjunto formado pela pista de rolamento e pelo acostamento e, se existentes, pelas faixas de estacionamento, ilha e canteiro central”.

²⁵ Loteamento - Lei federal nº 6.766/1979: “Art. 9º - Orientado pelo traçado e diretrizes oficiais, quando houver, o projeto, contendo desenhos, memorial descritivo e cronograma de execução das obras com duração máxima de quatro anos, será apresentado à Prefeitura Municipal, ou ao Distrito Federal, [...] - §1º - Os desenhos conterão pelo menos: II - o sistema de vias com a respectiva hierarquia;”.

VI - de pedestres, a via destinada à circulação de pedestres e, eventualmente, de bicicletas;

VII - ciclovia a via ou pista lateral fisicamente separada de outras vias, destinada exclusivamente ao trânsito de bicicletas.

§3º - O disposto neste artigo não se aplica à classificação das vias da ZCBH e da ZHIP, a ser feita por decreto – levando em consideração suas características específicas e sua localização estratégica, respeitado o previsto no art. 67, §2º. (BELO HORIZONTE, 1996b).

Para compreender a microescala da rua e a vida pública são relevantes os conceitos de uso do espaço e de atividades. Algumas regiões da cidade se diferenciam quanto à paisagem, à ocupação predominante (padrão construtivo, tipologia, altimetria) e às vocações de uso (residencial ou não residencial) e as ruas acompanham essa diversidade, sendo hierarquizadas na legislação e diferenciadas na literatura. A LPOUS de Belo Horizonte regulamenta as “categorias e subcategorias de usos”²⁶ (residencial, não residencial e misto) disciplinando a distribuição de usos não residenciais no território, conforme o potencial de geração de incômodos de cada atividade. A princípio, a localização do uso não residencial é permitida em toda a cidade, sendo condicionada à conjugação da classificação da atividade e a classificação da via pública quanto à permissividade de usos (vias de caráter residencial, VR; misto, VM e não residencial, VNR)²⁷. As atividades podem ser exercidas na propriedade (imóvel público ou

²⁶ LPOUS - Lei municipal nº 7.166/1996 alterada pelas leis nº 8.137/2000 e nº 9.959/2010, Capítulo V - Dos Usos: “Art. 64 - Ficam estabelecidas as seguintes categorias de uso: I - residencial; II - não residencial, compreendendo atividades das subcategorias Comércio, Serviços, Serviços de Uso Coletivo, Indústria e Agricultura Urbana; III - misto, definido como o exercício, em uma mesma edificação, de usos residencial e não residencial. Parágrafo único - Os usos não residenciais são classificados de acordo com as seguintes subcategorias: I - Comércio; II - Serviço; III - Indústria; IV - Serviço de Uso Coletivo; V - Agricultura Urbana”.

²⁷ LPOUS - Lei municipal nº 7.166/1996 alterada pelas leis nº 8.137/2000 e nº 9.959/2010, Capítulo V - Dos Usos: “Art. 67 - A localização dos usos não residenciais é disciplinada, na forma do Anexo XI desta Lei, pela, pela conjugação da classificação de cada atividade, prevista no Anexo X desta Lei, com a classificação da via pública quanto à permissividade de usos.

§2º - Para efeito de localização dos usos, as vias que compõem o sistema viário do Município ficam definidas como: I - VR: vias preferencialmente residenciais, onde se busca preservar a ambiência residencial; II - VM: vias de caráter misto, onde se busca a conjugação de usos; III - VNR: vias preferencialmente não residenciais, onde se busca privilegiar o uso não residencial.

§15 - Nas vias classificadas como VR, são admitidos bares, restaurantes e similares com área de até 100,00 m² (cem metros quadrados), desde que a atividade ocupe somente área edificada e o passeio não seja utilizado para colocação de mesas e cadeiras.

§16 - O exercício de qualquer atividade econômica em logradouro público deverá ser licenciado conforme os critérios previstos na Lei nº 8.616, de 14 de julho de 2003, - Código de Posturas do Município - e suas alterações posteriores.

Art. 112 - Os acréscimos e as alterações ao Anexo IV desta Lei e à classificação das vias segundo a permissividade de usos não residenciais somente podem ser feitos: [...]

§2º - Os acréscimos e as alterações relativos à permissividade de usos não residenciais serão estabelecidos com base na análise das seguintes características das vias: I - predominância de usos lindeiros; II - largura da via obtida da planta cadastral; III - classificação da função da via, no sistema ao qual pertence, em local, coletora, arterial e de ligação regional; IV - características físicas da via; V - ambiência do entorno, contemplando a compatibilidade entre usos diversos; VI - potencial de saturação do sistema viário e de estacionamento; VII - saturação da via gerada por impacto cumulativo de atividades no local”.

privado), conforme normas da LPOUS, ou no logradouro e na porção da propriedade que afeta o espaço público, reguladas pelo Código de Posturas, que também se relaciona com a hierarquia das vias.

Considerando as particularidades das ruas, não basta a sua classificação viária quanto ao volume de trânsito, pois as atividades se instalam na cidade por uma lógica de mercado e de apropriação social; em geral, há outras variáveis como a atratividade do lugar, as condições físico-espaciais, os costumes e as transformações urbanas. Nesse sentido, a LPOUS de Belo Horizonte inclui critérios de análise que consideram os usos existentes, a hierarquia viária, as características físicas, a compatibilidade e o impacto da atividade no local. Esta é a premissa do conceito de permissividade de uso, que tem sua funcionalidade separada da hierarquia viária relacionada à capacidade da via de suporte do trânsito. O Uso do Solo em Belo Horizonte é diferenciado entre residencial, não residencial e misto, e são permitidos, ou não, conforme a coerência e o impacto que trazem ao local. Como exemplo, algumas regiões são inadequadas a residências, como os distritos industriais; outras são destinadas exclusivamente a moradias; outras se configuram por variadas atividades, como os centros de cidade. Estes usos são vinculados à rua, pela conjugação da classificação de cada atividade com a classificação da via pública quanto à permissividade de usos.

A despeito das complexidades relacionadas à organização dos usos na cidade, para a vitalidade urbana a conjugação da hierarquia viária (ligação regional, arterial, coletora, mista, pedestre), da categoria de uso (residencial, não residencial, misto) e a permissividade de usos da via, levantam questões sobre a diversidade da rua. A concentração de atividades e pessoas não sustenta, por si só, a vitalidade urbana; é necessário que a rua tenha usos combinados, atenda a mais de uma função principal, com presença de pessoas em horários diferentes (JACOBS, 2014, p. 109). A diversidade de usos é fundamental e algumas atividades servem de âncora para a microeconomia local e apoio às pessoas na rua (JACOBS, 2014; GHIEL, 2014; MEHTA, 2007; BENTLEY *et al.*, 2005). Cabe ainda ressaltar que, para a literatura analisada, a atratividade da rua não depende exclusivamente das atividades formais e licenciadas. O uso da rua incluindo as apropriações espontâneas do espaço público (WHYTE, 2004; JACOBS, 2014) que, por vezes, ocorre independente da norma e com usos inusitados, é positivo para a vida pública. Estas são atividades, geralmente, vinculadas à cultura e aos costumes locais, identificadas por Gehl (2013) como opcionais e, por Mehta (2007), como sociais. Algumas são fortemente ligadas às iniciativas comunitárias que interferem ou não no espaço público, mas as alternativas legais para a permissão dessas atividades ainda são reduzidas ou pouco claras.

Sob o aspecto jurídico, pelo Código Civil brasileiro,²⁸ a rua é considerada como um “bem público de uso comum” ou de domínio público, ou seja, pertence à coletividade, sem uma destinação específica (ex.: mares, praças, rios, estradas, etc.). São bens que pertençam ao Estado ou que estejam afetados à prestação de um serviço público (MELLO, 2002) e não são sujeitos a registro imobiliário. Em relação à sua utilização, o bem de uso comum convém a qualquer sujeito, independentemente de autorização administrativa. Entretanto, um “uso especial”, pode ser designado a determinada pessoa, em processo de licitação,²⁹ por meio de contrato ou ato administrativo, como a instalação de banca de jornal, quiosque, etc. Portanto, o “uso da rua” inclui todas as atividades realizadas pelos cidadãos, de forma livre e indiscriminada, sendo que as atividades exclusivas à particulares devem ser disciplinadas pela administração pública por normas próprias. Entretanto, conforme justificado anteriormente, a pesquisa não analisa as atividades reguladas pelo Código de Posturas de Belo Horizonte, concentrando-se na dimensão espacial da rua considerando a complexidade e as diversas variáveis implicadas neste tema.

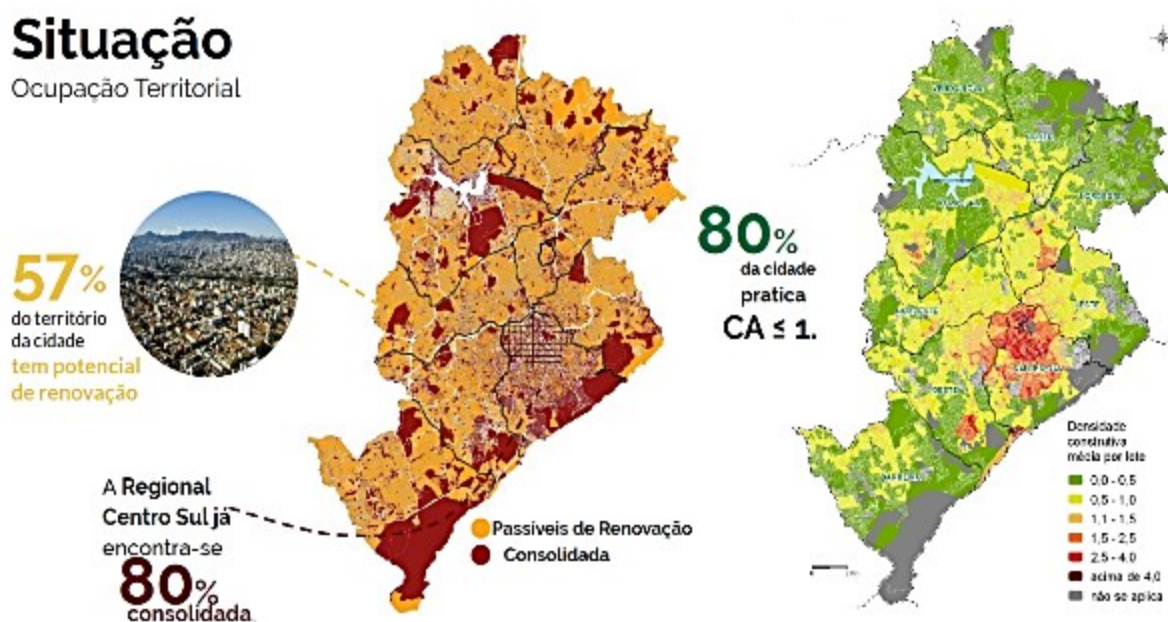
Em relação ao entorno do logradouro público é igualmente importante esclarecer o conceito de propriedade mencionado no Código de Posturas, sendo esta identificada pelo imóvel, público ou particular, constituído pelo terreno e edificação, que completa o ambiente da rua. Configura a interface público-privada e afeta a vitalidade da rua quanto à conexão e qualidade dos ambientes, por meio do tratamento de alguns de seus elementos físico-espaciais, como o afastamento frontal, a fachada, o alinhamento, a testada e a face de quadra, conceituados nas legislações do Código de Posturas, Código de Edificações e LPOUS de Belo Horizonte (ANEXOS A, B, C e D). Na questão da propriedade, a legislação define rigidamente o que é público e privado, enquanto a literatura conceitua a esfera pública que abrange uma graduação de espaços entre público, semipúblico, privado e semiprivado. São espaços identificados pela função que exercem de fato, independentemente de sua propriedade, como as zonas de transição abordadas por Gehl (2013) e os intervalos de Hertzberger (1999), tornando-se lugares de

²⁸ Código Civil, lei federal nº 10.406/2002: “Art. 98 - São públicos os bens do domínio nacional pertencentes às pessoas jurídicas de direito público interno; todos os outros são particulares, seja qual for a pessoa a que pertencerem. - Art. 99. São bens públicos: I - os de uso comum do povo, tais como rios, mares, estradas, ruas e praças; II - os de uso especial, tais como edifícios ou terrenos destinados a serviço ou estabelecimento da administração federal, estadual, territorial ou municipal, inclusive os de suas autarquias; III - os dominicais, que constituem o patrimônio das pessoas jurídicas de direito público, como objeto de direito pessoal, ou real, de cada uma dessas entidades”.

²⁹ Lei federal 8.666/1993, “Art. 2º - As obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações, concessões, permissões e locações da Administração Pública, quando contratadas com terceiros, serão necessariamente precedidas de licitação, ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei. Parágrafo único. Para os fins desta Lei, considera-se contrato todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública e particulares, em que haja um acordo de vontades para a formação de vínculo e a estipulação de obrigações recíprocas, seja qual for a denominação utilizada”.

mediação entre o indivíduo e a sociedade (CARMONA, 2010). Quanto à interface entre a rua e as propriedades, esses espaços formam a paisagem urbana, cujos atributos físico-espaciais podem atrair ou inibir a presença das pessoas. O traçado da cidade cria caminhos, divisas, lotes e quarteirões, que são importantes elementos de interface com a rua, que podem favorecer a integração social quanto mais conectividade e permeabilidade houver (GEHL, 2013; JACOBS, 2014; MEHTA, 2010). Originalmente, esses elementos físico-espaciais são configurados no momento do parcelamento de glebas e formação dos loteamentos, entretanto, em regiões já consolidadas, podem ser reconfigurados pela modificação dos lotes, renovação urbana, revitalização de centros ou reajuste de terras. Podem, ainda, ser alterados pelo tipo de ocupação dos terrenos, considerando que uma edificação pode se estender por mais de um lote ou várias construções podem ser implantadas em um único lote. Assim, podem ser criadas passagens, galerias, atravessamentos de quarteirão e outras soluções que promovam maior conectividade e locais interessantes para os pedestres. Conforme Estudos Urbanos de Belo Horizonte de 2008 (CALDAS, M.; MENDONÇA, J.; CARMO, L.) e estudos técnicos realizados pela Prefeitura para a IV Conferência Municipal de Política Urbana (FIGURA 33), em 2014, grande parte da cidade tem densidade baixa e potencial para a renovação urbana e, neste cenário, há que se considerar as alternativas que favoreçam a vitalidade das ruas.

Figura 33 – Estudos técnicos realizados pela Prefeitura de Belo Horizonte para proposição do novo Plano Diretor, aprovado em 2019



Fonte: Estudos técnicos da IV Conferência Municipal de Política Urbana (PBH, 2014).

Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/politica-urbana/planejamento-urbano/participacao/conferencia-de-politica-urbana>. Acesso em: 15 dez. 2019

A literatura indica que as ruas podem ser mais atrativas quanto menor forem as testadas ou mais aberturas forem previstas nas fachadas frontais das edificações. Sendo assim, para efeito da sua influência na vitalidade da rua, das propriedades pode ser percebida como “a dimensão que faz frente para a rua”, ou seja, aquela definida pela testada do lote ou pela fachada da edificação. Ilustra esta questão a ocupação que cria testadas unificadas e edificação com acessos independentes para a rua (FIGURA 34).

Em relação ao conceito de objeto tridimensional, os elementos físico-espaciais identificados pela legislação são tangíveis e disciplinados, como mobiliários (bancas de revista, assentos, etc.), abrigos e vegetação (árvores, arbustos, etc.). Não há diferenças conceituais expressivas sobre cada elemento, e o desafio é compreender como as várias regulamentações, pulverizadas em várias leis e decretos, impactam a paisagem urbana e, por conseguinte, a vitalidade da rua. São espaços que formam a interface entre os dois mundos por sua natureza semipública ou semiprivada e constituem elementos importantes da microescala que não podem ser vistos separadamente, sob o risco de inibir a vida pública.

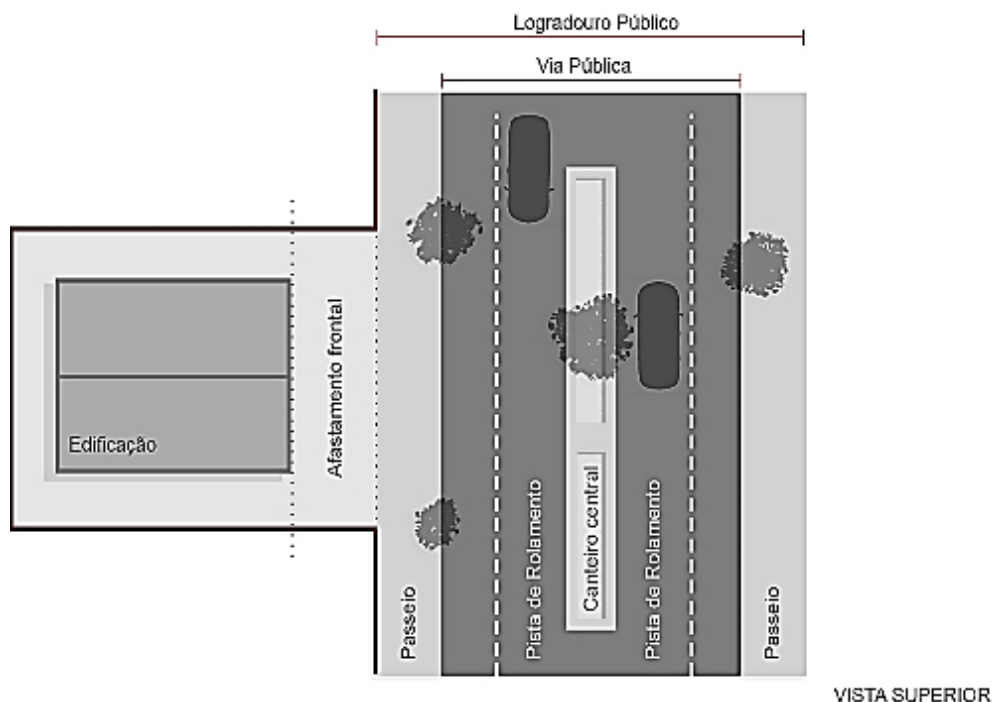
Figura 34 – Testadas unificadas com edificação implantada em vários lotes



Avenida Nossa Senhora do Carmo, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora, 2019.

O Código de Posturas de Belo Horizonte conceitua a rua como um conjunto de espaços formado pelo logradouro público, propriedade, espaço aéreo e subsolo, conforme art. 2º (FIGURA 35).

Figura 35 – Conceitos de rua definidos pelo Código de Posturas



Fonte: Desenho adaptado da Cartilha do Código de Posturas 2011, PBH.

Disponível em: http://www.pbh.gov.br/codigo_posturas/cartilha_codigo_posturas.pdf.

Conceitos utilizados no Código de Posturas,

Art. 2º - As posturas de que trata o art. 1º regulam:

I - as operações de construção, conservação e manutenção e o uso do **logradouro público**;

II - as operações de construção, conservação e manutenção e o uso da **propriedade pública** ou particular, quando tais operações e uso afetarem o interesse público;

III - o uso do **espaço aéreo** e do **subsolo**.

§1º - Para os fins deste Código, entende-se por **logradouro público**:

I - o conjunto formado pelo **passeio e pela via pública**, no caso da avenida, rua e alameda;

II - a passagem de uso exclusivo de pedestre e, excepcionalmente, de ciclista;

III - a praça;

IV - o quarteirão fechado.

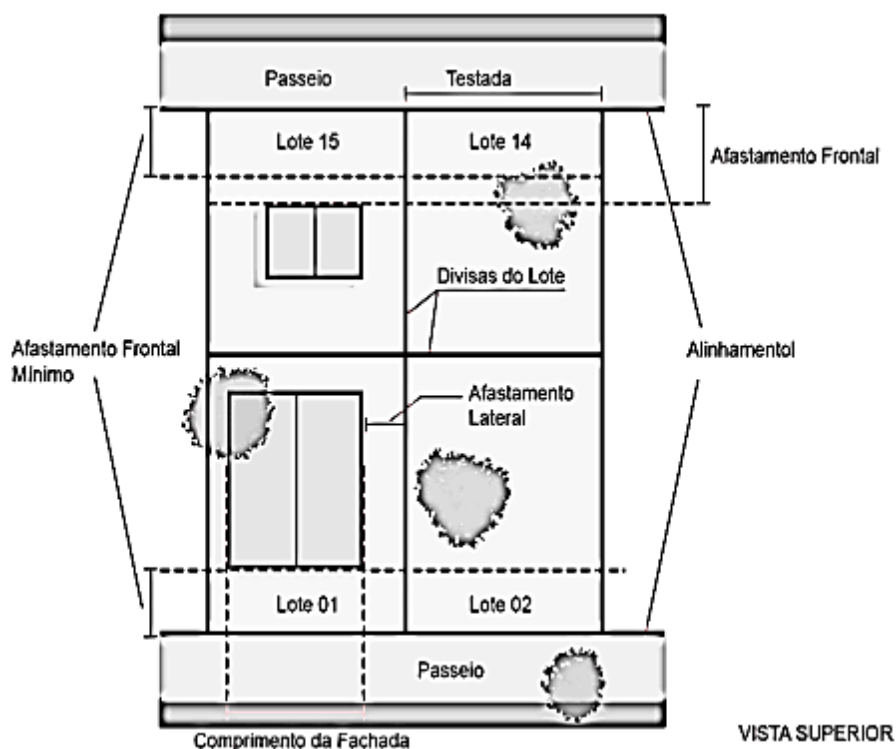
§2º - Entende-se por **via pública** o conjunto formado pela pista de rolamento e pelo acostamento e, se existentes, pelas faixas de estacionamento, ilha e canteiro central. (BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

O Código de Posturas de Belo Horizonte regula as operações de construção, manutenção e conservação e uso da propriedade, pública ou privada, e o termo não está explicitamente descrito, mas percorre todo o texto legal referindo-se aos imóveis, privados ou públicos, que fazem divisa com o logradouro público, ou seja, o terreno, lote, edificação. Ressalta-se que, por ser complementar ao Código de Edificações e LPOUS, não regulamenta todos os aspectos que compõem o plano vertical da rua, regulando as propriedades quando

afetam o interesse público. O conceito de logradouro inclui vários espaços de uso público e a via pública é parte dele, formada pela pista de rolamento, acostamento, faixas de estacionamento, ilha e canteiro central. O art. 2º do Código de Posturas também menciona o espaço aéreo,³⁰ principalmente utilizado para instalação de publicidade visível do logradouro, e o subsolo, onde são instaladas a infraestrutura urbana.

É relevante destacar que, quando incide sobre a propriedade, o Código afeta o direito sobre um “bem particular” em prol de um “bem público de uso comum” (Código Civil, lei federal nº 10.406/2002, art. 99), atendendo ao interesse público. A regulamentação inclui alguns elementos da fronteira entre o logradouro público e a propriedade, formada pelo afastamento frontal, alinhamento, fachada, empena cega, face de quadra (ANEXO A, Glossário), correspondendo ao ambiente da rua conceituado no marco teórico (FIGURA 36).

Figura 36 – Termos da composição da fronteira entre o logradouro e a propriedade



Fonte: Desenho adaptado da Cartilha do Código de Posturas 2011, PBH. Disponível em: http://www.pbh.gov.br/codigo_posturas/cartilha_codigo_posturas.pdf.

³⁰ Termo incluído no Anexo A – Glossário do Código de Posturas: “ESPAÇO AÉREO DA PROPRIEDADE: aquele situado acima dos locais permitidos para a instalação de engenho de publicidade”.

Sobre os usos, citados no art. 2º, é necessário frisar /que depende da classificação da via, definida pela LPOUS, como a instalação de mesas e cadeiras e engenhos de publicidade, assim como as ruas arteriais e de ligação regional, tem a obrigatoriedade de tratar o afastamento frontal³¹ dos imóveis como extensão do passeio. Outro ponto relevante contido nas primeiras regras do Código diz respeito à liberdade e ao interesse público, conforme os arts. 4º e 5º da Lei 8.616/2003.

Uso facultado a todos e acesso livre:

Art. 4º - O uso do logradouro público é facultado a todos e o **acesso** a ele é **livre**, respeitadas as regras deste Código e de seu regulamento.

Construção, manutenção e uso da propriedade:

Art. 5º - As operações de construção, conservação e manutenção e o uso da propriedade pública ou particular afetarão o **interesse público** quando interferirem em direito do consumidor ou em questão ambiental, sanitária, de segurança, de trânsito, estética ou cultural do Município.

Proibição de obstáculos:

Art. 6º-A - É vedada a colocação de qualquer elemento que obstrua, total ou parcialmente, o logradouro público, exceto o mobiliário urbano que atenda às disposições desta Lei.
(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

Os citados arts. 4º, 5º e 6º-A deixam claro a garantia do livre acesso e atendimento ao interesse público, como nos casos de utilização de passeios para mesas e cadeiras, bancas, propagandas, ou no uso do afastamento frontal das propriedades para exposição de mercadorias, colocação de toldos, etc. Essa vinculação da lei demonstra respeito ao conceito genérico de interesse público que se revela na observação dos direitos humanos que, neste Código, relaciona-se ao direito do consumidor e às questões de cunho ambiental, sanitária, de segurança, de trânsito, estética ou cultural do Município, contemplando as relações de comércio e serviços que afetam o espaço público. A supremacia do direito de todos sobre o particular, estabelecida no Código, é uma premissa básica da literatura, que vê a rua como um espaço para a vida pública (JACOBS, 2014; GEHL, 2013; MEHTA, 2007). Diante desta premissa, o Código de Posturas

³¹ LPOUS - Lei 7.166/1996, alterada pela Lei 9.959/2010: “Art. 51 - O afastamento frontal mínimo das edificações é equivalente a uma distância fixa definida em função da classificação viária da via lindeira à testada do terreno, da seguinte forma: I - vias de ligação regional e arteriais, 4,00m (quatro metros); II - demais vias, 3,00m (três metros). - §6º - O afastamento frontal mínimo das edificações em terrenos lindeiros a vias arteriais e de ligação regional deve dar continuidade ao passeio, não sendo permitida a instalação de elementos construtivos, exceto pilares de sustentação, respeitado o livre trânsito no local”.

de Belo Horizonte regula algumas dessas operações e usos³² que devem ser licenciados de modo a mitigar possíveis impactos ao bem público (ANEXO A, arts. 6º, 7º e 8º). Destaca-se que, novamente, faz menção à conveniência e ao interesse público sobre as decisões acerca da rua, e esse pressuposto permite à municipalidade coibir ou estimular atividades, definir prazos, etc., que podem favorecer a vida pública. O licenciamento identifica a pessoa licenciada e define as obrigações que deve cumprir, como produtos, prazos, horários, etc. Algumas ações não são licenciadas, devem apenas cumprir as normas e padrões embora, igualmente, sejam sujeitas a penalidades, como o tratamento de passeios, limpeza e arborização. Nesse sentido, o art. 49 do Código de Posturas define o uso do logradouro público.

Utilização do logradouro público:

Art. 49 - O **logradouro público**, observado o previsto neste Código, somente será utilizado para:

- I - trânsito de pedestre e de veículo;
- II - estacionamento de veículo;
- III - operação de carga e descarga;
- IV - passeata e manifestação popular;
- V - instalação de mobiliário urbano;
- VI - execução de obra ou serviço;
- VII - exercício de atividade;
- VIII - instalação de engenho de publicidade;
- IX - eventos;
- X - atividades de lazer.

(BELO HORIZONTE, 2003a, grifo nosso).

Cumprindo a exigência de licitação para alguns casos, os usos do logradouro devem ser licenciados pelo Município, com exceção do trânsito, estacionamento e operações de carga e descarga, passeata e manifestação popular (Título III, art. 50 a 58). As excepcionalidades, casos omissos ou dúvidas são decididos pelo COMPUR, (BELO HORIZONTE, 2003a, art. 10), incluindo a permissão de um tratamento diferenciado de alguns locais da cidade, como por exemplo as zonas de habitação de interesse social. Nas próximas seções, à luz das teorias e de estudos empíricos discutidos no marco teórico, são analisadas as normativas do Código de Posturas de Belo Horizonte sobre os elementos físico-espaciais relacionados ao logradouro público, às propriedades e à fronteira entre ambos. Influenciam o ambiente da rua, individualmente ou em conjunto, e a pesquisa analisa-os em destaque, iluminando os aspectos que afetam a vitalidade da rua definida pelos autores de referência da pesquisa.

32 Código de Posturas: “Art. 226 - O disposto neste Capítulo complementa o previsto na legislação de parcelamento, ocupação e uso do solo no que diz respeito à localização de usos e ao exercício de atividades na propriedade pública e privada”.

3.2 O plano horizontal

Reforça-se o potencial de uma cidade viva e segura sempre que mais pessoas sintam-se convidadas a caminhar, pedalar ou permanecer nos espaços da cidade. [...] por definição, deve ter uma estrutura razoavelmente coesa que permita curtas distâncias a pé, espaços públicos atrativos e uma variedade de funções urbanas. (GEHL, 2013, p. 6).

Esta seção discute os elementos regulamentados pelo Código de Posturas de Belo Horizonte que são percebidos pelos transeuntes, ao longo do caminhar, que compõem o plano horizontal da paisagem, a saber: os passeios, que formam o principal lugar destinado às pessoas na rua, sendo padrão para todos os percursos de pedestres, como a travessia na via pública, o afastamento frontal como extensão do passeio, o quarteirão fechado e a pista de caminhada. Discute-se, ainda, a interferência do mobiliário de infraestrutura subterrânea que emerge à superfície com tampas e caixas de passagem (Quadro 6) e respiradouros (discutidos como componentes do plano horizontal). A vitalidade da rua é associada a espaços da microescala urbana adequados às pessoas, percebidos na qualidade dos passeios e lugares destinados à movimentação e permanência de pedestres (GEHL, 2013; MEHTA, 2007; BENTLEY *et al.*, 1985; JACOBS, 2014, ALEXANDER *et al.*, 2013), considerando a escala humana e a convivência com os veículos. Portanto, será verificado se a norma evidencia a reserva de espaço e sua adequação às necessidades biológicas e sociais das pessoas (LYNCH, 2007; JACOBS, 2014; GEHL, 2013), relacionadas à qualidade de caminhos urbanos e acessibilidade e às experiências de segurança/proteção, conforto e agradabilidade.

Quadro 6 - Plano Horizontal: elementos físico-espaciais regulados pelo Código de Posturas de Belo Horizonte

Código de Posturas	Logradouro público	Propriedades
Operações de construção, manutenção e conservação	Passeios Travessia de via, Quarteirão fechado Pista de caminhada Superfície da Infraestrutura subterrânea	Passeio no afastamento frontal

Fonte: Elaboração própria.

Sobre a necessária reserva de espaços para as pessoas nas ruas, é curioso notar que a lei federal de parcelamento do solo, que vigora há 40 anos na formação de novos bairros

urbanos (Lei nº 6.766/1979), nada menciona, a não ser quando relaciona-se à acessibilidade de pessoas com necessidades especiais (Lei nº 10.098/2000). A sua regulação fica a cargo dos Municípios – o Código de Posturas de Belo Horizonte estabelece o **passeio** como lugar prioritariamente destinado às pessoas, definindo padrões adequados, previstos sempre que seja necessário constituir um caminho para as pessoas, como nos passeios, praças, quarteirões fechados e travessias. Suas características e condições são abordadas nos itens específicos de cada local, regulamentados pelo Código de Posturas.

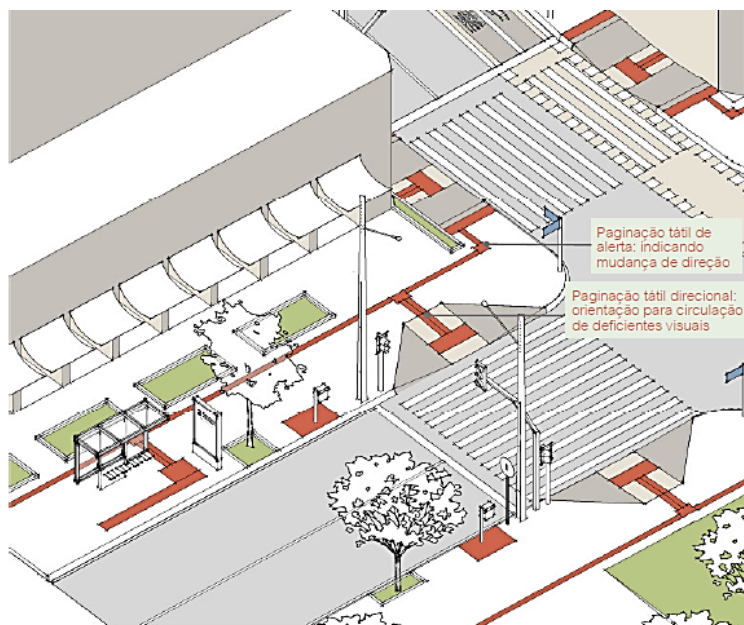
Sobre as operações de construção, manutenção e conservação do logradouro público, a lei, em seu art. 11-A, prevê responsabilidades sobre quaisquer danos realizados e a obrigatoriedade de recomposição. Em seu art. 11-C regulamenta a travessia de pessoas na via pública com faixa de pedestres adequada e segura (FIGURA 37).

Sobre a obra ou serviço no logradouro e faixa de pedestres na via pública:

Art. 11-A - No caso de realização de **obra ou serviço**, o responsável por dano ao logradouro público deverá restaurá-lo integralmente, sem **saliências, depressões, defeitos construtivos ou estéticos**, abrangendo toda a largura e extensão do logradouro ao longo da intervenção, imediatamente após o término da obra, conforme parâmetros legais, normas e padrões estabelecidos pelo Executivo.

Art. 11-C - A **faixa de pedestre na via pública** deve ter largura compatível com o volume de pedestres e garantir, por meio de demarcação com sinalização horizontal, passagem separada em ambos os sentidos, evitando colisão entre os pedestres. (BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

Figura 37 – Faixa destinada ao pedestre



Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte. Atualização 22/03/2019.
Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/politica-urbana/informacoes/passeios>. Acesso em: 16 dez. 2019

A regulamentação da travessia de pedestres na via pública é compatível com as teorias de Jacobs (2014) e Gehl (2013), pois, a definição de um espaço para pedestres distinto do trânsito de veículos, favorece um caminhar contínuo, seguro e confortável. Jacobs (2014) foi precursora em defender a vida das ruas, alertando que a prioridade dada ao tráfego de automóveis contribui para reduzi-la, e Gehl (2013) traz o princípio da construção de cidades com o objetivo-chave de um maior foco nas necessidades das pessoas que utilizam as cidades, bem como aponta que passagens subterrâneas e passarelas para transpor ruas, pertencem à filosofia de outra época (1950 a 1970) onde se privilegiava o veículo (GEHL, 2013, p. 6). São soluções que conflitam com a paisagem, conforto e segurança e devem ser usadas como último recurso; o ideal para pedestres e bicicletas é o nível da rua (GEHL, 2013, p. 131). Em Belo Horizonte, a recente remodelação da Av. Cristiano Machado utiliza extensas passarelas para conduzir o pedestre ao centro da via, para fazer fluir o sistema BRT/MOVE³³ (FIGURA 38).

Figura 38 – Travessias de pedestres em vias com transporte de ônibus BRT/MOVE: em nível e em passarelas elevadas



Av. Paraná.
Foto: Luísa Zottis/EMBARQ Brasil.
Disponível em: <https://thecityfixbrasil.com/2014/05/19/move/> Acesso em: 10 dez. 2019.



Av. Cristiano Machado.
Foto: Rafaela Marques/ ITDP Brasil. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/brt-cristianomachado/> Acesso em: 10 dez. 2019

O art. 11 do Decreto 14.060/2010 regulamenta essa questão e define as condições básicas para as faixas de pedestres em travessias, canteiros centrais, definido largura, sinalização, acessibilidade, rampas e coibindo obstáculos.

³³ PBH - Sistema BRT Move (Bus Rapid Transit) - Sistema de transporte público em Belo Horizonte, ou transporte rápido por ônibus, inaugurado em março de 2014, com ônibus articulados transitando em corredores exclusivos em avenidas como Cristiano Machado, Antônio Carlos/Pedro I, Santos Dumont e Paraná.

Sobre a travessia de pedestre na via:

Art. 11 - A faixa de pedestre na via pública deve ter largura compatível com o volume de pedestres e garantir, por meio de demarcação com sinalização horizontal, passagem separada em ambos os sentidos, evitando colisão entre os pedestres.

§1º - Em locais de grande intensidade de fluxo de veículos e de pedestres será adotada, preferencialmente, travessia nivelada com o meio-fio, observadas as normas técnicas de acessibilidade e o Código de Trânsito Brasileiro.

§2º - Os passeios lindeiros a travessias de pedestres que não atendam ao disposto no §1º deste artigo deverão ser dotados de rampa de acesso construída junto à faixa de pedestre, em sua continuação, garantindo a acessibilidade do trajeto.

§3º - Nas vias em que não houver faixa ou outra sinalização para travessia de pedestres, a rampa de acesso para travessia de portador de deficiência somente poderá ser executada caso o logradouro correspondente apresente inclinação longitudinal máxima de 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento).

§4º - O canteiro central ou ilha de canalização de tráfego interceptados por faixa de travessia de pedestres terão rampas, nos termos do parágrafo anterior, ou serão nivelados com a pista de rolamento, desde que devidamente sinalizados.

§5º - Não será permitida a colocação de caixa coletora de água pluvial, grade ou boca de lobo na sarjeta lindeira à faixa de travessia de pedestres.

§6º - Para fins do disposto no inciso II do §1º do art. 34 da Lei nº 8.616/03, entende-se como obstrução parcial do logradouro público aquela que ultrapassar um terço da largura total da via.

(BELO HORIZONTE, 2010b, grifos nossos).

Essas normas indicam que o lugar das pessoas na rua deve ser tal que não prejudique a **mobilidade** e não cause acidentes com largura, sinalização e travessias adequadas, promovendo a acessibilidade, a visibilidade e o respeito à livre circulação. O tratamento adequado inclui a interface com as ciclovias e pistas de veículos de modo a evitar riscos, considerando o trânsito, carga e descarga e estacionamentos de veículos. Assim, atendem ao padrão de Alexander *et al.* (2013, p. 523) de que “o caminho só adquirirá um aspecto adequado e confortável quando for compatível com o processo de caminhar” e à observação de Gehl (2013, p. 19) de que “o caminhar é uma forma especial de comunhão entre as pessoas que compartilham o espaço público como uma plataforma e estrutura”. Quanto à **acessibilidade**, trazem a intenção de que a cidade deve atender a todos de modo indiscriminado, prevendo o deslocamento livre e independente, sendo coerente com a literatura sobre a liberdade de “ir e vir”, com segurança e conforto (GEHL, 2013; MEHTA, 2007). O padrão das faixas de pedestres deve respeitar à legislação e às normas técnicas federais (ABNT, NBR 9050/2015 e 16537/2016), estaduais e municipais de acessibilidade, quando estabelece espaços apropriados e seguros para pessoas com necessidades especiais, conforme art. 11 do Decreto 14.060/2010.

3.2.1 O passeio

Nos pontos onde as vias de pedestres cruzam as ruas, os automóveis têm o poder de assustar e subjugar os transeuntes, mesmo quando estes têm a preferência de passagem imposta por lei. [...] Quando os automóveis em alta velocidade e os pedestres se encontram nas cidades, os pedestres são oprimidos. O automóvel é o rei, e as pessoas se sentem insignificantes.

(ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 282, 287)

Inicia-se a análise das posturas municipais com o elemento físico-espacial do plano horizontal, onipresente na cidade - o passeio, tratado como padrão para todos lugares da rua destinados aos pedestres (FIGURA 39).

Figura 39 – Passeios dão forma aos caminhos e ao lugar das pessoas na rua, compondo a paisagem



Rua Antônio de Albuquerque, Belo Horizonte.

Fonte: Arquivo da autora.

O passeio é o principal elemento físico-espacial destinado às pessoas, promovendo o acesso e a conexão entre áreas de interesse. A sua interface com os elementos das fronteiras imediatas, pertencentes às propriedades (terrenos e edificações) e à via pública (pistas de veículos, estacionamentos ou ciclovias), juntamente com os objetos tridimensionais (mobiliários, arborização, etc.) instalados para apoio às atividades, formam ambiente para a vida pública. Além do trânsito de pessoas, aos passeios são destinadas outras funções, como a passagem de redes de infraestrutura urbana, o posteamento da rede elétrica, a instalação de mobiliários urbanos e comunicação visual, o plantio de árvores, a realização de atividades, entre

outras. Em alguns bairros, especialmente em centralidades, o espaço da calçada é disputado e a cada dia soma-se uma nova demanda, como o recente uso de patinetes elétricos. Portanto o Código de Posturas é assertivo na exigência de priorizar os pedestres nas calçadas e dar condições de conforto, acessibilidade e segurança, indicadas nos arts. 11-D e 12-A, a seguir.

Sobre a circulação de pedestres, acessibilidade e rotas:

Art. 11-D - A utilização do passeio deverá priorizar a circulação de **pedestres**, com **segurança, conforto e acessibilidade**, em especial nas áreas com **grande fluxo de pedestres**.

Parágrafo único - O Executivo deverá identificar **rotas preferencialmente utilizadas por pedestres**, priorizando nas mesmas o tratamento de passeios e travessias das vias, de modo a garantir a acessibilidade.
(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

O Código define condições básicas de **segurança, conforto e acessibilidade** para construção dos passeios, assim como a necessidade de identificação de rotas preferenciais. O art. 11-D explicita a prioridade da circulação de pedestres em condições seguras, confortáveis e acessíveis, colocando uma clara diretriz que deve ser seguida em quaisquer outras regulamentações sobre usos e instalações que possam vir a interferir no passeio. Observa-se que não menciona a experiência da **agradabilidade** tendo o foco na promoção de um caminhar seguro e confortável. A indicação do parágrafo único de identificar rotas para pedestres poderia intencionalmente não apenas os caminhamentos, mas também a permanência das pessoas na rua, aproximando-se dos estudos de Gehl, Kaefer e Reigstad (2006, p. 41), bem como atender a recomendação de uma das etapas de requalificação de ruas para as pessoas, usando as rotas preferenciais para fomentar a atratividade dos terreos. O art. 12-A da Lei 8.616/2003 e arts. 21 e 22 do Decreto 14.060/2010 abordam a construção do passeio e a previsão de faixas para cada uso (FIGURAS 40 e 41), considerando o conforto, acessibilidade e segurança.

Sobre as faixas de pedestres - Lei 8.616/2003:

Art. 12-A - A construção do passeio deve prever, conforme regulamento:

- I - faixa reservada a trânsito de **pedestres**, obrigatória;
- II - faixa destinada a **mobiliário** urbano, sempre que possível;
- III - faixa **ajardinada**, obrigatória em áreas específicas.

Parágrafo único - A faixa reservada a trânsito de **pedestres** deverá ter **largura** igual ou superior a **1,50m** (um metro e meio) ou, no caso de passeio com medida inferior a 2,00m (dois metros), a 75% (setenta e cinco por cento) da largura desse passeio.
(BELO HORIZONTE, 2003a, grifo nosso).

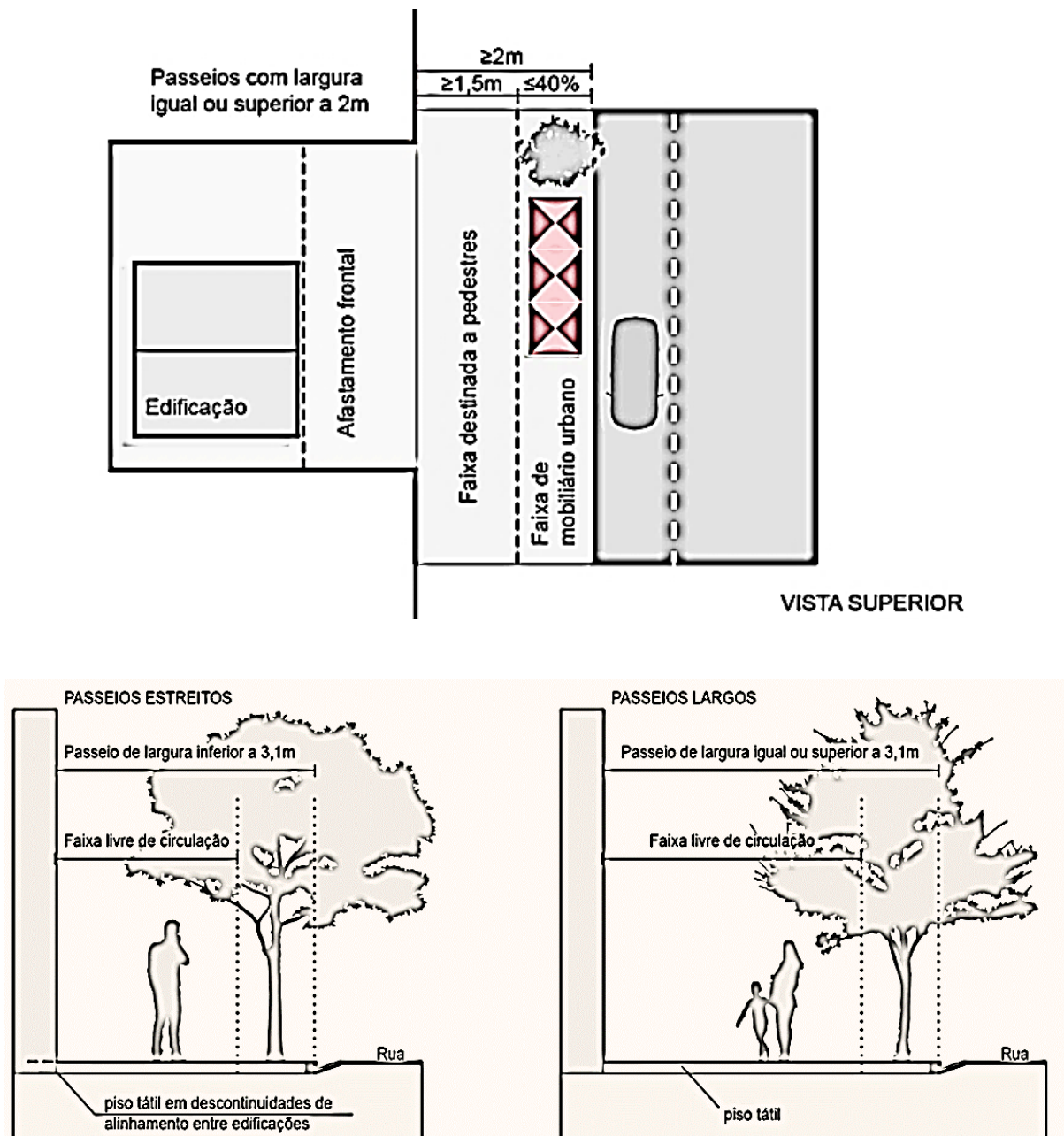
Sobre as faixas de pedestres e jardins – Decreto 14.060/2010:

Art. 21 - A **faixa do passeio** reservada ao trânsito de **pedestres** no passeio deverá localizar-se, junto ao **alinhamento** do lote ou à **faixa ajardinada** contígua a ele, garantida a continuidade do fluxo de pedestres com os passeios vizinhos.

§1º - No caso de passeio com medida **inferior a 2,00 m** (dois metros) a **largura mínima** da faixa reservada a trânsito de pedestres será de 75% (setenta e cinco por cento) da largura desse passeio.

(BELO HORIZONTE, 2010b, grifos nossos).

Figura 40 – Passeios: faixas de uso para pedestres, mobiliário, jardim



Fonte: Elaboração própria. Desenho adaptado da *Cartilha do Código de Posturas*, 2011, PBH. Disponível em: http://www.pbh.gov.br/codigo_posturas/cartilha_codigo_posturas.pdf. Acesso em: 30 jan. 2020.

Sobre as faixas de pedestres e jardins – Decreto 14.060/2010:

Art. 22 - A implantação de **faixa ajardinada** no passeio é:

I - **admitida**, desde que mantida a largura mínima da faixa reservada ao trânsito de pedestres;

II - **obrigatória**, quando prevista em projeto urbanístico específico;

III - **proibida** em passeios com elevado fluxo de pedestres, a critério do órgão municipal responsável pelo trânsito.

§1º - Quando localizada junto ao meio-fio a faixa ajardinada deve ser somente gramada.

§2º - A faixa ajardinada deverá estar no mesmo nível da faixa pavimentada contígua do passeio e poderá estar delimitada por elemento com altura máxima de:

I - 0,10 m (dez centímetros), quando localizada junto ao meio-fio;

II - 0,30 m (trinta centímetros), quando localizada junto ao alinhamento do lote lindeiro.

(BELO HORIZONTE, 2010b, grifos nossos).

Figura 41 – Passeios: faixa ajardinada como parte da vegetação urbana



Rua Juiz de Fora, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora.



Rua Fernandes Tourinho, Belo Horizonte.

Sobre a **largura e declividade** do passeio - Decreto 14.060/2010 (FIGURA 42):

Art. 19 - A construção, reconstrução, conservação e manutenção do passeio, além das demais regras, deve respeitar:

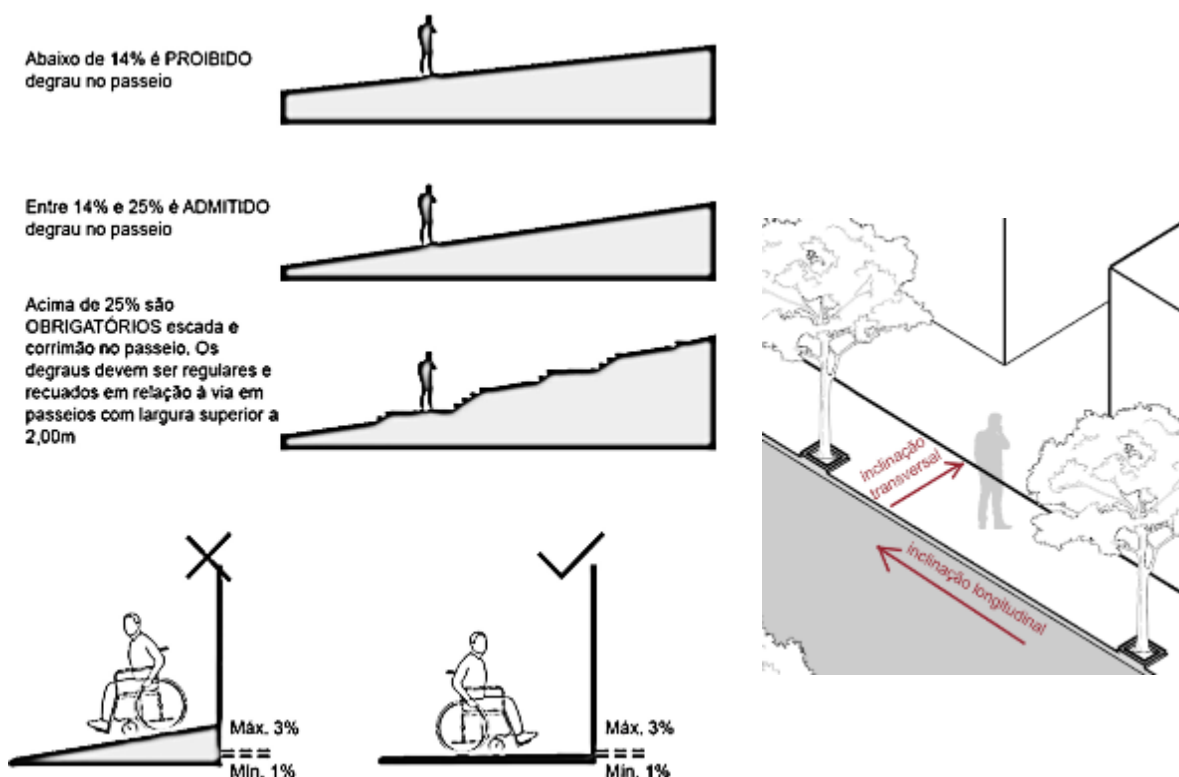
I - largura correspondente a **20%** (vinte por cento) **da largura da via** constante no Cadastro de Planta de Parcelamento do Solo - CP, com o meio-fio de 0,15 m (quinze centímetros) a 0,20 m (vinte centímetros) de altura em relação à sarjeta.

II - declividade longitudinal paralela à da pista de rolamento;

III - declividade transversal variando de 1% (um por cento) a 3% (três por cento), em direção ao meio-fio.

(BELO HORIZONTE, 2010b, grifos nossos).

Figura 42 – Passeios: largura e declividades longitudinal (paralela à pista) e transversal (1% a 3% em direção ao meio-fio)



Fonte: Elaboração própria. Desenho adaptado da *Cartilha do Código de Posturas*, 2011, PBH. Disponível em http://www.pbh.gov.br/codigo_posturas/cartilha_codigo_posturas.pdf. Acesso em: 30 jan. 2020.

Os arts. 11-D e 12-A da Lei 8.616/2003 e os arts. 19, 21 e 22 do Decreto 14.060/2010 são claros quanto à destinação e distinção de espaços para cada uso do passeio e suas condições de segurança e acessibilidade, mostrando compatibilidade com a literatura sobre a vitalidade das ruas por priorizar as pessoas e o acesso a todos. No entanto, não demandam a construção de passeios aprazíveis, apenas seguros, confortáveis e acessíveis para caminhar, mostrando incongruência com a literatura, que destaca a importância da agradabilidade da rua para a promoção da vitalidade.

Por outro lado, a possibilidade de implantar faixa ajardinada em passeio (art. 12 da Lei 8.616/2003 e art. 21 do Decreto 14.060/2010) é de grande valia quando o fluxo de pedestres não é intenso e as calçadas ficam subutilizadas e vazias. A pavimentação substituída por jardim amplia a área verde da cidade, o que contribui para o conforto ambiental e torna a paisagem mais agradável (MASCARÓ; MASCARÓ, 2005b, ALEXANDER, *et al.*, 2013). Compõe a qualidade de vegetação urbana, ao longo das ruas e ao nível do solo, contribuindo para a

biodiversidade da fauna e flora no meio urbano, conforme discutido no capítulo anterior. A conexão ambiental realiza-se no espaço aéreo, pelas copas das árvores, e no solo, pelas raízes e vegetação rasteira. Um aspecto dessa “cidade verde” são seus jardins e a ausência de revestimentos em passeios que trazem amenidades ao *habitat* humano e contribuem para a permeabilidade do solo, pois “a quantidade de asfalto quente e duro existente no mundo é demais [...] destrói o microclima e os animais e as plantas mal conseguem sobreviver” (ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 268). Portanto, essas posturas municipais se aproximam do marco teórico quanto à agradabilidade e a contribuição para amenizar o microclima local e proteção contra as intempéries, como o calor muito intenso.

Para alcançar seus objetivos, o art. 12 do Código de Posturas estabelece a quem cabe a execução e manutenção dos passeios, definindo responsabilidades e tratamento especial em algumas áreas.

Sobre responsabilidades, tratamento especial e manutenção do Executivo:

(Lei 8.616/2003):

Art. 12 - **Cabe ao proprietário** de imóvel lindeiro a logradouro público a **construção** do passeio em frente à testada respectiva, a sua **manutenção** e a sua **conservação** em perfeito estado.

§4º - O Município adotará medidas para fomentar a adequação dos passeios ao **padrão** estabelecido pelo Executivo, nos termos do regulamento.

§5º - O regulamento desta Lei irá definir os passeios considerados de fluxo intenso de pedestres, que receberão **tratamento especial e manutenção pelo Executivo**.
(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

(Decreto 14.060/2010):

Art. 12 - Excetuada a hipótese prevista no §2º do art. 12 do Código de Posturas, é **obrigação do proprietário** a construção, manutenção e conservação, em perfeito estado, de passeio em frente à testada do imóvel lindeiro a logradouro público, com estrita observância das demais normas prescritas neste Capítulo.

§1º - Os atos previstos no caput deste artigo independem de licenciamento.

§2º - Cabe ao Executivo a reconstrução ou conserto de passeio no caso de alteração de nivelamento, redução ou estrago ocasionado por preposto seu ou por arborização.
(BELO HORIZONTE, 2010b, grifo nosso).

É relevante refletir sobre a responsabilidade do proprietário na execução e manutenção do passeio em frente à testada de seu imóvel. Esta regra remonta à Lei municipal nº 328 de 1927 que regulava “a contribuição dos proprietários de imóveis para o calçamento das ruas e logradouros públicos da capital” e evoluiu para o total custeio do passeio.

Art. 1º - A fim de atender a pavimentação das ruas e logradouros públicos da Capital, cada **proprietário contribuirá com um terço do custo total do calçamento**, no trecho correspondente à testada de seu imóvel, quando situado em ruas de largura máxima de vinte metros.
(BELO HORIZONTE, Lei nº 328, 1927, grifo nosso).

Essa exigência dificulta a melhoria das calçadas da cidade, pois o ônus recai sobre o cidadão, apesar de tratar-se de um espaço público. A aplicação desta regra é compreensível na expansão urbana com novos loteamentos, pois este é objeto de comercialização e o Município recebe as áreas públicas após a sua implantação. Considerando a formação do maior conjunto espacial urbano destinado às pessoas, seria importante que a manutenção fosse uma tarefa pública. O regulamento prevê tratamento especial e manutenção pelo Executivo apenas nos passeios de fluxo intenso de pedestres. Assim, a intenção de construir uma “cidade caminhável”, como defendem Gehl, Kaefler e Reigstad (2006), fica na dependência da ação dos proprietários em cumprir a norma e da fiscalização pública. A literatura consultada não discute explicitamente quem deve realizar a manutenção das calçadas, embora, a partir das colocações feitas pelos autores, seja possível inferir que deve ser de responsabilidade do poder público pela importância que este espaço de qualidade tem para a vitalidade urbana.

A norma do §5º do art. 12, Lei 8.616/2003, reconhece a necessidade de criar, padrões diferenciados para alguns locais como, por exemplo, a área central de Belo Horizonte, que concentra diferentes usos, atividades e pessoas vindas de toda a região metropolitana. Com este dispositivo legal, em tese, cada rua poderia ser adequada às suas necessidades e aspectos culturais, valorizando sua identidade, o que possivelmente a torna mais atrativa.

Algumas ruas são emblemáticas nesse sentido, como as calçadas³⁴ de Copacabana do Rio de Janeiro e os mosaicos de pedras portuguesas de Lisboa (FIGURAS 43 e 44) que se vinculam ao patrimônio da cidade. Essa possibilidade legal é compatível com a recomendação da literatura sobre a criação de padrões diferenciados, pois além de promover a segurança, conforto e acessibilidade às calçadas, promovem um espaço humanizado, que qualifica a rua para as pessoas, mas igualmente para a imagem da cidade (LYNCH, 1990).

34 “O calçadão de Copacabana, de autoria de Burlle Marx, executado na década de 1970, sendo o maior exemplo de obra de arte aplicada existente no mundo. Foi pensado como um painel contínuo em escala urbana, onde o pedestre visualiza composições em pedra portuguesa que incorpora a figura das ondas que simbolizam o bairro. Foi trazido para o Rio em 1905 e utilizado, pela primeira vez, na atual Av. Rio Branco. Tornou-se um símbolo dos bairros novos da Zona Sul do Rio e do seu estilo de vida” (INEPAC. Disponível em: http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/323. Acesso em: 15 dez. 2019).

Figura 43 – Calçada em pedra portuguesa, Lisboa



Fonte: LisbonLux, 2019. Disponível em: encurtador.com.br/DINQW. Acesso em: 30 jan. 2020.

Figura 44 – Calçadas do Rio de Janeiro: na orla da praia de Copacabana, escultura do escritor Carlos D. de Andrade



Fonte: Instituto Estadual de Patrimônio Cultural, RJ (INEPAC). Disponível em: http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/323. Acesso em: 15 dez. 2019.

A questão da segurança e conforto, também associa-se ao tratamento do revestimento dos caminhos (FIGURA 45), que é fundamental para evitar acidentes e orientar as pessoas que tenham capacidades físicas diferenciadas. Portanto, o Código prevê padrões que atendam a essas necessidades, descritos a seguir.

Sobre o revestimento e padrões de passeio -

(Lei 8.616/2003):

Art. 14 - O **revestimento do passeio** deverá ser de material antiderrapante, resistente e capaz de garantir a formação de uma superfície contínua, sem ressalto ou depressão.

§1º - O Executivo poderá definir **padrões** para passeio e fixar prazos para a adaptação dos existentes, respeitando a **especificidade** de cada região do Município.

§2º - Os padrões deverão ser obedecidos inclusive para eventuais acréscimos posteriores aos passeios.

(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

(Decreto 14.060/2010):

Art. 14 - O **revestimento do passeio** deverá ser de material antiderrapante, resistente e capaz de garantir a formação de uma superfície contínua, sem ressalto ou depressão, ficando **vedado**:

I - **mosaico do tipo português**, em logradouros com declividade superior a **10%** (dez por cento);

II - o uso de pedra polida, marmorite, pastilhas, cerâmica lisa e cimento liso.

§1º - A Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano definirá, por meio de Portaria, os **padrões** para o revestimento de passeios, conforme a **especificidade** das regiões do Município, que deverão ser observados para os fins do disposto no art. 32 da Lei nº 9.725, de 15 de julho de 2009, e do art. 13 da Lei nº 8.616, de 14 de julho de 2003.

§2º - Os padrões deverão ser obedecidos inclusive para **acréscimos** posteriores aos passeios

(BELO HORIZONTE, 2010b, grifos nossos).

Figura 45 – Passeios: exemplos de revestimentos de Belo Horizonte



Fonte: Reportagem jornal *Hoje em Dia*. “BH registra 11 multas ao dia por passeios fora do padrão” – Bruno Inácio, 18 abr. 2019. Disponível em: <https://www. hojeemdia.com.br/horizontes/bh-registra-11-multas-ao-dia-por-passeios-fora-do-padr%C3%A3o-1.708305>. Acesso em: 15 dez 2019.

Ao se falar em segurança, conforto e acessibilidade, é primordial a condição do revestimento do passeio para prevenir o risco de acidentes e estar adequado ao movimento de pessoas, em especial, aquelas com necessidade especial, idosos, crianças, cadeirantes, deficientes visuais e auditivos, entre outros (GEHL, 2013, p. 132). O padrão de revestimento é estabelecido para toda a cidade, sendo vedado alguns materiais como a pedra portuguesa, exceto

em ruas do centro da cidade. A qualidade visual do revestimento das calçadas não é abordada no Código de Posturas, embora seja percebido como um elemento que contribui para a legibilidade (LYNCH, 1990) e experiências agradáveis (MEHTA, 2007). Gehl argumenta que os pisos tradicionais são importantes, pois tem personalidade e prestam homenagem à história, e podem ser mantidos utilizando faixas com pisos não escorregadios, combinando o velho e o novo, com proteção contra acidentes (GEHL, 2013, p. 133).

Completando a questão da segurança e conforto das pessoas, o Código de Posturas de Belo Horizonte, em seus arts. 15 a 20, admite algumas adaptações pontuais no passeio, reconhecendo que são necessárias para determinados usos, mas, impõe que seja preservada a função principal da circulação e proteção dos pedestres. São previstos o atravessamento do passeio para acesso ao lote com **rebaixamento** do meio-fio, o **rampamento** do passeio, e os **estacionamentos** nos afastamentos frontais (FIGURAS 46, 47, 48), como descrito a seguir.

Sobre o rebaixamento de meio-fio e rampamento de passeio - (Lei 8.616/2003)::

Art. 15 - O passeio não poderá ser usado como espaço de manobra, estacionamento ou parada de veículo, mas somente como acesso a imóvel.

§1º - É proibida a colocação de **cunha de terra**, concreto ou madeira ou de qualquer outro objeto no logradouro público para facilitar o acesso referido no caput deste artigo, sendo admitido o rebaixamento do meio-fio.

§2º - O **rampamento** do passeio terá apenas o comprimento suficiente para vencer a altura do meio-fio;

(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

Regulamentação sobre rebaixamento e rampamento – (Decreto 14.060/2010):

Art. 15 - O **rebaixamento** de meio-fio para **acesso de veículos** às edificações e o **rampamento** do passeio deverão atender as seguintes condições:

I - o **rebaixamento** de meio-fio deverá ter a mesma extensão da largura do acesso a veículos, podendo esta ser acrescida de 0,50 m (cinquenta centímetros) de cada lado, respeitada a extensão máxima definida no inciso V deste artigo;

II - o comprimento da **rampa** de acesso não poderá ultrapassar 1,0 m (um metro) e deverá ser perpendicular ao alinhamento do meio-fio, respeitada a faixa reservada ao trânsito de pedestre;

III - o **acesso de veículos** situar-se-á a uma distância mínima de 5,0 m (cinco metros) do alinhamento do meio-fio da via transversal no caso de **esquina**;

IV - da instalação do acesso de veículos não poderá resultar prejuízo para a **arborização** pública, cuja remoção poderá, excepcionalmente, ser autorizada, com anuência do órgão ambiental competente, sendo o custo de responsabilidade do requerente;

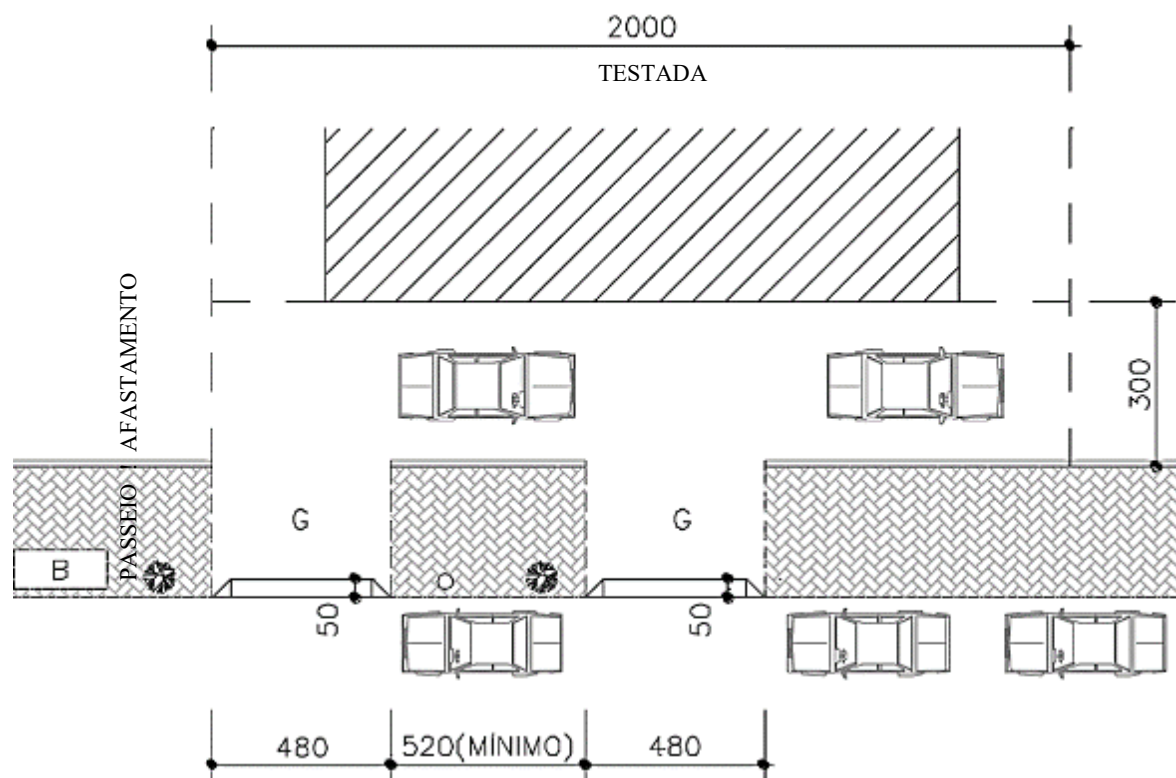
V - **para cada 10 m** (dez metros) de testada de terreno será permitido um **acesso com extensão de até 4,80 m** (quatro metros e oitenta centímetros), podendo haver acessos subsequentes;

VI - quando separados, a **distância mínima entre dois rebaixamentos**, em frente a um mesmo lote, será de **5,20 m** (cinco metros e vinte centímetros).

Parágrafo único - Os acessos de veículos em **postos de abastecimento** deverão atender às normas específicas do órgão municipal responsável pelo trânsito, sendo admitido rebaixamento de meio-fio com parâmetros diferentes dos definidos neste artigo.

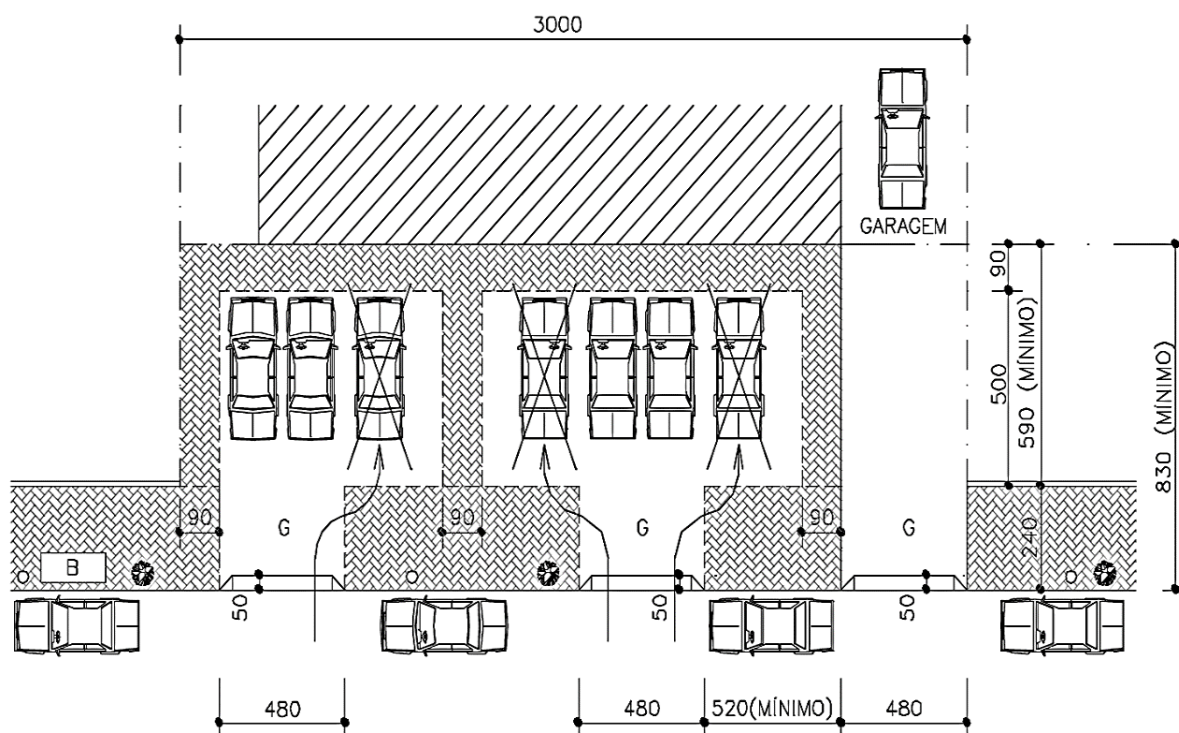
(BELO HORIZONTE, 2010b, grifos nossos)

Figura 46 – Rampamento e estacionamento: vagas paralelas sem ocupar o passeio



Fonte: *Manual de Práticas de estacionamento em Belo Horizonte*, PBH, BHTRANS, 2010. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/manuais-e-especificacoes/manuais>. Acesso em: 15 dez 2019.

Figura 47 – Rampamento e estacionamento: vagas perpendiculares sem ocupar o passeio



Fonte: *Manual de Práticas de estacionamento em Belo Horizonte*, PBH, BHTRANS, 2010. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/manuais-e-especificacoes/manuais>. Acesso em: 15 dez 2019.

A norma do art. 15 evita que soluções, comumente utilizadas para facilitar o acesso de veículos aos lotes, sejam danosas ao pedestre. Em algumas ruas, a transposição do passeio é feita com degraus, rampas, cunhas, etc., criando obstáculos ao movimento das pessoas. O Código proíbe a colocação de qualquer obstáculo no passeio e admite o rebaixamento do meio-fio, somente o suficiente para vencer a altura do meio-fio, sem alcançar a largura total do passeio e com uma distância mínima entre os rebaixos. O excesso de rebaixamentos do meio fio torna o passeio inseguro, como nos casos de postos de gasolina que transformam as calçadas em verdadeiras pistas de veículos, com rebaixo do meio-fio em toda a testada. Gehl (2013, p. 124) salienta que as cidades pensadas para pessoas, devem reduzir as interrupções nas calçadas, priorizando o fluxo contínuo dos pedestres, evitando muitos atravessamentos de veículos para entradas, garagens e estacionamentos, assim como vários cruzamentos de ruas veiculares, devendo dar preferência a passagem das pessoas. O autor indica que espaços atrativos promovem uma sensação de segurança em relação a acidentes (GEHL, 2013, p. 239).

O padrão adotado em Belo Horizonte atende, em parte, a estas recomendações quando limita os atravessamentos dos passeios para acesso aos imóveis, preservando o conforto da pessoa que está na calçada. O Código, no entanto, nada menciona sobre os cruzamentos excessivos de veículos, embora o órgão de trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS) tenha adotado soluções positivas de “*traffic-calming*” (medidas físicas para controlar a velocidade e redução tráfego de veículos), como a redução da pista de veículos em esquinas, piso elevado, entre outras.

Sobre o **estacionamento** de veículos **no afastamento frontal** - (lei 8.616/2003):

Art. 15 - O passeio não poderá ser usado como espaço de manobra, estacionamento ou parada de veículo, mas somente como acesso a imóvel.

§4º - Na hipótese em que a Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo possibilite a utilização do **afastamento frontal como área de estacionamento**, havendo conflito entre a circulação de pedestres e a de veículos, o Executivo poderá autorizar que a área reservada ao trânsito de pedestre seja transferida para **junto do alinhamento da edificação**, ficando a área de estacionamento no mesmo plano da via, podendo ser demarcada ou revestida com material diferenciado, conforme dispuser o regulamento.

§5º - Ocorrendo o disposto no §4º deste artigo, as áreas que forem destinadas a estacionamento ficarão desafetadas, enquanto durar a utilização prevista. (BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

Regulamentação sobre afastamento frontal (Decreto 14.060/2010):

Art. 16 - Na hipótese em que a Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo possibilite a utilização do **afastamento frontal como área de estacionamento**, havendo conflito entre a circulação de pedestres e a de veículos, o Executivo poderá autorizar que a área reservada ao trânsito de pedestre seja transferida para junto do alinhamento da edificação, ficando a área de estacionamento no mesmo plano da via.

§1º - A utilização do afastamento frontal e do passeio em conformidade com o disposto no caput deste artigo fica condicionada à:

I - emissão de **parecer** favorável pelo órgão municipal responsável pelo trânsito;

II - **construção de passeio junto à edificação**, em conformidade com os parâmetros legais e padrões de revestimento estabelecidos;

III - integração do passeio construído aos passeios vizinhos, assegurando a **continuidade do fluxo de pedestres**;

IV - **demarcação ou revestimento** da área destinada a estacionamento de veículos com material diferenciado, em conformidade com padronização estabelecida pelo órgão municipal responsável pelo trânsito. [...]

§3º - Enquanto durar a utilização prevista no caput deste artigo, as vagas de estacionamento criadas ficam destinadas a **uso privativo**.

(BELO HORIZONTE, 2010b, grifos nossos).

A adaptação pontual do passeio, prevista no §4º do art. 15, sobre o uso do afastamento frontal como estacionamento em imóveis situados em vias arteriais e de ligação regional independe de licença, mas deve atender à legislação municipal, ao Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997) e a parecer técnico da BHTRANS, que avalia o fluxo de pedestres e a intensidade do tráfego. A norma atende, em parte, aos pressupostos da literatura quanto à segurança e livre acesso dos passeios na medida que preserva a faixa de pedestres junto ao alinhamento e a garantia do uso público dessa área, embora possa haver acidentes nesse percurso. No entanto, esta solução contraria a recomendação teórica de reduzir os espaços para automóveis (JACOBS, 2014; GEHL, 2013) e de considerar que a vida na cidade deve ter um papel-chave no planejamento urbano (GEHL, 2013, p. xiv).

Essa questão é comum em centralidades, frente ao desejo dos motoristas em conduzir o carro até a porta da loja, o que, em excesso, pode prejudicar o espaço dos pedestres e aumentar o trânsito de veículos, embora facilite alguns usos emergenciais como em farmácias (FIGURA 48). Esse desenho da microescala urbana remete ao conceito da “cidade invadida” de Gehl (2013), que caracteriza os dois momentos históricos que corroeram o espaço de uso das pessoas: a explosão do uso dos automóveis e sua influência na infraestrutura da cidade, e a prática do urbanismo fora da escala humana.

Outra consequência desse desenho urbano refere-se à obstrução das “frentes de rua”, cujos estacionamentos em frente às fachadas dificultam a visibilidade e prejudicam a interação e a conexão entre os espaços, restringindo o papel importante que exercem para a vida pública (WHYTE, 2004; MEHTA, 2007, ALEXANDER *et al.*, 2013),.

Figura 48 – Estacionamento em afastamento frontal com recuo do passeio para atendimento à farmácia



Avenida do Contorno com Rua Lavras, Savassi, Belo Horizonte.

Fonte: Arquivo da autora.

As posturas de Belo Horizonte, admitem outras adaptações pontuais nos passeios, para canalizações, proibindo obstáculos e permitindo apenas a interferência da calçada em frente à testada do lote para acesso ao imóvel e plantio de árvores, conforme detalhado a seguir.

Sobre canalizações de águas pluviais:

Art. 18 - As águas pluviais serão canalizadas por baixo do passeio até a sarjeta linceira à testada do imóvel respectivo, sendo proibido seu lançamento sobre o passeio, inclusive através de abertura de drenos para passagem de águas em muro de alinhamento frontal.

(BELO HORIZONTE, 2010b).

Sobre obstáculo, porta e portão:

Art. 17 - É proibida a instalação precária ou permanente de **obstáculo físico** ou de equipamento de qualquer natureza **no passeio ou projetado** sobre ele, salvo no caso de mobiliário urbano.

Parágrafo único - Equipara-se a obstáculo físico permanente a **porta** ou o **portão** com abertura sobre o passeio.

(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

A norma (art. 16 da Lei 8616/2003 e art. 18 do Decreto 14.060/2010) acompanha a recomendação teórica de calçadas seguras, confortáveis e desobstruídas quando cuida da

questão sanitária mantendo as calçadas secas sem configurar o antigo cenário de cidades insalubres com águas servidas “correndo a céu aberto”. Na mesma intenção, o art. 17 da Lei 8.616/2003 proíbe a instalação de qualquer obstáculo sobre o passeio, incluindo a prática comum de abertura de portões sobre ele. Essas normas reafirmam a importância, dada pela literatura de passeios que propiciem o livre trânsito aos pedestres, indicando que qualquer construção/instalação deve ser interiorizada no lote, não sendo utilizada a rua para tal fim.

O regulamento dos arts. 18 a 20 define dimensões, declividades e características, para os passeios, observando as adequadas condições de uso para todas as pessoas.

Sobre o **afastamento frontal** mínimo configurado como **extensão do passeio**:

Art. 19 - As regras referentes às operações de construção, manutenção e conservação do passeio contidas nesta Lei aplicam-se também ao **afastamento frontal** mínimo configurado como **extensão do passeio**.
(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

Afastamento frontal como extensão de passeio – (Decreto 14.060/2010):

Art. 17 - O afastamento frontal mínimo das edificações em terrenos lindeiros a **vias arteriais e de ligação regional** deve dar **continuidade ao passeio**, não sendo permitida a instalação de elementos construtivos, exceto **pilares de sustentação**, respeitado o livre trânsito no local.

Parágrafo único - As regras referentes às operações de construção, manutenção e conservação do passeio contidas no Código de Posturas e neste Decreto aplicam-se também ao afastamento frontal mínimo configurado como **extensão do passeio** a que se refere o caput deste artigo.
(BELO HORIZONTE, 2010b, grifos nossos).

A previsão do art. 19 da Lei 8.616/2003 de configurar o afastamento frontal como extensão do passeio amplia as áreas para pedestres e favorece, especialmente, as ruas com grande movimento e se alinha à recomendação de MEHTA (2007) de fomentar a vitalidade das ruas por meio de calçadas com larguras generosas. No entanto, a conformidade com a literatura se dá desde que a ampliação da calçada seja realmente necessária, considerando que algumas destas vias são subutilizadas. Este é o caso do trecho da “Linha Verde” (Boulevard Arrudas) que intercepta o centro da cidade, que tem suas calçadas estendidas por ser de ligação regional e apresentam trânsito reduzido de pessoas, sendo que poderiam ser ajardinadas para dar jus ao nome “verde” e “*boulevard*”. Dessa forma, as regulamentações para estarem em conformidade com a literatura, deveriam ser baseadas em estudos dos espaços de sociabilidade, como é feito para o tombamento de um bem, que é posterior à elaboração de dossiê e aprovação pelo

Conselho CDPCM-BH³⁵, ou das intervenções no trânsito (estacionamentos rotativos, alargamento de calçadas, etc.) que se dão a partir de estudos da BHTRANS, como contagem do volume de veículos, etc. Esta questão se relaciona aos afastamentos frontais, uso do solo e normas para áreas centrais, inseridas na Política de Trânsito e Transportes, no Plano Diretor e LPOUS.

Outra característica físico-espacial relevante das calçadas refere-se à sua declividade que remete à condição humana de caminhar e vencer desníveis entre lugares (FIGURAS 49 e 50), e ao devido escoamento das águas por gravidade sem retenções, conforme tratado no Código.

Sobre declividade, greide, degrau - (lei 8.616/2003):

Art. 20 - O regulamento deste Código definirá as dimensões, as declividades e as características a serem observadas para a construção, conservação e manutenção do passeio, respeitando, dentre outras, as seguintes regras:

I - a construção de passeio observará o greide da rua, sendo vedada a construção de degrau, salvo nos casos em que, em razão da declividade do logradouro público, o regulamento deste Código admitir ou determinar;
(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

Sobre as declividades, degrau - (Decreto 14.060/2010):

Art. 19 - A construção, reconstrução, conservação e manutenção do passeio, além das demais regras, deve respeitar:

II - declividade **longitudinal** paralela à da pista de rolamento;

III - declividade **transversal** variando de 1% (um por cento) a 3% (três por cento), em direção ao meio-fio.

(BELO HORIZONTE, 2010b, grifos nossos).

Sobre vencimento de desníveis – greide e degrau :

Art. 20 - A construção de **degrau na faixa reservada ao trânsito de pedestre** sujeita-se às seguintes regras:

I - é **vedada** em passeio com declividade inferior a 14% (quatorze por cento);

II - é **admitida** em passeio com declividade igual ou maior a 14% (quatorze por cento) e menor ou igual a 25% (vinte e cinco por cento);

III - é **obrigatória** em trechos de passeios com declividade acima de 25% (vinte e cinco por cento).

Parágrafo único - Para as situações previstas nos incisos II e III do caput deste artigo devem ser respeitadas as seguintes características construtivas:

I - **espelho** dos degraus com altura máxima de 0,20 m (vinte centímetros) e **piso** mínimo de 0,25 m (vinte e cinco centímetros);

II - **uniformidade** das dimensões dos degraus;

III - **patamares** a cada 20 (vinte) degraus, no máximo.

(BELO HORIZONTE, 2010b, grifos nossos).

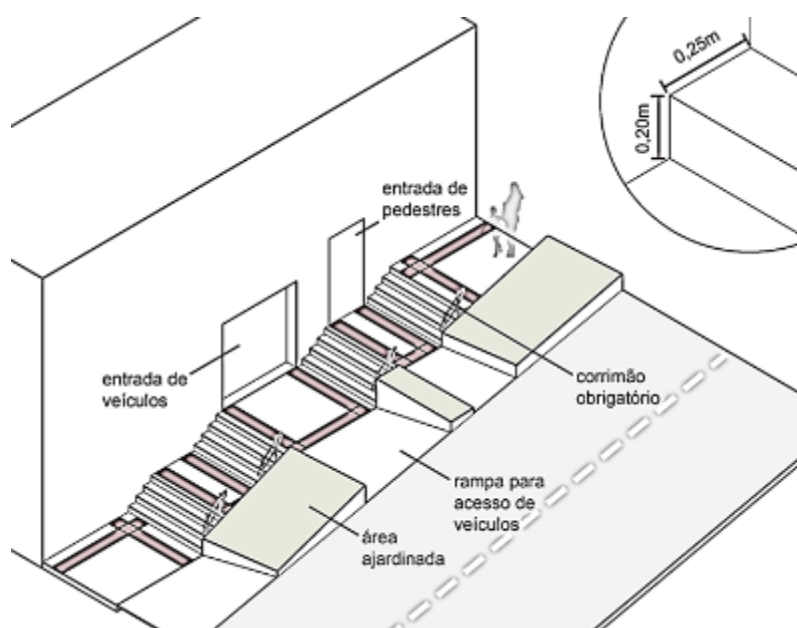
35 CDPCM-BH - Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural de Belo Horizonte, órgão responsável pela proteção do patrimônio cultural de Belo Horizonte analisa e delibera sobre processos de inventário, tombamento, registro imaterial, documental e intervenção nos conjuntos urbanos protegidos e em imóveis tombados

Figura 49 – Rua com declividade com utilização de degraus nos passeios



Rua Matipó, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora.

Figura 50 – Padrão de passeios com declividade acentuada



Fonte: Elaboração própria. Desenho adaptado da *Cartilha padrão de passeios*, PBH. Disponível em: https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/politica-urbana/PASSEIO/cartilhailustrativa_padraopasseiospbh.pdf. Acesso em: 17 dez. 2019

Em Belo Horizonte, a declividade acentuada de algumas ruas exige um esforço excessivo das pessoas para o deslocamento o que, muitas vezes, é inviabilizado. Para vencer os desníveis, são construídas escadas e rampas com instalação de corrimão e guarda-corpo. Para Gehl (2013 as escadas), quando imprescindíveis, devem ser confortáveis e ter algum interesse visual; devendo ser preferida a execução de rampas, pois podem manter o ritmo da caminhada, embora nem sempre tenham a mesma personalidade das escadas

Escada e degraus são um verdadeiro desafio físico e psicológico para os pedestres, se puderem os pedestres certamente vão evitá-los. No entanto, assim como no caso do comprimento das ruas, é possível disfarçar as escadarias para tornar o trajeto mais viável. [...] As escadas são interrompidas nos patamares, dividindo a subida em segmentos mais curtos. É como andar de “praça em praça”, o indivíduo jamais verá toda a escada em sua exaustiva extensão (GEHL, 2013, p. 131).

Além dos degraus e rampas, a solução passa por utilização de mecanismos de mobilidade que o Código não menciona como, por exemplo, plataformas, elevadores, planos inclinados, entre outros (FIGURAS 51, 52), que são mais eficientes, mas demandam investimentos mais elevados. As centralidades, em geral, têm acessos fáceis e, na prática, o mercado mostra que locais atrativos para seus clientes apresentam uma “boa forma” da rua, que inclui acessibilidade, segurança e conforto, reafirmando o que diz a literatura (GEHL, 2013; MEHTA, 2007). Entretanto, alguns cenários diferentes podem ser atrativos como a Lombard Street, em São Francisco, EUA; a escada Selarón, no Rio de Janeiro (FIGURAS 53, 54); a escadaria da Praça de Espanha em Roma, Itália e da Igreja São José, em Belo Horizonte.

Figura 51 – Soluções mecânicas de mobilidade vertical em espaços públicos



Elevador da Bica, Lisboa, Portugal. Encaixado na encosta do bairro histórico da Bica, é utilizado para vencer o desnível entre ruas.

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa. Disponível em: http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VISITAR/Lazer_entretenimento/Imagens/. Acesso em: dez. 2019.

Figura 52 – Elevador Lacerda, Salvador, Bahia



Fonte: IPHAN.

Disponível em: <http://www.ipatrimonio.org/?p=19530#!/map=38329&loc=-12.974318678923678,-38.5131150484085,17>. Acesso em: 15 dez. 2019.

Figura 53 – "Lombard Street", São Francisco, EUA



Foto: Michael Macor, *The Chronicle*.

Disponível em: <https://s.hdnux.com/fotos/57/16/17/12379091/9/1024x1024.jpg>. Acesso: 17 dez. 2019.

Figura 54 – Escadaria Selarón, Rio de Janeiro



R. Joaquim Silva, S/N - Centro, Rio de Janeiro.

Disponível em: encurtador.com.br/psKRU. Acesso: 17 dez. 2019.

A questão das calçadas íngremes é um ponto importante em Belo Horizonte, por suas características de sítio montanhoso, ruas e ocupação consolidadas, embora as centralidades, onde a vida pública e a concentração de pessoas são mais vigorosas, apresentem declividades mais favoráveis. A condição de acessibilidade é um fator importante para a “cidade para as pessoas” (GEHL, 2013), tornando-a mais atrativa para todas as idades, necessidades e habilidades. A legislação procura atender a essas recomendações, no entanto, pelo senso comum, parece distante dessa conquista, dependendo de investimentos e alternativas técnicas.

As regras sobre passeios são extensivas a todos os lugares e caminhos que as pessoas usam, incluindo o quarteirão fechado, canteiro central, a travessia e o afastamento frontal configurado como extensão do passeio. Os padrões podem ser específicos para cada região, desde que respeitem as regras básicas relacionadas à segurança, conforto, acessibilidade, a reserva de faixas para arborização e mobiliários, bem como às condições sanitárias e ambientais adequadas. Indubitavelmente, a padronização de passeios é um fator importante para a vitalidade urbana, pois esses elementos são parte da paisagem urbana e interferem no deslocamento das pessoas pela cidade. Em geral, é um padrão de toda a cidade, mas pode ser específico para algumas regiões da cidade. Por instrumentos³⁶ do Executivo, são definidos os padrões³⁷ de passeio (FIGURA 55) para todo o município de Belo Horizonte, com regras, orientações, desenhos técnicos e especificações para sua execução, com principais diretrizes que observem:

- a) As normas do Código de Posturas de Belo Horizonte;
- b) As normas da ABNT NBR 9050/2015 e 16537/15 sobre acessibilidade, incluindo a previsão de piso tátil para orientação de pessoas, em especial com deficiência visual;
- c) As recomendações do Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte;
- d) A definição de novos padrões para determinadas áreas do Município em função de características específicas de seus passeios.

Atendendo ao Código de Posturas de Belo Horizonte, são definidos por Decreto³⁸ os passeios que necessitam de tratamento especial pelo fluxo intenso de pedestres:

³⁶ PBH, Portaria SMPU nº 057/2018. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/politica-urbana/informacoes/legislacao-urbanistica>. Acesso em: dez. 2019.

³⁷ PBH, Padronização de passeios para o Município e Belo Horizonte. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/politica-urbana/informacoes/passeios>. Acesso em: dez. 2019.

³⁸ CMBH, Decreto nº 14.913/2012. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-legislacao/decreto/14913/2012>. Acesso em: dez. 2019.

Art. 1º - Ficam definidos como passeios de fluxo intenso de pedestres no Município aqueles situados nos seguintes trechos de via:

I - Avenida Afonso Pena, entre as Ruas Espírito Santo e dos Tupinambás;

II - Avenida Afonso Pena, entre as Ruas dos Tamoios e São Paulo;

III - Avenida Amazonas, entre as Ruas dos Tamoios e Espírito Santo;

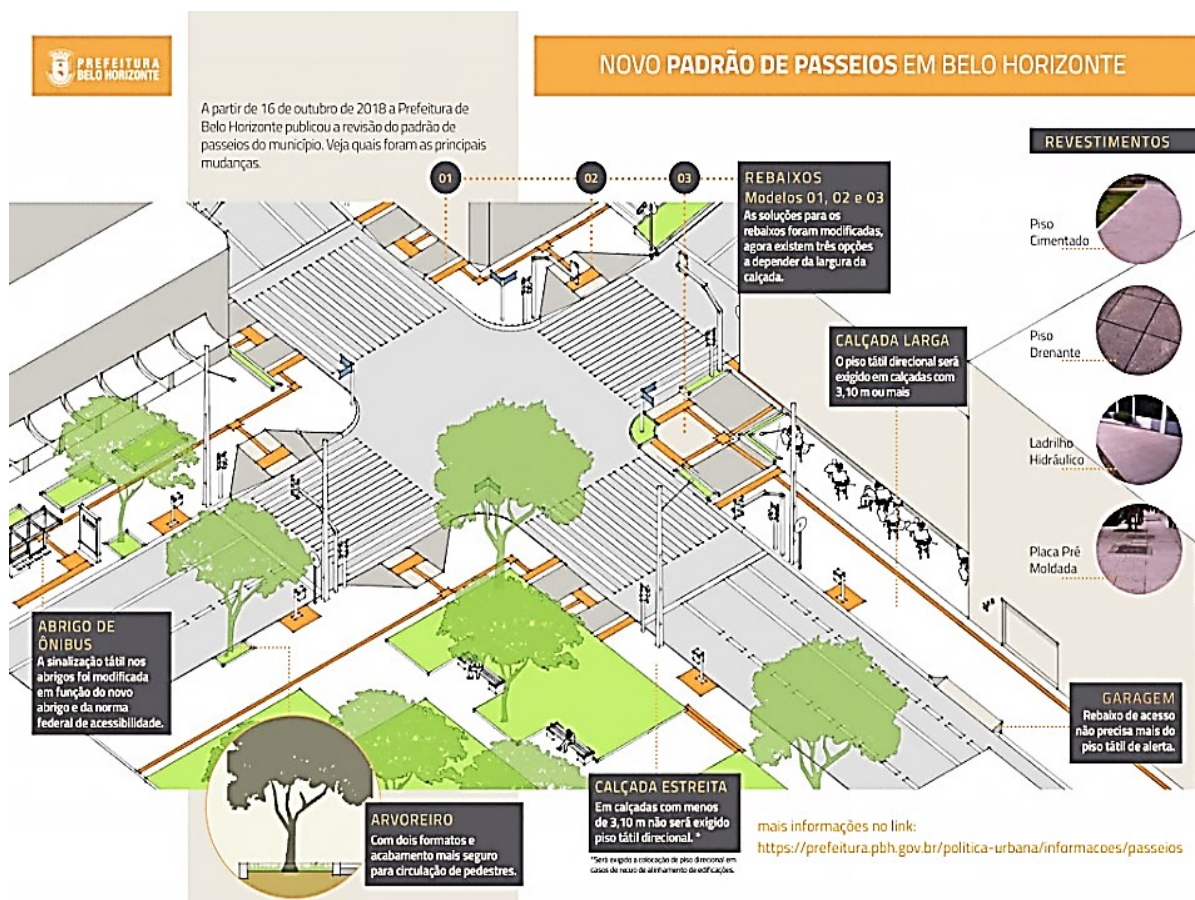
IV - Avenida Amazonas, entre as Ruas São Paulo e dos Tupinambás;

V - Rua Rio de Janeiro, entre as Ruas dos Tamoios e dos Tupinambás, de ambos os lados da via;

VI - Rua dos Carijós, entre as Ruas São Paulo e Espírito Santo, de ambos os lados da via.

(Decreto 14.913/2012).

Figura 55 – Exemplo de padrão de passeios em Belo Horizonte



Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte. Atualização em 22/03/2019. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/politica-urbana/informacoes/passeios>. Acesso em: 16 dez. 2019.

Como discutido, as calçadas formam um ambiente urbano importante para a escala humana sendo visualizado de diferentes maneiras à medida que se caminha e, além de preverem as condições mínimas de segurança e conforto ao pedestre, podem constituir uma arte urbana com cores e desenhos que geram fonte de memória e experiência sensorial. São um elemento físico-espacial construído continuamente, por novos passeios e adequações dos existentes, com potencial para configurar pontos de referência, demarcar ambientes, orientar movimentações, definir rotas preferenciais, destacar marcos e embelezar a rua. Todas essas características fazem

das calçadas um importante contributo para a vitalidade das ruas. O Código reconhece esta premissa quando prevê o tratamento especial e a manutenção pelo Executivo dos passeios de fluxo intenso de pedestres. Esses padrões diferenciados podem contribuir para que a população se aproprie dessa linguagem urbana e do conteúdo cultural desse elemento. Podem criar locais onde as qualidades do espaço urbano estão presentes e as necessidades dos usuários fundem-se aos detalhes arquitetônicos (WHYTE, 2004; MEHTA, 2007). As características locais podem ser destacadas e oferecer oportunidades para melhorar o ambiente (GEHL, 2013), como uma acupuntura urbana (LERNER, 2003).

Concluindo, observa-se que a regulamentação do Código de Posturas sobre os passeios de Belo Horizonte não se alinha, completamente, com a literatura, pois centra-se na circulação de pessoas, o que reforça a concepção das ruas como conexões. A lei não explicita a importância da promoção da experiência urbana agradável nem da garantia da existência de locais de permanência. Basicamente, objetiva assegurar um caminhar seguro, acessível e confortável, enquanto a literatura conceitua a rua como local de destino e permanência, de modo a acomodar as atividades estacionárias e sociais (JACOBS, 2014; MEHTA, 2007; WHYTE, 2004; GEHL, 2013). Verificou-se que o Código exige a reserva de faixa nas calçadas prioritária aos pedestres, mas não detalha a sua adequação às necessidades biológicas e sociais das pessoas, como a reserva de espaços para conversar, observar, ver vitrine, esperar por alguém, etc., bem como não menciona a experiência de agradabilidade como um convite para as pessoas frequentarem as ruas. Em relação à convivência com os veículos e proteção contra acidentes, regulamenta alguns pontos como travessias e interrupções dos passeios, mas deixa a cargo da BHTRANS³⁹ as adaptações, novamente focalizadas no fluxo e não na permanência das pessoas. Em algumas questões que favorecem a vitalidade, o Código de Posturas de Belo Horizonte é incompleto – como o desenvolvimento de rotas especiais de pedestres, o tratamento das superfícies de infraestrutura subterrânea como tampas e caixas de passagem, soluções para desníveis e declividades acentuadas e padrões de revestimento de passeios agradáveis e artísticos. Há normativas que precisam ser discutidas como o uso dos afastamentos frontais para estacionamentos de veículos quanto ao impacto aos pedestres e a exigência de extensão de passeios sem considerar a característica do local. Todas essas questões apontam para a

³⁹ A PBH e BHTRANS estabelecem normativas complementares sobre o controle da acessibilidade, evitando a continuidade do rebaixamento que não distingue o que é via e lote, expondo os pedestres a riscos, prevendo parâmetros sobre: uso do solo associado à classificação viária; afastamentos frontais dos lotes tratados como continuidade dos passeios; recuo de alinhamento dos lotes, caracterizando-o como área não edificável destinado a futuro alargamento da via; previsão de número mínimo de vagas de demandas dos postos; exigência quanto às taxas de permeabilidade e área vegetada, dentre outras.

necessidade de estudos para tratamento dos passeios como lugar de estar das pessoas, incluindo a diversidade, a intensidade de fluxos e as peculiaridades locais.

3.3 O plano vertical

Sem construções na cidade, as ruas não têm utilidade. Há sempre uma ação e uma reação entre os dois papéis principais do espaço especial: por um lado, o de contribuir para o uso do espaço público e, por outro, o de interferir nesse uso. (JACOBS, 2014, p. 181).

Esta seção discute os elementos regulamentados pelo Código de Posturas de Belo Horizonte que compõem o plano vertical da paisagem percebido pelos pedestres na microescala da rua, considerando-se dois tipos: os elementos da zona de fronteira, entre o logradouro público e as propriedades, e os engenhos de publicidade. Os primeiros, são elementos que formam uma zona de transição identificados como gradil, muro, vidro, mureta, portão, janela, vitrine, aberturas e detalhes como banco, jardineira, recanto, reentrância, saliência, entre outros, situados no alinhamento dos lotes e fachada das edificações. Influenciam a qualidade da interface do espaço público com as propriedades, podendo ter uso exclusivo ou compartilhado, a critério do proprietário. Essa divisa recebe os elementos do plano vertical, embora possa ser constituída apenas com tratamento diferenciado de elementos horizontais como jardins, diferenças de pavimentos, degraus, rampa, extensão do passeio e outros. Os segundos são os engenhos de publicidade, instalados como suportes à veiculação de mensagens, visíveis do logradouro público, que influenciam a paisagem urbana. Alguns desses elementos são regulados pelo Código de Posturas quando afetam o interesse público, harmonia e equilíbrio almejados pela lei, considerando o tipo da mensagem e de suporte (QUADRO 7).

Quadro 7 - Plano Vertical: elementos físico-espaciais regulados pelo Código de Posturas de Belo Horizonte

Código de Posturas	Logradouro público	Propriedades
Operações de construção, manutenção e conservação	Limpeza de muros Obras e serviços	Fechamento de lote vago Tapume e Barracão de obra
Instalação de publicidade	Engenho de publicidade	Engenho de publicidade

Fonte: Elaboração própria.

A literatura sobre as ruas mostra a importância dessa interface para a vida pública quando torna os ambientes permeáveis, articulados e personalizados, podendo despertar o interesse dos pedestres e marcar o cotidiano das pessoas com memórias sobre a cidade (GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006; MEHTA, 2007). Geralmente, esses elementos dão forma e margeiam os passeios, configurando uma zona de transição (GEHL, 2013; ALEXANDER *et al.*, 2013) que pode contribuir para experiências aprazíveis e formação de espaços semipúblicos. Neste sentido, são valorizados os elementos do plano vertical que promovam a permeabilidade, articulação e personalização com soluções que tornem a transição suave entre o nível térreo na interface com o logradouro (GEHL, 2013; MEHTA, 2007; CARR *et al.*, 1992; BENTLEY *et al.*, 1985).

A qualidade da **permeabilidade** é crucial para a vitalidade da rua (GEHL, 2013; MEHTA, 2007; WHYTE, 1980; CARR *et al.*, 1992; BENTLEY *et al.*, 1985), sendo alcançada com a conexão física, quando o acesso é livre, e com a conexão visual, que permite perceber os ambientes em ambos os lados da fronteira, por meio de aberturas, transparências, jardins e vidros, janelas, muretas, entre outros elementos. Costumeiramente, essa conexão forma ambientes semipúblicos, onde são colocadas mesas, cadeiras, toldos, etc., ocorrendo um uso compartilhado dos espaços. A qualidade da **articulação e personalização** da fachada é alcançada pelo uso de detalhes, cantos, fendas, reentrâncias, degraus e saliências no nível da rua (MEHTA, 2007) ou espécies de bancos, muretas, pilares e arcos (GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006), assim como a utilização de elementos que dão toques peculiares, tais como expositores, decorações, iluminação, cartazes, bandeiras, jardineiras, vasos, canteiros de flores e outros, na intenção de criar ambientes atrativos (MEHTA, 2007, p. 176). O encontro do espaço público com as propriedades pode criar lugares aprazíveis para as pessoas, contribuindo para um ambiente de sociabilidade em contraposição à monotonia de ruas margeadas por muros cegos, sem conexão, apontada como um desestímulo ao uso da rua.

Da mesma forma, a **personalização** das fachadas pode favorecer o ambiente e a comunicação visual da cidade, quando inclui engenhos de publicidade de qualidade, sem gerar poluição com mensagens indicativas e de valor artístico, que trazem colorido à cidade (MOLES, 2004; PORTELLA, 2008). Os engenhos de publicidade fazem parte da paisagem e podem trazer informações importantes na organização e referência de pontos relevantes da cidade, contribuindo para a legibilidade da cidade, com placas indicativas e institucionais, bem como atender as demandas de anúncios publicitários (comerciais, eventos, etc.) que, em geral,

utilizam cores vibrantes e iluminação que podem ser considerados estímulos sensoriais positivos sem se tornarem geradores de poluição visual.

A poluição visual corresponde à degradação do espaço urbano em função do **uso desordenado de anúncios comerciais**, os quais são fixados sem ser consideradas as características **estéticas** dos edifícios e a identidade do **espaço urbano**. Dentro desse conceito, anúncios comerciais colocados no espaço urbano de modo ordenado e respeitando a identidade do lugar não podem ser classificados como causadores da poluição visual (PORTELLA, 2008, p. 1, grifos nossos).

Portanto, esses microelementos do plano vertical impactam a intensidade de uso das áreas térreas e a vitalidade urbana quando associadas à conexão física e visual da zona de transição (GEHL, 2013; MEHTA, 2007; BENTLEY *et al.*, 1985), bem como ao tratamento de frentes de lotes e à comunicação visual da cidade, com a exposição de imagens visíveis do espaço público. Para o propósito da pesquisa, será verificada a evidência de normas de posturas sobre elementos do plano vertical frente à promoção das qualidades de permeabilidade, diversidade, personalização e articulação, relacionadas às experiências de segurança, proteção, conforto e agradabilidade.

3.3.1 Elementos da zona de transição

Na maioria das vezes, uma edificação é considerada como se fosse algo orientado para dentro – voltado para os ambientes internos. As pessoas não costumam ver uma edificação como algo que também deve ser orientado para o exterior. (ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 752)

Inicia-se a análise do plano vertical com os elementos físico-espaciais presentes no alinhamento, afastamento e fachada, a saber: gradil, muro, vidro, mureta, portão, janela, vitrine, abertura e detalhes como banco, jardineira, recanto, reentrância, saliência, entre outros, que interferem na experiência urbana à medida que concretizam as zonas de transição. O alinhamento⁴⁰ pode receber fechamentos como muro, gradil, vidro, aberturas como mureta, portão, fresta e detalhes como jardineira, reentrância, saliência, vitrine, etc., ou se manter livre de barreiras físicas configurando fruição pública⁴¹ ou extensão do passeio no afastamento frontal (FIGURA 56). Como aponta Alexander *et al.* (2013, p. 194), essa configuração é

⁴⁰ Termos referenciados no ANEXO A – Código de Posturas: “ALINHAMENTO: limite divisório entre o lote ou terreno e o logradouro público”. “TESTADA DO LOTE OU TERRENO: medida da linha divisória entre o lote ou terreno e o logradouro público, conforme o Anexo II-C desta Lei”.

⁴¹ Conceito de fruição pública: “A área de fruição pública é o espaço contíguo ao logradouro público, destinado à ampliação de áreas verdes e à formação de faixas, largos e praças para convívio coletivo” (Lei nº 11.181/2019, §5º, art. 36).

vinculada ao modo de vida e escolha dos proprietários, embora em alguns locais haja regra específica para a extensão de passeio no afastamento frontal, em respeito ao Plano Diretor.

Figura 56 – Tratamento da zona de transição, entre o passeio e o lote



Avenida Francisco Sales 1221, Belo Horizonte.

Fonte: Arquivo da autora.

O Código de Posturas de Belo Horizonte define poucos parâmetros sobre os elementos instalados no alinhamento, somente no que dispõe sobre a limpeza de muros e fechamento de lote vago, conforme a seguir.

Limpeza de muros e paredes:

Art. 30 - A limpeza do logradouro público observará as disposições contidas no Regulamento de Limpeza Urbana do Município.

Art. 32 - O Executivo exigirá que os **muros e paredes** pintados com propaganda comercial ou política **sejam limpos** imediatamente após o prazo previsto pela legislação específica ou pelo licenciamento concedido para a pintura.
(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

Fechamento de lote vago, vedação, acesso e limpeza:

Art. 201 - Entende-se por terreno ou **lote vago** aquele destituído de qualquer edificação permanente.

Art. 202 - Em logradouro público dotado de meio-fio, o proprietário de terreno ou **lote vago** deverá **fechá-lo em sua divisa com o alinhamento, com vedação de no mínimo 1,80 m** (um metro e oitenta centímetros) de altura, medida em relação ao passeio.

§1º - O **fechamento** de que trata este artigo poderá ser feito com qualquer **material** admitido no regulamento, **podendo este padronizar ou proibir** determinado material em alguma área específica do Município.

§2º - O material a ser usado no fechamento deverá ser capaz de impedir o carreamento de material do lote ou terreno vago para o logradouro público.

§3º - Deverá ser **previsto um acesso** ao terreno ou lote vago.

Art. 203 - É proibido o despejo de lixo no terreno ou lote vago.

Parágrafo único - O proprietário de terreno ou lote vago é obrigado a mantê-lo limpo, capinado e drenado, independentemente de licenciamento os respectivos atos.

(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

Terreno vago e Código de Edificações:

Art. 117 - O lote, o conjunto de lotes ou o terreno limdeiro a logradouro público dotado de meio-fio será **mantido fechado, limpo, drenado e roçado**, aplicando-se-lhes as disposições da Lei nº 9.725, de 15 de julho de 2009, que contém o Código de Edificações do Município.

(BELO HORIZONTE, 2003b, grifos nossos).

Observa-se que o Código de Posturas de Belo Horizonte limita-se a atribuir ao proprietário a responsabilidade pela limpeza de muros e o fechamento de terrenos vagos. A limpeza do espaço público é fundamental para a qualidade do ambiente e da saúde, mas a solução da interface entre a propriedade e o logradouro público são determinantes para a agradabilidade e uma sensação de segurança na rua, quando há conexão física e/ou visual na zona de transição. Embora às vezes se utilizem vidros, cercas, grades e jardins, as interfaces (alinhamentos) são, na sua grande maioria, configuradas com muros de alvenaria, que formam uma barreira visual impenetrável. Para complicar a situação, não é incomum o uso de cercas elétricas, concertinas, arame farpado e cacos de vidro na parte superior dos muros, o que traz um receio nas pessoas que passam pelo passeio, além de uma estética agressiva da cidade. Esses dispositivos de segurança não são regulamentados neste aspecto, limitando-se à segurança técnica.⁴²

O Código de Postura não define parâmetros sobre aberturas, acessos e detalhes a serem dados à propriedade em interface com o espaço público, limitando-se a uma norma para terreno vago, incluída no art. 202, que exige a vedação do terreno ou lote vago com 1,80 m de altura, com qualquer material e um acesso. Em geral, são executados muros de alvenaria e esta regra não incentiva tratamentos e usos diferenciados do lote que poderiam favorecer à cidade, como por exemplo um terreno de topo de morro que permite a visada da cidade, funcionando

⁴² Decreto 14.060/2010: “Art. 103 - A instalação de cerca elétrica ou qualquer dispositivo de segurança que apresente risco de dano à terceiro independe de licenciamento, devendo ser mantida no local a documentação relativa à responsabilidade técnica pela instalação do dispositivo, para apresentação à fiscalização, sempre que solicitada”.

como um mirante. Neste sentido, o Código de Posturas se distancia do marco teórico e indica uma lacuna sobre como lidar com este tema, considerando que a literatura recomenda que deve haver interação entre o espaço público e as propriedades, evitando muros sem aberturas (MEHTA, 2007; JACOBS, 2014; ALEXANDER *et al.*, 2013; GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006).

Ao menos algum lugar ao longo da fronteira que separa os dois mundos deverá ser uma “conexão”, um lugar que une ambos os espaços, mas que o faz sem destruir a individualidade ambos. [...] a única maneira de resolver é criar uma espécie de barreira que aja como um anteparo que ao mesmo tempo separe e sirva de conexão entre os espaços. Uma mureta ou uma balaustrada que tenha altura ideal para as pessoas se sentarem é perfeita (ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 1126).

Considerando a importância das zonas de transição para a vida pública e a sua relação com as posturas municipais, o Código de Belo Horizonte deveria tratar esses espaços com normas e incentivos que favorecessem a interface pública, bem como o uso do lote vago como um espaço semipúblico, promovendo as qualidades de permeabilidade, articulação e personalização. Algumas alternativas poderiam ser estudadas como opção de regulação e incentivo. Os estudos e intervenções desenvolvidos por Gehl, Kaefer e Reigstad (2006, p. 41) apontaram soluções para a limitação de fachadas passivas e requisitos para transparência, com uma política de fachadas que, a partir do mapeamento dos térreos das ruas e criação de rotas de pedestres, define regras para o cuidado com as edificações (escala, detalhes, cores, materiais, portas, janelas, letreiros, grades, etc.) e seu impacto no ambiente público, como requisito para o licenciamento.

Quanto ao uso do lote vago, em geral, um espaço aberto e intersticial, indica-se um uso temporário com potencial para qualificar a zona de transição da rua. Pode ser compreendido não como um “espaço morto” à espera de ser utilizado, mas como elemento da paisagem que pode receber um uso intencional, complementar ao espaço edificado, que possibilite uma articulação social e espacial com apropriações de cunho ecológico, estético, cultural, econômico, tecnológico, entre outros. Um exemplo é o programa de lotes vagos⁴³ com a apropriação de espaços residuais para torná-los utilizáveis como novos espaços de uso público – “mais do que entender as instâncias pública e privada em campos estanques, pensamos na

⁴³ Projeto Lotes Vagos: Ação Coletiva de Ocupação Urbana Experimental – Uma cidade onde os lotes que estão vagos possam ser usados temporariamente como espaço coletivo (GANZ, Louise. ARS, São Paulo, v. 6, n. 11, 2008. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1678-53202008000100013. Acesso em: dez. 2019).

mobilidade que há entre ambas” (GANZ, 2008). Por ações coletivas e parcerias, nesses espaços instalam-se usos diversos, constituindo espontaneamente um tipo de espacialidade para uso público na microescala urbana, destinados ao lazer, agricultura urbana, manifestação artística, pontos de encontro, entre outros.

O exemplo das hortas urbanas promovidas por prefeituras e cidadãos (FIGURA 57), constitui um espaço comunitário favorável à qualidade ambiental, à saúde e à economia, e se relaciona com o desenho urbano e com a infraestrutura ecológica, com a rede de espaços públicos e a paisagem da cidade, bem como para a sustentabilidade urbana, com sua diversidade tanto vegetal como animal (biodiversidade) (MASCARÓ, 2019).

Em uma cidade saudável, todas as famílias podem cultivar seus próprios vegetais. Já passou a época em que considerávamos isso como um passatempo para alguns entusiastas; essa atividade é uma parte fundamental da vida humana (ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 817).

Figura 57 – Hortas urbanas



Bairro Quinta da Granja, Lisboa, Portugal, 2019.

Foto: Juan José Mascaró.

Disponível em: encurtador.com.br/eqCIQ. Acesso: 15 dez. 2019.

3.3.2 Engenhos de publicidade

Anúncios comerciais colocados no espaço urbano de modo ordenado e respeitando a identidade do lugar não podem ser classificados como causadores da poluição visual. [...] podem ser observados no Times Square, em Nova Iorque, e no Piccadilly Circus, em Londres [...] que os anúncios comerciais são projetados para reforçar ou até mesmo construir a identidade do local e ativar atividades econômicas e sociais da cidade. Esses centros de comércio caracterizam-se por grande vitalidade, intensa atividade turística, social e econômica, as quais são influenciadas diretamente pela imagem cosmopolita gerada pelos anúncios comerciais. (PORTELLA, 2008, p. 01)

A regulamentação do Código de Posturas de Belo Horizonte, sobre engenhos de publicidade, objetiva manter as condições mínimas de tranquilidade e bem-estar no espaço público evitando a poluição, a barreira e a deterioração visual do ambiente, estabelecendo normas quanto ao uso do logradouro público (Título III, Do uso do logradouro público, Capítulo V, art. 186 a 194) e da propriedade, quando esta afetar o interesse público (Título VI, Capítulo II, art. 262 a 303). O tema é tratado de forma detalhada, embora não mencione claramente as bases dos critérios de regulamentação e as formas de controle da poluição visual. Diante do impacto que podem provocar na paisagem e na comunicação visual da cidade (FIGURA 58), os engenhos devem obrigatoriamente ser licenciados (art. 47-A da Lei 8.616/2003) e atender a determinadas condições.

Figura 58 – Engenho de publicidade e poluição visual



Rua São Paulo, Centro, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora.

Inicialmente, o art. 186 estabelece que pode ser instalado engenho de publicidade no logradouro público e no espaço aéreo do Município, atendendo as normas dos arts. 187 a 194 (Título III, Do uso do logradouro público, Capítulo V), que definem limites e regras para instalação. Em seu art. 187, define a proibição da instalação de engenhos de publicidade em marcos urbanos; árvores; locais que prejudiquem a sinalização de trânsito ou de orientação pública; que causem insegurança ao trânsito de veículo e pedestre (especialmente em viaduto, ponte, canal, túnel, pontilhão, passarela de pedestre, passarela de acesso, trevo, entroncamento, trincheira, elevado e similares); em placa indicativa de trânsito; em faixa de domínio de rodovias (trevo, curva, túnel, elevado e rótula); em veículo (motorizado ou não, com o fim exclusivo de divulgação de publicidade, salvo em ônibus e taxi); em mobiliário urbano de pequeno porte;⁴⁴ em postes, equipamentos de energia e comunicação (exceto telefone público); em postes de sinalização e identificação de logradouro público. São locais e objetos distribuídos na cidade que são visíveis do logradouro público e, portanto, são atrativos como suportes para veiculação de mensagens, principalmente publicitárias (propagandas).

Observa-se que as proibições revelam alguns princípios e a intenção de preservar a qualidade do ambiente e controlar os excessos de uso do ambiente público para propagandas. Resguardando as visadas dos marcos relevantes e a saúde da arborização contra o uso indevido da cidade, a regulamentação dos engenhos contribui para uma experiência urbana mais legível (LYNCH, 1990) e uma ambientação urbana agradável (MASCARÓ; MASCARÓ, 2005). Por outro lado, o cuidado com a sinalização e orientação pública demonstra preocupação com a comunicação visual, a segurança do trânsito de veículos e pedestres e com a poluição visual, inibindo o excesso de publicidade em veículos, mobiliários e postes. Desde que essa lei entrou em vigor, os excessos diminuíram, mas a melhoria do ambiente público depende de consciência da população, que ainda tem comportamentos danosos como o descuido ou mesmo depredação das árvores e placas de sinalização.

Quanto à permissão para engenhos de publicidade no logradouro público (FIGURA 59), o Código estabelece, em seus arts. 188, 189, 190 e 190-A, 190-B, 191, 192, 193 e 194, as

⁴⁴ Decreto 14.060/2010: “Art. 102 - Será considerado mobiliário urbano de pequeno porte aquele que atender a um dos seguintes requisitos:

I - possuir até 10 cm (dez centímetros) de altura e área de projeção até 3 m² (três metros quadrados);

II - possuir até 50 cm (cinquenta centímetros) de altura e área de projeção até 1,50 m² (um e meio metros quadrados);

III - possuir até 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) de altura e área de projeção até 0,50 m² (cinquenta centímetros quadrados).

Parágrafo único - A classificação do mobiliário linear, como as cercas e defensas de proteção, levará em conta somente sua altura”.

regras de instalação. Poderão ser instalados engenhos em logradouro público em locais de realização de evento; em faixas e estandartes quando transmitirem mensagem institucional; em mobiliário urbano (podendo ser luminoso, mas não iluminado); em sombrinha de veículo de tração humana; em canteiro central e praça (conforme regras da adoção de área verde e para relógios); em pista de *Cooper* e ciclovia, bem como em ônibus, táxi e mobiliário de transporte. A leitura da lei sobre a permissão de engenhos no logradouro público revela alguns critérios que se relacionam ao atributo de comunicação visual da cidade (arts. 188, 189), enquanto outros vinculam-se às demandas de propaganda como forma de arrecadação (arts. 190, 190-A, 190-B, 191, 192, 193), seja por motivos de manutenção de serviços públicos, comerciais ou outros, o que merece uma atenção na questão custo-benefício da imagem da cidade.

Figura 59 – Locais permitidos para publicidade: mensagens institucionais



Av. Getúlio Vargas, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora.

O uso de faixas e estandartes para mensagens institucionais é de grande valia, por serem necessários à orientação e comunicação visual, como a troca de sentido de tráfego, sinalização de eventos ou pontos de referência simbólica. Alguns tornam-se emblemáticos na cidade, como os marcadores de um roteiro turístico, cultural ou esportivo, por exemplo. Quanto

ao teor e à forma da mensagem institucional, o Código reforça o interesse público e estes engenhos podem valorizar a imagem da cidade. O uso de engenhos publicitários em canteiros centrais, praças e pistas de caminhada possibilita ajuda financeira na conservação de jardins como o “Programa Adote o Verde” da PBH, o que favorece a ambientação da cidade; no entanto, é um mecanismo que tem apelo apenas nas áreas de maior movimentação e visibilidade que, geralmente, já contam com manutenção diferenciada e investimentos. Há que se verificar o real benefício dessa ação em função do risco de poluição visual; a inserção de engenhos em jardins públicos deveria levar em conta a dimensão da área verde e o desenho paisagístico (espécies, cores, volumes, etc.), ou seja, a paisagem como um todo.

Em relação ao uso do logradouro para engenhos particulares de propagandas, a compreensão da paisagem e da ambientação local é fundamental para não incorrer em poluição visual. O uso de mobiliários urbanos para instalação de engenho de publicidade luminoso⁴⁵ traz um potencial de impacto luminotécnico à rua que pode contribuir para a iluminação pública e conseqüentemente para a segurança das ruas, mas requer estudos quanto à possíveis acidentes e incômodos à vizinhos, bem como à coerência com a identidade do lugar (PORTELLA, 2008). Essas alternativas podem ser estimuladas em determinados lugares da cidade com o objetivo de fortalecer a iluminação, considerando que o mobiliário é uma permissão de uso do espaço público, desde que usados adequadamente. Considerando os outros suportes à publicidade, a mesma ressalva permanece em relação à qualidade do ambiente em decorrência do uso do espaço aéreo em eventos que utilizam costumeiros “balões” para serem vistos à distância, bem como os veículos de tração humana e veículos de transportes, que se mostram muito eficazes à publicidade, pois alcançam um grande número de possíveis interessados em seus deslocamentos.

A literatura aponta que os engenhos de publicidade podem ou não interferir na vitalidade das ruas dependendo do componente de poluição visual e dos estímulos e sensações que podem provocar, seja de atração ou desagradado, às pessoas que estão rua (PORTELLA, 2008; MOLES, 2004), como os famosos anúncios da Avenida Broadway em Nova York, EUA (FIGURA 60). O que se depreende das citadas permissões de instalações de engenhos é que, sem considerar o contexto em que serão inseridos e o resultado de seu conjunto, desconsidera-se a construção de paisagens aprazíveis e legíveis, como recomendam Lynch (1990) e Moles (2004), assim como a compatibilidade com a identidade local, como adverte Portella (2008).

⁴⁵ Termos referenciados no ANEXO A, Código de Posturas: “ENGENHO DE PUBLICIDADE LUMINOSO: aquele no qual a iluminação é interna ao engenho”.

Figura 60 – Engenhos de Publicidade - *Times Square* em Nova York



Antes da intervenção urbana em 2009.

Depois da intervenção em 2019.

Fonte: WRIBrasil, 2019.

Disponível em: encurtador.com.br/mqwzM. Acesso em: 20 dez. 2019.

Sobre o “uso da propriedade para engenho de publicidade”, as normas contidas no “Título VI, Do uso da propriedade, Capítulo II” (art. 262 a 303) definem alguns limites e condições para tal, com diretrizes, disposições gerais, locais de instalação, licenciamento, condicionantes e outras regras. O Decreto 14.060/2010, em seu art. 150, define que “este Capítulo é aplicável a todo engenho de publicidade exposto na paisagem urbana e visível de qualquer ponto do espaço público, este considerado como bem público de uso comum”. As diretrizes para instalação são definidas no art. 263 da lei prevendo: a garantia do livre acesso à infraestrutura urbana; a priorização da sinalização pública, de modo a não confundir o motorista e a garantir a livre e segura locomoção do pedestre; a participação da população na aplicação desta Lei, para corrigir a poluição visual e seus efeitos; o combate à poluição visual e a degradação ambiental; a proteção, preservação e recuperação do patrimônio cultural, histórico, artístico e paisagístico, do meio ambiente natural ou construído; a não obstrução da ventilação e iluminação das edificações; a compatibilização técnica entre engenho e os locais; o zelo pela segurança da população, das edificações e do logradouro público.

É importante ressaltar que, de início, o Decreto 14.060/2010 eleva o conceito de espaço público para “bem público de uso comum”, compatível com a noção da rua como espaço de sociabilidade e que a propriedade, exposta à paisagem pública, deve obedecer a parâmetros de qualidade que preservem o interesse de todos os cidadãos. Assim, o conteúdo dos arts. 262

e 263 aproxima-se do marco teórico quando considera a paisagem urbana como um suporte à exposição de engenhos, e deve considerar seu potencial poluidor ou de plataforma de comunicação visual artística que pode contribuir para a imagem da cidade (LYNCH, 1990). Na sequência, têm como fundamento a garantia do acesso livre à infraestrutura urbana, a priorização da sinalização pública, e o controle da poluição visual e da degradação ambiental, preservação do patrimônio e das condições de salubridade das edificações (ventilação e iluminação), uso de locais e segurança da população. Todas essas abordagens são compatíveis com um ambiente agradável, com o cuidado para com a paisagem urbana, sem inibir o uso de veiculação de mensagens expostas à rua, sendo estas e um atrativo à vida pública na cidade.

O art. 264 define as mensagens⁴⁶ que não são consideradas engenhos de publicidade conforme alguns limites (como, onde e dimensões), pois sendo utilizadas para comunicação com os clientes, não interferem nas posturas e no ambiente público. Servem à orientação e comunicação visual como as mensagens obrigatórias, sinalizações, denominações, decorativas, culturais, logomarcas e para venda e aluguel. Nesse sentido, o Código de Posturas de Belo Horizonte lida com o bom senso, concentrando a regulamentação de mensagens que, de fato, podem trazer prejuízo à qualidade visual da rua. Chama a atenção a publicidade de eventos culturais, que são deixados livres quanto à sua dimensão, favorecendo a divulgação, funcionando como um incentivo ao uso da rua.

Ainda relacionados ao conteúdo das informações que podem ser veiculadas, o Código, em seu art. 265, classifica o engenho de publicidade quanto à mensagem (indicativo, publicitário, cooperativo e institucional) e características (simples e complexo) sendo uns mais restritivos do que outros em função do impacto que causam no ambiente. Essa classificação disciplina as inúmeras formas de publicidade que são usadas em meio público, possibilitando regular os engenhos quanto ao impacto que podem causar pela sua informação (identificação, publicitária, utilidade pública), seu tipo (simples e complexo), e o porte da instalação, especialmente relacionados aos complexos, que podem ser iluminados e animados. Assim, a discussão sobre a veiculação de mensagens visíveis do logradouro público recai sobre as características do suporte, o local e o conteúdo, ressaltando que alguns engenhos em determinados locais podem qualificar o espaço como o engenho institucional que pode orientar e marcar de pontos turísticos, culturais e simbólicos servindo à legibilidade e personalização da rua (LYNCH, 1990; PORTELLA, 2008; MOLES, 2004).

⁴⁶ ANEXO A – Código de Posturas – Lei 8.616/2003: “Art. 264 - Mensagens não consideradas Engenho de Publicidade.

Sobre a proibição de engenhos nas propriedades (art. 266), a mesma lógica de preservação da harmonia e equilíbrio no logradouro público é almejada, sendo vedada a instalação em: corpos d'água; infraestrutura; rodovias e ferrovias; em edificação residencial e na parte residencial do uso misto; nos afastamentos laterais e de fundos (exceto estacionamento e imóvel comercial); em marquise; toldos; gradis, coberturas de edificações; no afastamento frontal de lote em obras ou nas vias de ligação regional e arterial; em obra paralisada; em locais que obstruam visadas de edifícios históricos, obras de arte e Serra do Curral; em terrenos vagos e em empenas cegas localizados nas ADEs residenciais, e nas Zonas de Preservação Ambiental e nas Zonas de Proteção; em terrenos vagos localizados na Zonas Centrais e Av. do Contorno. No mesmo sentido, também proíbe a publicidade que veicule mensagem publicitária em lotes edificadas (com exceções); em obras públicas de arte; apologia à violência ou crime, contrária ao pluralismo filosófico, ideológico, religioso ou político e que promova a exclusão social ou discriminação; em muro, exceto para eventos culturais; em empenas cegas no centro da cidade e na Av. do Contorno (exceto de uso misto em via arterial e ligação regional).

Ressalta-se alguns pontos, previstos no art. 266, que se aproximam da literatura quando o Código prioriza o interesse público sobre os interesses da publicidade. A lei impede a instalação de engenhos nos locais de referência simbólica e ambiental que necessitam de preservação, corpos hídricos, zonas de proteção ambiental, as centralidades e obras públicas de arte (incisos I, XIV, XV, XVI, XVII, XIX, XXII). Por outro lado, essas proibições procuram garantir que não prejudiquem a paisagem com excesso de publicidade em afastamentos, edificações, coberturas, gradis, muros, bem como as condições de circulação e conforto térmico e luminoso no interior das edificações (incisos V, VI, VII, VIII, IX, X, XXI), relacionando-se a uma experiência aprazível e legível na rua, recomendada por autores como Mehta (2007), Lynch (1990), Bentley *et al.* (2005). O inciso XII mostra compatibilidade da proibição de publicidade com a recomendação da literatura de criar calçadas mais generosas (MEHTA, 2007) prevista na ampliação de passeios (LPOUS⁴⁷) em afastamentos frontais.

Cabe comentar a regulamentação do artigo 266 sobre a utilização das empenas cegas⁴⁸ para engenhos de publicidade, pois o Código a proíbe nas ADEs, áreas de preservação,

⁴⁷ LPOUS – Lei 7.166/96, alterada pela Lei 9.959/2010 – Art. 51, §6º: “O afastamento frontal mínimo das edificações em terrenos lindeiros a vias arteriais e de ligação regional deve dar continuidade ao passeio, não sendo permitida a instalação de elementos construtivos, exceto pilares de sustentação, respeitado o livre trânsito no local”.

⁴⁸ Lei 8.616/2003, Glosário: “EMPENA CEGA: fachada da edificação totalmente sem aberturas, voltada para as divisas laterais ou de fundos do lote e sobre elas construída”.

centro da cidade e Avenida do Contorno (art. XV e XXII), permitindo o uso de empenas somente em edificações de uso misto de 5 andares, em vias arterial e regional (parágrafo único).

Esta regra não incide sobre mensagens visuais, como a criação do projeto “Cura – Circuito Urbano de Arte”, que coloriu com murais artísticos as paredes laterais de seis prédios do centro da cidade, que podem ser contempladas pela Rua Sapucaí, bairro Floresta, a partir da mureta que funciona como um mirante urbano, voltado para o conjunto arquitetônico da Praça da Estação. A essas intervenções é atribuída uma contribuição para a requalificação de um trecho da cidade, sem o efeito danoso de poluição visual. Este é um exemplo de acupuntura urbana, definida por Lerner (2010, p. 8) como ações que podem gerar transformações imediatas. Neste caso, a transformação foi de tal ordem que remodelou o espaço do centro e da Rua Sapucaí, com novos usos, arte urbana e ponto de referência (FIGURA 61):

Figura 61 – Engenho de publicidade: empena cega



Empena cega do edifício Satélite na Rua da Bahia 478, BH. Pannel do projeto CURA (Circuito urbano de Arte) pintado por Thiago Mazza em 2017; 450 m² retratando a fábula do galo e da raposa, mascotes de times de futebol da capital.
Fonte: Arquivo da autora.

Em relação às propriedades, o Código de Posturas de Belo Horizonte prevê, em seu art. 267, os locais permitidos para publicidade, considerando engenhos indicativos e institucionais, nos pontos de relevância histórica e áreas especiais, como as Áreas de Diretrizes Especiais (ADE) residenciais e zonas de preservação (inciso XV, art. 266), em edificações tombadas, conjuntos urbanos protegidos e monumentos públicos, aproximando-se das recomendações da literatura quanto ao cuidado com o espaço público. Esta regra favorece a conservação de patrimônios públicos que testemunham a memória coletiva, trazem a diversidade urbana e dificultam que o processo de abandono e decadência se instale. “As cidades precisam tanto de prédios antigos, que talvez seja impossível obter ruas e distritos vivos sem eles” (JACOBS, 2014, p. 131).

Igualmente o art. 268 permite o uso do espaço aéreo da propriedade para a realização de evento, e o art. 269 determina que os engenhos com mensagens de cunho institucional somente serão permitidos em terreno vago lindeiro a via de ligação regional ou arterial, limitada a 2 (dois) engenhos por face de quadra; em empena cega de edificações situadas em via de ligação regional ou arterial, fora da ZHIP, da ZCBH e de ambos os lados da Avenida do Contorno, limitada a 1 (uma) empena por face de quadra; em telas protetoras de edificações em obra; sobre o solo na área de afastamento frontal, exceto no afastamento frontal nas vias de ligação regional ou arterial; na fachada frontal das edificações, em paralelo, perpendicular ou oblíquo; em terrenos não parcelados, limitada a 1 (um) engenho a cada 100 m (cem metros); em imóvel destinado a estacionamento em via arterial ou de ligação regional, fora da ZCBH, da ZHIP e de ambos os lados da Avenida do Contorno; comércios que possuam área lateral não edificada; em imóvel destinado a campo de futebol de várzea.

As normas do art. 269 objetivam controlar o excesso de publicidade quando estipulam condições e distâncias para engenhos nas propriedades, como o **uso** excludente (§1º) de publicidade no afastamento frontal (inciso IV) ou na fachada frontal (inciso V). No mesmo objetivo a limita a quantidade de engenhos por face de quadra (§2º), considerando todos os tipos e locais como terreno vago (inciso I), empena cega (inciso II), terreno não parcelado (inciso VI), estacionamento (inciso VII) e imóvel comercial (inciso VIII).

Essa questão traz a reflexão sobre os efeitos de engenhos na microescala e em relação à dimensão humana da rua, discutida por estudiosos (GEHL, 2013; WHYTE, 2004; JACOBS, 2014; MEHTA, 2010). Instalados nas propriedades, os engenhos criam uma interface com o espaço público e refletem um impacto à visão, tanto ao pedestre quanto ao passageiro de um veículo, e Gehl (2013) aponta a necessidade de tratar requisitos diferentes para as

respectivas arquiteturas de 5 km/h e de 60 km/h. Os grandes painéis vistos à distância e as fachadas e cartazes vistos de perto criam diferentes graus de impacto ao ambiente. As dimensões e distâncias previstas no art. 269 objetivaram reduzir as áreas de exposição de engenho e os impactos ao ambiente público, conforme declaração do Município à época da proposta do Código de Posturas.

Convém ainda ressaltar, no art. 269, a permissão de instalações de engenhos institucionais, em terreno vago, em empena cega de edificações, estacionamentos e terrenos não parcelados, apenas em vias arteriais e de ligação regional. Esta norma deixa de fora as áreas da ZHIP, da ZCBH e de ambos os lados da Avenida do Contorno, mostrando um tratamento diferenciado às centralidades da cidade. Nas ruas artérias e de ligação regional estão proibidos os engenhos no afastamento frontal (inciso IV), considerando que este é extensivo ao passeio, o que favorece a presença de pessoas com calçadas mais amplas (MEHTA, 2007).

A regra do art. 270 define onde poderão ser instalados os engenhos que não são institucionais, ou seja, os engenhos indicativos (que identificam a atividade ou a propriedade) e os engenhos cooperativos (compostos por mensagens indicativas e publicitárias) podem ser instalados em empena cega (inciso II), afastamento frontal (inciso IV) e na fachada frontal (inciso V); os engenhos publicitários (comunicam uma propaganda) podem ser instalados em terreno ou lote vago (inciso I), empena cega (inciso II), em telas protetoras de edificações em obra (inciso III), terreno não parcelado (inciso VI), em estacionamento (inciso VII) e em imóvel exclusivamente comercial (inciso VIII). É vedado anúncios publicitários em residência, no afastamento frontal e na fachada frontal. Está implícito na norma que a propaganda com cunho econômico é restrita a poucos locais. Para cada estabelecimento comercial será permitida a instalação de um único engenho de publicidade, que poderá estar instalado no afastamento frontal ou na fachada do imóvel, e somente a publicidade em toldo poderá ocorrer em concomitante. Estas normas permitem a instalação de engenhos institucionais, indicativos e cooperativos na fachada frontal ou no afastamento frontal da edificação somente onde a atividade é exercida, e não são permitidos os engenhos publicitários.

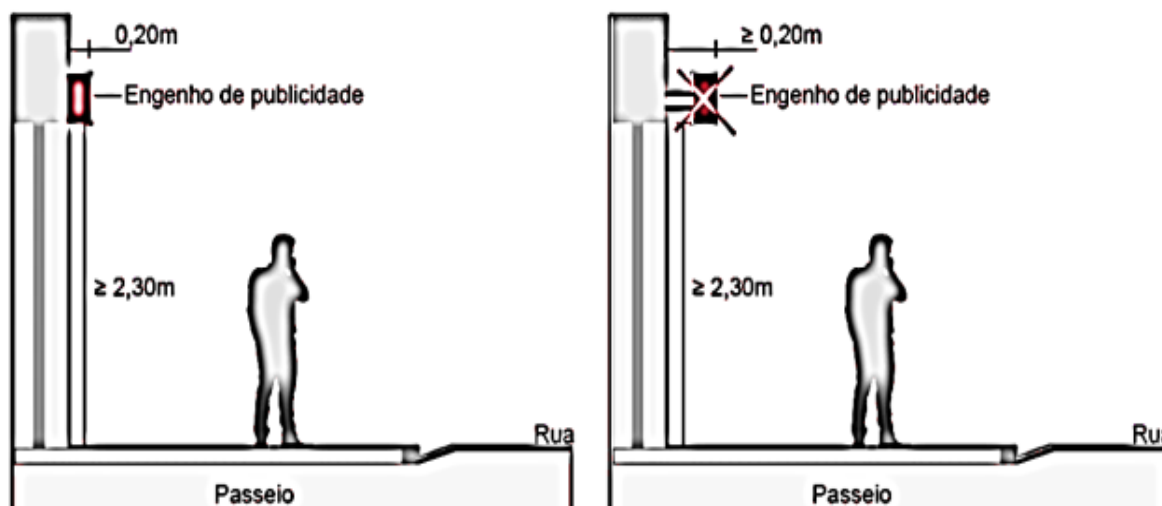
A Lei 8.616/2003 teve uma clara intenção em reduzir a poluição visual na cidade com normas mais restritivas à instalação de engenhos de publicidade, relacionadas à dimensão, altura e locais de instalação. Como discutido anteriormente, esses elementos físico-espaciais podem qualificar o espaço público e não, necessariamente, poluir, desde que tenham o devido planejamento quanto ao *optimum* e ao **lugar** (MOLES, 2004), contribuindo com imagens, cores, luz e referências. Pode ser almejada uma cidade limpa, com comunicação e manifestação

artística. A propaganda pode atrair turistas, negócios, interesses e eventos, fortalecendo a ideia de vitalidade do espaço público, desde que os excessos sejam inibidos.

Em relação à placa indicativa, cabe lembrar que o objetivo é facilitar a localização de lugares e a orientação das pessoas para chegar até um endereço; portanto, a visibilidade desses engenhos é diretamente proporcional à sua dimensão, altura e iluminação. Nesse propósito, há atualmente uma forte demanda⁴⁹ por modificar essas regras, capitaneada principalmente pelos setores de turismo, gastronomia e hospitalar, reivindicando engenhos maiores e iluminados, instalados em empenas cegas, fachadas e mesmo em Áreas de Diretrizes Especiais (ADE). A lei atual estabelece um limite de 1,5 m² para o estabelecimento mostrar sua presença na cidade, tanto para o turista achar onde se hospedar ou alimentar, quanto para ao paciente encontrar o hospital.

Quanto aos engenhos publicitários (FIGURA 62), os impactos visuais podem ser maiores, pois incluem um forte apelo econômico e, frequentemente, são usados em demasia pelos comerciantes, tornando as ruas “suja” e confusas com tanta informação, podendo prejudicar a paisagem e a agradabilidade.

Figura 62 – Engenhos de publicidade: condições de instalação - exemplos



Fonte: elaboração própria. Desenho adaptado da *Cartilha do Código de Posturas* 2011, PBH. Disponível em: http://www.pbh.gov.br/codigo_posturas/cartilha_codigo_posturas.pdf. Acesso em: 30 jan. 2020.

⁴⁹ O Código de Posturas está em vigor há 16 anos com muitas reivindicações para rever, atualizar seu conteúdo e sistematizar a sua estrutura que se tornou fragmentada com as diversas alterações neste período. Desde 2006, uma proposta de lei do Executivo vem sendo discutida e se encontra em curso a realização de audiências públicas. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/comunica%3%A7%3%A3o/not%3%ADcias/2019/07/c%3%B3digo-de-posturas-estar%3%A1-em-debate-numa-s%3%A9rie-de-seis-audi%3%AAncias>. Acesso em: dez. 2019.

Para Moles (2004), a possibilidade de atração das pessoas por engenhos de publicidade instalados lado a lado na rua tem um ponto *optimum*, que a partir de uma concentração passa a ter a percepção reduzida, embora a lei de posturas não entre neste mérito. Nesse sentido, poderiam ser criados mecanismos de medição desse “ponto *optimum*” e não apenas a determinação de padrões.

Os arts. 274 a 279 discorrem sobre os detalhes de engenhos de publicidade (altura, dimensão, quantidade) relacionados a cada local de instalação (empena cega de edificação, terreno vago, tela de obra, sobre o solo, fachada frontal) e demonstram uma rigidez na forma e disposição desses elementos. A única exceção é feita para *shopping centers*. Regula também a quantidade de engenhos por testada de lote e por estabelecimentos comerciais. O Código de Posturas permite apenas o uso de um único engenho de publicidade por atividade comercial, entre os seguintes tipos: a) paralelo à fachada, incluindo as pinturas murais, adesivos e as letras isoladas; b) perpendicular ou oblíquo à fachada; c) no afastamento frontal da edificação. Ainda prevê, em seu art. 280, a possibilidade de regulamentação, pelo Executivo, de materiais e acabamento visando a assegurar condições estéticas e de segurança.

As normas sobre Engenhos de Publicidade, discutidas anteriormente, pressupõem o licenciamento (art. 281), a fiscalização e o cadastro da maioria desses elementos físico-espaciais, trazendo para o Município uma responsabilidade sobre o resultado na paisagem urbana. Nesta questão, Moles (2004, p. 225) indica a necessidade de uma política que aborde “a escolha de locais para engenho em função da concorrência de interesse entre urbanistas e cartazes, regida pelo urbanista, por intermédio do poder público, adotando a densidade ótima de cartazes [...]”, como sugeriram urbanistas anglo-saxões.⁵⁰

Concluindo a análise, a partir do reconhecimento do atendimento ao interesse social, da obrigatoriedade de licenciamento, fiscalização, cadastramento e pagamento de taxas dos engenhos de publicidade, é importante salientar que a legislação remete à possibilidade de monitoramento do uso da cidade como suporte à veiculação de mensagens, tendo como

⁵⁰ MOLES, (2004, p. 225) cita o exemplo da França, onde “é proibido construir elementos arquitetônicos com a finalidade precípua de servir de base para os cartazes, e as agências reduzidas a tapumes, muros, etc... Procuram avidamente estes lugares privilegiados em que o pagamento para afixação ultrapassa o preço do tapume. Daí toda a guerrilha é uma estratégia dos que colocam os cartazes em locais proibidos e calmamente esperam que lhes sejam dada a ordem de retirá-los, sabendo que enquanto isto o cartaz terá desempenhado seu papel, prontos a pagar a multa, geralmente inferior ao preço da locação [...]”. O contraponto desta situação é a escolha de locais em função da concorrência, como “sugeriram urbanistas anglo-saxões ao permitir edificar monumentos destinados à afixação de cartazes publicitários em forma de esculturas ‘abstratas’ às quais o cartaz empresta sua força de cores”. O autor aborda a necessidade de anular o texto regulamentar da França que proíbe a edificação de monumentos destinados à afixação de cartazes publicitários em forma de esculturas “abstratas”, as quais o cartaz empresta sua força de cores, sugerida por urbanistas anglo-saxões.

princípios a adequada comunicação visual da cidade e a preservação da qualidade da paisagem urbana. Entretanto, a regulamentação contida no Código de Posturas de Belo Horizonte em vigor não leva em conta as especificidades do local onde o engenho será instalado. As definições não partem de uma compreensão de como o engenho se relacionará com os elementos constituintes da paisagem, somente a preservação das visadas de pontos marcantes e de patrimônios, tampouco como eles serão percebidos pelas pessoas ao longo do caminhar.

Dessa forma, apesar de o Código reconhecer o risco da geração de poluição visual, não esclarece como evitá-la, tornando-se inócuo por não pressupor um conhecimento da paisagem antes da definição dos critérios de instalação dos engenhos e, ainda, por não conter instrumentos de planejamento que possam tratar de caminhos mais usados pela publicidade. Assim como a largura de faixa de pedestre não deveria ser definida a partir da tipologia viária, mas de estudos do espaço de sociabilidade que levam em conta o volume de pessoas que caminham por um determinado passeio, os engenhos deveriam ser regulamentados a partir de estudos de percepção ambiental, já que as cores, texturas, tamanho, altura do engenho, dentre outros fatores, definirão se estes contribuirão para uma paisagem mais agradável e legível.

Como indica Moles (2004), seria de grande valia uma “política para Engenhos” que tratasse os “caminhos da publicidade”, tendo como objetivo a própria promoção da estética e agradabilidade da cidade. Sabe-se que o espaço público e a visada da rua têm valor econômico para a publicidade, e não é incomum o conflito entre as regras urbanísticas da “boa forma” da rua e a instalação de engenhos de publicidade. Muitas vezes o valor de exploração do espaço urbano supera o valor da multa por irregularidades. Com estudos e planejamento de engenhos de publicidade, a cidade pode ser parcialmente financiada como um lugar atrativo para as pessoas, contando com a atratividade de alguns locais.

Anúncios são importantes elementos no meio urbano que refletem o comportamento da sociedade atual, portanto devem ser integrados à paisagem urbana e gerenciados como qualquer outra função básica da cidade, tais como transporte, abastecimento de água, energia, recolhimento de lixo e etc. [...] Normas de controle aos anúncios comerciais devem estimular o crescimento da vitalidade econômica e social da cidade, coordenando interesses de diferentes grupos de pessoas, de forma a reforçar a identidade de cada espaço urbano (PORTELLA, 2008, p. 02).

3.4 O objeto tridimensional

Esta seção discute alguns elementos regulamentados pelo Código de Posturas de Belo Horizonte que são percebidos pelos pedestres ao longo do caminhar, como objetos tridimensionais da rua, a saber: vegetação urbana e mobiliários urbanos como mesa e cadeiras, *parklets*, toldos e coberturas (abrigo de ponto ônibus), cabines e bancas (sanitário, banca de jornais e de flores, quiosque, lixeira). Localizados no logradouro público e eventualmente nos afastamentos das edificações, são elementos distribuídos na cidade com o propósito de promover a ambientação, a infraestrutura, os serviços e a microeconomia local, sendo regulamentados pelo Município como elementos de conforto e apoio às demandas da população. Alguns desses elementos são regulados pelo Código de Posturas quando afetam o interesse público, harmonia e equilíbrio almejados pela lei (QUADRO 8). Inseridos no amplo campo de conhecimento do desenho urbano, os objetos tridimensionais complementam a ambiência da cidade. Embora tenham caráter menos perene do que a arquitetura, fazem parte das relações existentes entre a forma urbana e os usos do espaço público. Tratados como objetos isolados ou em conjunto, contribuem para a qualidade da vida humana no ambiente ao ar livre com suas peculiaridades de formas, materiais, mobiliários, vegetação e iluminação.

Quadro 8 - Elementos físico-espaciais regulados pelo Código de Posturas de Belo Horizonte e analisados à luz da influência na vitalidade urbana

Código de Posturas	Logradouro público	Propriedades
Operações de construção, manutenção e conservação	Vegetação urbana Iluminação pública	
Instalação de mobiliário urbano	Mesa e cadeira Toldo Sanitário público e cabine sanitária Banca de jornais e de flores Suporte para colocação de Lixo Abrigo para ponto de ônibus, Quiosque em locais de caminhada	Mesa e Cadeira Toldo

Fonte: Elaboração própria.

Um outro aspecto de objetos tridimensionais é a variedade, sendo alguns pontuais e móveis que, por vezes, configuram instalações efêmeras de iniciativas dos cidadãos, como arte urbana, a oferta de assentos, cuidados com a rua, plantio, limpeza, entre outras. São posturas

que trazem ocupações positivas e sensação de pertencimento, apresentando-se como “gentilezas urbanas” e atitudes em prol da cidade. A vitalidade urbana é associada a esses elementos físico-espaciais quanto à capacidade de contribuírem para a ambientação, com a presença de arborização e apoios aos pedestres na rua, com a instalação de mobiliários urbanos para segurança/proteção (câmeras de vigilância, lixeira), conforto (assentos, mesas, abrigos) e diversidade de microeconomias (cabines de serviços e comércio). Portanto, para os propósitos desta pesquisa, será verificada a evidência de normas das posturas municipais sobre alguns objetos tridimensionais que promovam a qualidade urbana, relacionada à cobertura vegetal e iluminação pública, à diversidade de atividades econômicas e às experiências de segurança/proteção, conforto e agradabilidade. A análise não abrange todos os detalhes dos padrões de objetos tridimensionais, considerando que respondem a várias normas setoriais (trânsito, patrimônio, ambiente, etc.). Dado o tempo disponível para desenvolvimento desta dissertação, a discussão concentra-se no Código de Posturas de Belo Horizonte e normas vinculadas.

Algumas críticas direcionadas aos padrões de mobiliários urbanos são observadas, embora seja relevante a análise do local por apresentar características que interferem no padrão. Inicialmente, o art. 41 do Decreto 14.060/2010 proíbe “a instalação de qualquer obstáculo físico ou de equipamento de qualquer natureza no logradouro público ou projetado sobre ele”, mas excepcionaliza alguns casos previstos no Código, desde que licenciados e com avaliação dos órgãos responsáveis pelo patrimônio cultural e ambiental. O uso do logradouro é disciplinado pelo Código sendo que alguns por processo de licitação pública, lembrando que: o Código de Posturas de Belo Horizonte disciplina o exercício de qualquer atividade no logradouro público (Lei nº 8.616/2003), enquanto o Plano Diretor e as leis correlatas disciplinam os usos (residenciais e não residenciais) nas propriedades, definindo as atividades que podem ser exercidas no local, devendo ser respeitada, em ambos os casos, a hierarquia da via.

Sobre licenciamento e Alvará de Localização:

Art. 46 - Com exceção dos usos de que trata o Capítulo II deste Título, o uso do logradouro público depende de **prévio licenciamento**.

Art. 47 - O Executivo somente expedirá o competente documento de licenciamento para uso do logradouro público se atendidas as exigências pertinentes.

Parágrafo único - Em caso de **praça**, a expedição do documento de licenciamento dependerá, adicionalmente, de parecer favorável do órgão responsável pela gestão ambiental.

Art. 47-A - As licenças para utilização do logradouro público para afixação de engenho de publicidade, para colocação de **mesa e cadeira** e para utilização de **toldo**, entre outros, ficarão vinculadas ao **Alvará de Localização e Funcionamento da atividade**.

(BELO HORIZONTE, 2003a).

Alguns desses usos do logradouro público que utilizam objetos são de escolha do proprietário do lote, como a colocação de mesas e cadeiras; outros são permitidos apenas por meio de licitação pública, como o caso das bancas de revistas, quiosque, etc.; e tem aqueles que são necessários ao funcionamento da cidade, como o plantio de árvores, o posteamento de energia elétrica e os elementos de infraestrutura subterrânea. Observa-se que a obrigatoriedade de prévio licenciamento e a vinculação com o Alvará de localização e Funcionamento de Atividades previstas nos art. 46, 47 e 47-A são instrumentos de permissão e controle do espaço público, podendo ser utilizados para alcançar uma cidade adequada às pessoas, com paisagem aprazível (JACOBS, 2014; GEHL, 2013; MEHTA, 2007, WHYTE, 2004; CARR *et al.* 1992; BENTLEY *et al.*, 1985) e legível (LYNCH, 1990), conforme recomendam os autores que defendem a vitalidade da rua. Esses objetos realçam na paisagem urbana e podem ser mais ou menos percebidos pelos passantes, mas, sem dúvida, podem ser tratados de forma a ofertar amenidades cotidianas nas ruas. Alguns podem servir a vários propósitos, trazendo versatilidade e diversidade à rua, como os exemplos de postes como suporte à arte; assentos conjugados à floreira e respiradouro, bancos em troncos de árvores e (FIGURAS 63 a 65) e bancas de jornais que podem ajudar na iluminação noturna, entre outras possibilidades.

Figura 63 – Arte em poste de energia



Rua Alagoas, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora.

Figura 64 – Banco e jardim



Praça Afonso Arinos, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora

Figura 65 – Banco e arte em tronco de árvore



Avenida Cristóvão Colombo, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora.

O Código de Posturas de Belo Horizonte não menciona, embora não proíba, o uso compartilhado de objetos padronizados para instalação de outros suportes à vida pública, e somente estabelece o padrão, específico ou padrões acoplados de mobiliários (conforme detalha o art. 61, §2º).

A instalação de diferentes objetos tridimensionais personalizados, de iniciativas de cidadãos por “gentileza urbana”, não é mencionada no Código, embora sejam emblemáticos na cidade como os exemplos da vaquinha da Rua Leopoldina, “uma escultura no meio do passeio público que foi adotada pelos moradores de Belo Horizonte” (LERNER, 2008, p. 27) e inspirou a criação de um bloco de carnaval; assim como o relógio de sol da Rua Tomé de Souza que ensina a contar o tempo de forma diferente (FIGURAS 66 e 67).

Essa lacuna pode inibir iniciativas espontâneas que ampliem o conforto e agradabilidade da rua, descartando opções de objetos que tragam versatilidade de uso e identidade cultural ao espaço da rua. A exceção fica por conta da avaliação do Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município e Conselho Municipal de Meio Ambiente que avaliam a compatibilidade com os temas que abordam.

Figura 66 – Vaquinha da Rua Leopoldina



Pintura de lama na metade do corpo em protesto contra o rompimento da barragem em Bento Rodrigues, Minas Gerais.

Fonte: Jornal *O tempo*, 2015. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/super-noticia/vaca-da-rua-leopoldina-ganha-pintura-em-protesto-contr-a-a-vale-1.1174614>. Acesso: 20 dez. 2019.

Figura 67 – Relógio de sol



Rua Tomé de Souza, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora.

3.4.1 Vegetação urbana

As árvores têm o potencial de criar vários tipos de lugares de convívio social: um *guardassol* – quando uma única árvore frondosa, como um grande carvalho, define uma “sala de estar externa”; um *par de árvores* – quando duas unidades formam um portal; um *arvoredo* – quando várias árvores são reunidas; uma *praça*, quando elas demarcam um espaço aberto; e uma *alameda* – quando uma fileira dupla de árvores com copas que se tocam definem um passeio ou uma rua. Somente quando se aproveita o potencial que as árvores têm de configurar espaços é que a presença e o significado verdadeiros da árvore são sentidos. (ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 797).

Remetendo a discussão da cidade como um sistema integrado, a vegetação é parte da qualidade ambiental e paisagística da cidade, tendo uma relação próxima com a arquitetura e com a vida pública. Na análise das posturas municipais, as árvores e jardins formam os principais elementos físico-espaciais relacionados à qualidade da vegetação da cidade, trazendo conforto e agradabilidade à cidade, beneficiando a vida pública com lugares apropriados à permanência das pessoas. Portanto, a análise verifica se as normas respondem a estas premissas. A árvore tem uma estreita relação com os indivíduos e com a arquitetura ao longo da história (MASCARÓ, 2004, p. 65) e um significado profundo para os seres humanos, e “junto com as casas e as outras pessoas, constituem uma das três partes mais fundamentais do meio ambiente humano” (ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 796).

O primeiro benefício é na qualidade ambiental, quando a arborização se apresenta contínua nas ruas da cidade, constituindo um corredor que interliga às diversas áreas verdes, como jardins, praças e parques, favorecendo o microclima local e a biodiversidade, com o desenvolvimento da fauna e flora, trazendo a vida natural para o meio urbano, com diferentes espécies de animais e vegetais (FIGURAS 68 a 71). Essa condição ambiental favorece a vida humana ao ar livre com o conforto da sombra e abrigo da cobertura vegetal, um clima ameno e a possibilidade de contato com a natureza (GEHL, 2013; MEHTA, 2007; MASCARÓ, 2004; ALEXANDER *et al.*, 2013).

A sombra das árvores traz proteção à insolação indesejada e cria ambientes de uso para as pessoas nos dias quentes com efeitos de filtros que matiza a paisagem com efeitos de luz e sombra. Além do conforto e ambiência que as árvores fornecem aos pedestres, é preciso apontar o uso que as pessoas associam às áreas vegetadas, ponto este relevante para a pesquisa. Alexander *et al.* (2013) demonstram que as pessoas precisam de espaços verdes de uso cotidiano para passeios tranquilos, correr, brincar e ter contato com a natureza; no entanto, as praças nem sempre estão próximas e a distância sobrepuja a necessidade, caso demore mais de

três minutos para chegar, e “as árvores que as pessoas adoram são aquelas que criam lugares especiais para o convívio” (ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 306, 312, 796).

Figura 68 – Vegetação urbana



Avenida Uruguai, BH.
Fonte: Arquivo da autora.

Figura 69 – Pau-ferro



Avenida Barbacena, BH.
Fonte: Arquivo da autora

Figura 70 – Árvore Pau-mulato



Avenida Antônio de Albuquerque, BH.
Fonte: Arquivo da autora.

Figura 71 – Árvore de raiz escultural



Rua Alvarenga Peixoto, BH.
Fonte: Arquivo da autora.

Nesse sentido, a arborização da rua é relevante, pois pode facilmente ser acessada e aproveitada para atividades, não apenas como áreas paisagísticas. Para exercer esse papel, as árvores devem ser plantadas de forma a criar um lugar para as pessoas, permitindo o encontro e o relaxamento. Deve ainda considerar a atração que a espécie exerce como objeto de contemplação pela beleza, porte e idade. Quanto mais saudáveis e maduras são as árvores, mais agregam agradabilidade ao ambiente e, pelo tempo de vida, remetem à história e à memória das pessoas sobre as ruas, compondo a identidade e imagem da cidade, desde que devidamente preservadas. A cidade de Belo Horizonte reconhece o valor da arborização das ruas e designa um capítulo do Código de Posturas ao tema, revelando sua importância para a cidade.

Sobre o local para arborização:

Art. 18 - Será prevista abertura para **arborização** pública no passeio, a qual será localizada junto ao meio-fio, na **faixa destinada a mobiliário urbano**, com dimensões e critérios de locação determinados pelo órgão competente.

Plantio obrigatório e respeito à faixa de pedestre:

Art. 21 - É **obrigatório o plantio de árvores nos passeios públicos** do Município, respeitada a faixa reservada ao trânsito de pedestre, nos termos deste Código.

Parágrafo único - Nos passeios com largura **inferior a 1,50m** (um metro e cinquenta centímetros), o Executivo poderá autorizar **o plantio de árvore na via pública**, sem obstrução do escoamento de águas pluviais, nos termos do regulamento desta Lei.

Sobre a responsabilidade do proprietário:

Art. 22 - O plantio das mudas, sua prévia obtenção e posterior conservação constituem **responsabilidade do proprietário** do terreno para o qual for **aprovado projeto** de construção de edificação.
(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

A valorização da arborização pública frente a outras funções da rua é destacada no Código de Posturas, em seus arts. 18 a 22, quando estabelece que os proprietários têm obrigações com a abertura de covas e com o plantio de árvores, quando da construção de edificação e do parcelamento do solo, conforme normas definidas pelo COMAM.⁵¹ Em passeios estreitos que não podem absorver todas as suas funções como passagem de pessoas, mobiliários e infraestrutura, nestes casos, o plantio na rua é bem-vindo e mostra que a

⁵¹ Criado pela Lei nº 4.253/1985, que dispõe sobre a política de proteção do controle e da conservação do meio ambiente e da melhoria da qualidade de vida de Belo Horizonte, o COMAM estabelece, na Deliberação Normativa nº 69/ 2010, as normas para plantio de árvores em logradouro público, onde são especificados o local, o porte, as espécies e a forma de plantio. Após o plantio manutenção de árvores em logradouros públicos (poda, transplantio e corte) é realizada pelo Município. A Baixa de Construção do projeto aprovado vincula-se ao plantio de árvores no passeio. A manutenção de árvores em logradouros públicos (poda, transplantio e corte) é realizada pelo Município.

arborização não é descartada simplesmente. Quando determina faixas para pedestres e árvores, o Código estabelece a importância de reservar espaço tanto para a vida pública quanto para a vida vegetal que, conforme normas do órgão do meio ambiente, deve contemplar a adequação ao local e condições saudáveis para seu crescimento e preservação. Com a definição de lugar e a obrigatoriedade do plantio, as árvores, como elementos da estrutura urbana, caracterizam o desenho urbano com formas, cores e agrupamentos. Neste cenário podem desempenhar funções importantes no controle do clima e da poluição, promover a biodiversidade e o bem-estar dos habitantes, ser fonte de alimentos e remédios e valorizar e embelezar a cidade (MASCARÓ; MASCARÓ, 2005, p. 13).

Historicamente há uma estreita relação entre a árvore e a arquitetura, como ser vivo e composição da paisagem que contribui para uma ambiência urbana agradável (MASCARÓ; MASCARÓ, 2005); e o Código de Posturas, em conjunto com normas ambientais, define regras e cuidados relacionados à arborização, conforme mostra os arts. 23 a 29-B, a seguir.

Sobre as espécies, espaçamento e distanciamento:

Art. 23 - Deverão constar do projeto arquitetônico das edificações as seguintes indicações:

I - as espécies de árvores a serem plantadas e sua localização;

II - o espaçamento longitudinal a ser mantido entre as árvores plantadas;

III - o distanciamento entre as árvores plantadas e as esquinas, postes de luz e similares.

§1º - Para a escolha das espécies e para a definição do espaçamento e do distanciamento a que se referem os incisos do caput, bem como para a adoção das técnicas de plantio e conservação adequadas, deverão ser observadas as prescrições técnicas estipuladas pela legislação específica.

(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

Sobre o plantio, transplantio, poda, supressão:

Art. 23 - Somente o Executivo poderá executar, ou delegar a terceiro, as operações de plantio, transplantio, poda e supressão de árvores localizadas no logradouro público, após orientação técnica do setor competente.

§1º - Excetua-se do disposto no caput o plantio das árvores previstas em projeto arquitetônico e arborização de novos parcelamentos aprovados pelo Executivo.

§3º - No caso de supressão, para atendimento a interesse específico de particular, deferido o requerimento, cabe ao interessado a obrigação de plantar novo espécime na área indicada, sem prejuízo da reparação ambiental definida pela legislação específica.

(BELO HORIZONTE, 2010b, grifos nossos).

As questões tratadas nos artigos citados anteriormente estabelecem o controle das espécies e a forma de plantio das árvores nas ruas, sendo definidas em legislação específica. O

proprietário do imóvel tem a responsabilidade de plantar e cuidar da muda no passeio, quando da edificação ou quando da supressão realizada em atendimento a seu interesse. As demais ações de plantio, transplântio, poda e supressão de árvores são de exclusiva responsabilidade do Executivo e remetem à função pública sobre a rua. Ressalta-se, a importância destas normativas que passam pelo plantio adequado à microclimas urbanos, pela harmonia com a infraestrutura urbana e pela manutenção adequada, tanto do ponto de vista fitossanitário como formal (MASCARÓ; MASCARÓ, 2005). A intenção de favorecer a ambientação urbana com lugares para a convivência social não é mencionada e as normas ambientais abordam a árvore na sua condição de ser vivo.

Sobre danos ao logradouro ou mobiliário:

Art. 24 - Os **danos ao logradouro público ou a mobiliário urbano** causados nas operações de transplântio, supressão e poda de árvores, bem como outras que se fizerem necessárias para a conservação e a manutenção da arborização urbana, deverão ser imediatamente reparados por aquele que vier a promovê-los. (BELO HORIZONTE, 2010b, grifos nossos).

Manutenção e conservação:

Art. 26 - As operações de **transplântio, supressão e poda de árvores**, bem como outras que se fizerem necessárias para a conservação e a manutenção da arborização urbana, não causarão danos ao logradouro público ou a mobiliário urbano.

Art. 27 - É proibida a **pintura ou a caiação** de árvores em logradouro público.

Art. 28 - É proibida a utilização da arborização pública para a **colocação de cartazes e anúncios**, para a afixação de cabos e fios ou para suporte ou apoio a instalações de qualquer natureza.

Parágrafo único - Excetua-se da proibição prevista no caput:

I - a **decoração natalina** de iniciativa do Executivo;

(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

A saúde das árvores depende da manutenção, conservação e a reparação de danos, incluindo a proibição de pintura ou a caiação, a colocação de cartazes e anúncios, a afixação de cabos e fios ou suporte de instalações de qualquer natureza. As posturas municipais vêm para coibir práticas que comprometem a saúde e a beleza das árvores, como o costume da pintura ou caiação da base das árvores para protegê-la contra pragas, inscrições em seus troncos, colocação de placas de propaganda e redução do espaço permeável em sua base. Essas normas reforçam o valor da manutenção para a qualidade do espaço público (CARMONA *et al.*, 2007). A árvore deve ser tratada como um ser vivo e ser mantida saudável, incluindo a proibição de danos às copas e raízes causadas por obras de fiação elétrica e redes subterrâneas pelas concessionárias de serviços públicos.

O art. 27 excepcionaliza a instalação da decoração natalina, considerada um evento de caráter temporário (conforme art. 116 e 160) inserido no Programa Ilumina BH (Decreto 17.020/2018), que busca fomentar essas intervenções em bens públicos municipais, logradouro público e arborização pública, considerando a atração de pessoas e a paisagem urbana. Pode-se considerar que, para a vitalidade da cidade, esta exceção concorre com o valor ambiental e social sobre o uso das árvores. Considerando o valor ornamental e simbólico das árvores, a sua presença que fala de recreação, introspecção, beleza, sustentabilidade, diversidade e a qualidade visual (GEHL, 2013, p. 179, 189), as estratégias de iluminação da cidade são bem-vindas.

Um outro aspecto do Código diz respeito à árvore enquanto patrimônio, revelado por estudos ambientais específicos, conforme mostra os arts. 29 a 29-B.

Árvores imunes ao corte:

Art. 29 - Qualquer árvore do Município poderá, mediante ato do Conselho Municipal de Meio Ambiente (COMAM), ser declarada **imune de corte**, por motivo de sua **localização, raridade ou antiguidade, de seu interesse histórico, científico ou paisagístico**, ou de sua condição de **porta-sementes**, ficando sua proteção a cargo do Executivo.

Árvores frutíferas:

Art. 29-A - O Executivo deverá priorizar, nos espaços públicos, o plantio de **árvores frutíferas de pequeno porte e floríferas**, observadas as restrições técnicas.

Combate a pragas e risco de queda:

Art. 29-B - O Executivo procederá ao exame periódico das árvores localizadas nos logradouros públicos do Município, com o objetivo de combater a ação de **pragas e insetos** e de preservar o meio ambiente.
(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

No art. 29, a arborização é definida como um patrimônio protegido pelo Executivo Municipal por motivos que demonstram que a vegetação arbórea é fundamental para a memória, agradabilidade e conforto. O Código de Posturas de Belo Horizonte, em conjunto com normas ambientais e de patrimônio, mostra a relevância da arborização que pode se tornar um marco simbólico e de referência para a população, assim como para a preservação do meio ambiente, incluindo a produção de sementes e o controle climático.

LYNCH (1990) descreve as árvores como pontos marcantes, locais em evidência usados como sinais que complementam a imagem dos observadores sobre a cidade e são usados como indicações de identidade e até de estrutura. “Uma árvore, a exemplo de um monumento estrategicamente colocado, pode ser um ponto de grande atração, um referencial urbano que ajude a conservar a memória deste lugar” (MASCARÓ; MASCARÓ, 2005, p. 13). O plantio

de árvores de grande porte, como a espécie *Ficus sp*, tem sido desaconselhado⁵² em função de possíveis danos ao logradouro público. Essa diretriz contraria a visão de preservação da memória da cidade, considerando que Belo Horizonte era reconhecida como “cidade jardim” por suas alamedas de árvores *Ficus* (FIGURA 72).

Figura 72 – Belo Horizonte, "cidade-jardim", início do séc.XX



Árvores na Av. Afonso Pena. Fonte: Arquivo público de Belo Horizonte. Disponível em: <http://belohorizonte.mg.gov.br/bh-primeira-vista/arquitetura/belo-horizonte-perfeita-juncao-do-espaco-urbano-e-da-cidade-jardim-em>.

Nesse mesmo sentido, os arts. 29-A, 29-B indicam que o Município deve priorizar as árvores frutíferas de pequeno porte e floríferas no espaço público, com exame periódico para combater pragas e de preservar o meio ambiente. Árvores frutíferas e floríferas, assim como as nativas⁵³ da região, tornam-se referência à população, além de contribuírem para o

⁵² A Deliberação Normativa nº 69/2010 do COMAM não recomenda a utilização de algumas espécies em passeios, pelo risco de acidentes, como a *Ficus sp* e produtoras de frutos de consumo humano habitual.

⁵³ Deliberação Normativa nº 69/2010 do COMAM, Art. 4º: “Para a escolha da espécie a ser utilizada, deverão ser observadas as seguintes condições: I - Deverá ser priorizada a utilização de espécie adaptável ao clima local e resistente ao ataque de pragas e doenças e, preferencialmente, pertencente à flora nativa regional; II - Para **plantio em passeio**, deverá ser priorizada espécie que apresente sistema radicular pivotante e profundo, sendo admitidas espécies com raízes superficiais em locais mais amplos, como canteiros centrais de avenidas com largura igual ou superior a 2,00 m, jardins e praças; III - Não poderá ser utilizada espécie tóxica ou alergênicamente e, no caso de plantio em **passeio**, também a que apresente espinhos ou acúleos; IV - Deverão ser evitadas espécies que apresentem madeira de pouca resistência; V - A espécie a ser plantada deverá apresentar copa com formato e dimensão compatíveis com o espaço a receber o plantio, de maneira a não constituir barreira para o livre trânsito de veículos e **pedestres** e a evitar a geração de danos em fachadas e de conflitos com a sinalização, iluminação, placas indicativas e outros equipamentos urbanos; VI - Deverá ser priorizada a utilização de espécie de folhagem permanente, evitando-se, em locais de pouca incidência de luz solar, a utilização de espécies de folhagens que criem sombreamento excessivo; VII - Quando selecionada espécie caducifólia, deverão ser avaliados o tamanho e a textura das folhas, de maneira a evitar entupimentos de calhas e bueiros; VIII - Deverá ser priorizada a utilização de espécie que não produza **frutos de grande porte**, capazes de causar acidentes com **pedestres** e veículos;

abastecimento e atividades lúdicas de apanhar frutos e flores. Mascaró e Mascaró trazem a evidência de pesquisas que mostram que as árvores podem ter efeitos positivos nas pessoas, estimular sentidos e sentimentos, com o movimento das folhas, cor, perfumes das flores e seus frutos podem ser um complemento alimentar.⁵⁴ Para preservar a memória e a ambientação é preciso escolher o local das árvores (MASCARÓ; MASCARÓ, 2005, p. 127) sem eliminá-las da paisagem, como as enormes árvores *Ficus* que são adequadas à grandes áreas e frutíferas que devem ser evitadas em estacionamentos e calçadas movimentadas.

Nos climas adequados ao cultivo de árvores frutíferas, os pomares proporcionam uma identidade quase mágica: lembre-se das laranjeiras do sul da Califórnia, das cerejeiras do Japão e das oliveiras na Grécia. No entanto, a expansão das cidades parece sempre destruir essas árvores e os benefícios que elas nos oferecem (ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 793).

Diante da valorização dada às árvores em Belo Horizonte, criada como uma “cidade jardim” e aparelhada com normas e programas de preservação deste patrimônio, as exigências do Código de Posturas se aproximam do marco teórico quanto à importância da vegetação, como elemento urbano de conservação obrigatória, um patrimônio que deve ser preservado nos casos de raridade, antiguidade, interesse histórico, científico e paisagístico, como uma fonte de flores e frutos e como um ente ecológico tratado no âmbito da política ambiental.

Pela sua presença contínua na cidade, a arborização contribui para o conforto, agradabilidade, memória, estímulos sensoriais, diversidade da paisagem e a proteção/segurança aos pedestres com amenidade do clima e demarcação de espaços. Essa ambientação é complementada pelos jardins e gramados que ampliam a presença e os efeitos de elementos da natureza na cidade, incluindo as faixas ajardinadas nos passeios em logradouro público discutidas como elementos do plano horizontal (art. 12-A da Lei 8.616/2003 e arts. 21, 22 e 43 do Decreto 14.060/2010).

Essa paisagem urbana contribui para a qualidade ambiental da rua, traduzida em vitalidade, desde que seja, de fato, preservada e cuidada como parte da natureza e da cidade. Esta situação reafirma a reflexão de Alexander *et al.* (2013, p. 796) de que: “quando as árvores

IX - Em locais de grande fluxo de **pedestres** e sujeitos a maiores riscos de depreação, deverão ser evitadas as espécies de crescimento mais lento”.

⁵⁴ Em Porto Alegre, 9% das árvores são frutíferas, conforme levantamento de 2000 (MASCARÓ, 2005b, p. 78). Em Belo Horizonte, até 2018, o Inventário das Árvores, ainda em elaboração, levantou 300 mil árvores das quais 141 mil produzem frutos consumidos pela fauna e pela população (Reportagem do jornal *O Tempo*. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/cidades/para-fazer-o-sacolao-bh-tem-mais-de-30-mil-arvores-frutiferas-1.1431885>. Acesso: 20 dez. 2019).

são plantadas ou podadas sem levar em consideração os lugares especiais que elas podem propiciar, elas absolutamente não têm utilidade para as pessoas que precisam delas”, ressaltando que não se trata de “utilização” da árvore como mero meio de prazer e consumo, mas de um ente ecológico que crescerá onde for plantado e deve ficar perto o suficiente para ser cuidado pelas pessoas. Nesse sentido, cabe apontar a ausência de posturas municipais de Belo Horizonte, relacionadas à ambiência urbana, tampouco à criação de lugares para a convivência das pessoas e proveito da vegetação na vida ao ar livre.

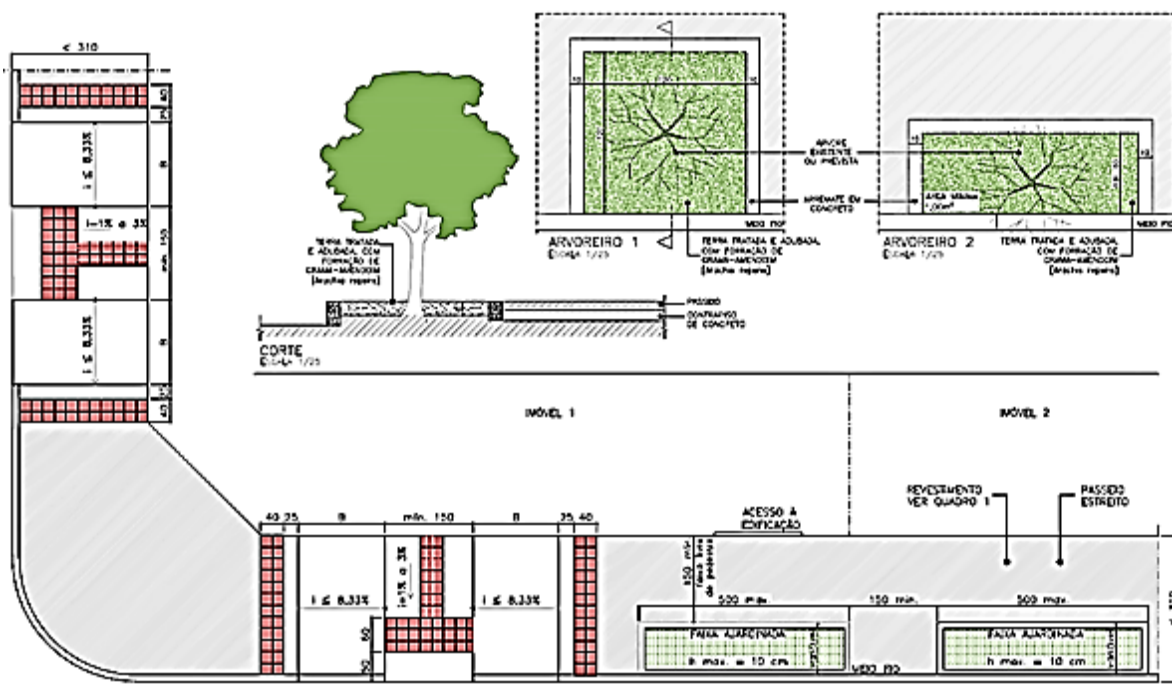
Apesar da importância da árvore ser reconhecida pelo Código de Belo Horizonte, observa-se que as regulamentações não são suficientes para tratá-la de forma a criar um ambiente que incremente a qualidade da experiência urbana da pessoa que se movimenta e permanece na rua. Considerando o conceito central da literatura de promover espaços adequados à caminhabilidade e a interação social na rua, o percurso formado pela arborização nas ruas deve receber os mesmos cuidados dispensados aos passeios, incluindo a conscientização e participação dos cidadãos. Nota-se, de pronto, que há conflitos entre as normativas de posturas municipais e de plantio das árvores, sendo a primeira focada no uso do logradouro público pelos pedestres e a segunda na preservação do indivíduo arbóreo.

Ilustra este conflito a compatibilização de reserva de espaços tratada no padrão de passeio estreito, cuja área ajardinada deve estar além da largura mínima de 1,50 m mantida livre para pedestres (FIGURA 73), implicando, muitas vezes, a inviabilidade de receber arborização. Essa situação poderia ser equacionada, entre outras, com alternativa de redução de espaços de veículos e ampliação da calçada para abrigar as duas importantes funções – a reserva de lugar para a pessoa e para a árvore (FIGURA 74).

A definição do passeio em novas ruas (ou em renovação urbana) toma uma importância maior para atender a estas demandas de forma conjunta. Nota-se que a rua oferece oportunidades latentes para a vida pública, mas que incluem uma política específica para tal fim e, nesta direção, a elaboração em curso do Plano Diretor de Arborização Urbana (PDAU)⁵⁵ e o Inventário de Árvores de Belo Horizonte pode incorporar essas premissas.

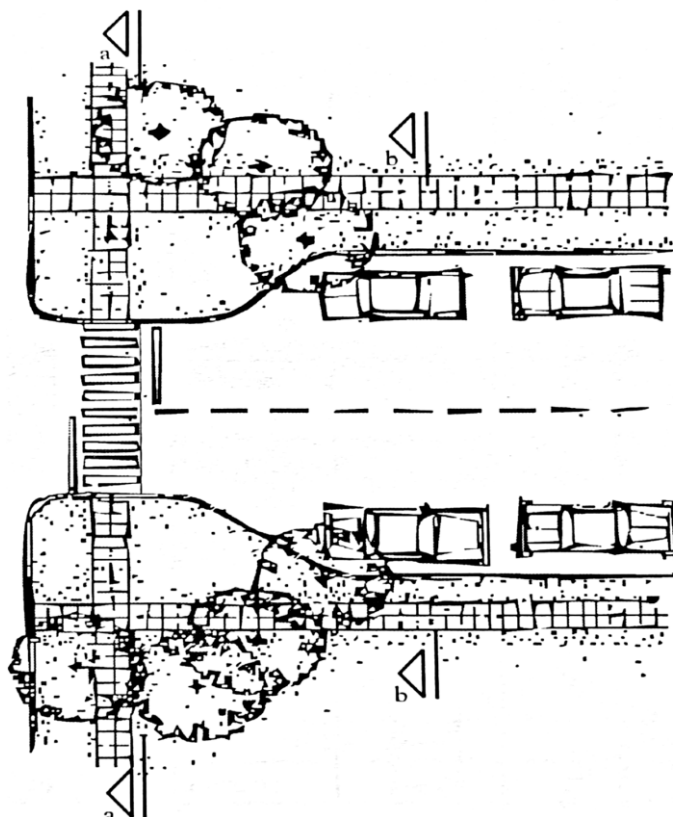
⁵⁵ A elaboração de um Plano Diretor de Arborização Urbana (PDAU), foi recomendada na IV Conferência Municipal de Política Urbana (BELO HORIZONTE, 2015), para ampliação da arborização pública, planejamento e coordenar as ações de manejo, bem como a criação do Sistema de Informações e Inventário das Árvores de Belo Horizonte – SIIA –BH. Foi incorporado ao Plano Diretor, aprovado pela Lei 11.181/2019, Art. 10 – “São princípios vinculados à proteção ambiental no Município: VI - a ampliação da arborização dos logradouros públicos da cidade a partir da elaboração do plano diretor da arborização do Município” (Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/politica-urbana/planejamento-urbano/plano-diretor/proposta>. Acesso em: dez. 2019).

Figura 73 – Padrão de passeios estreitos: faixa ajardinada e plantio de árvores



Fonte: SUPLAN, 2019. Disponível em: https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/politica-urbana/PASSEIO/padroao_de_passeios_municipal.pdf. Acesso em: 20 dez. 2019.

Figura 74 – Arborização urbana: alargamento de calçadas, plantio em função do porte de árvores



Fonte: MASCARÓ; MASCARÓ, 2005, p. 129, 141.

3.4.2 Mobiliários urbanos

Os compradores propriamente ditos não se beneficiam do tráfego de veículos: eles precisam de tranquilidade, conforto, conveniência e facilidade de acesso.
(ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 176)

Um dos elementos mais característicos nas ruas da cidade é o mobiliário urbano que integra a paisagem e abriga diversas atividades que são motivadas por demandas econômicas, artísticas, culturais, de descanso e lazer, proteção, acessibilidade, comunicação, infraestrutura, limpeza, transporte, entre tantas outras. São objetos de uso coletivo que dão suporte à vida pública e, por outro lado, são atraídos para os locais onde há vitalidade, justamente, porque são as pessoas a razão de estar na rua, como: mesa e cadeiras e *parklets*; toldos, coberturas e abrigos (ponto de ônibus); cabines e bancas (sanitário, banca de jornais e de flores, quiosque), entre outros. Distribuídos na cidade, promovem o atendimento a pessoas que frequentam as ruas com serviços de apoio e a microeconomia local. A vitalidade urbana é associada a esses elementos físico-espaciais quanto à capacidade de favorecer experiências positivas aos pedestres e estimular a permanência na rua. Portanto, para os propósitos desta pesquisa, será verificada a evidência de normas das posturas municipais sobre alguns mobiliários que promovam a qualidade urbana, relacionada à diversidade de atividades e às experiências de segurança/proteção, conforto e agradabilidade.

Os elementos urbanos são objetos que equipam a cidade, por esse motivo, são também chamados de mobiliário urbano, numa clara alusão ao mobiliário doméstico, encontrado no interior das residências. [...] O mobiliário urbano contribui para a estética e para a funcionalidade dos espaços, da mesma forma que promove a segurança e o conforto dos usuários (MASCARÓ, RUSKIN, 2008, p. 153).

Cada um destes grupos de mobiliários, assentos, coberturas, cabines, etc., apresentam características próprias de forma e uso que vão requerer condicionantes de qualidade para que possam contribuir para experiências positivas às pessoas, tornando a rua um lugar atrativo e fomentando a vitalidade. É importante que sejam vistos como um conjunto, inseridos em um contexto e complementares quanto à harmonia e estética. “Um conjunto de elementos, por exemplo, pode dar identidade à uma rua ou fazer referência à cultura de uma cidade, através da utilização de signos que contribuam para a evocação do imaginário da população” (MASCARÓ, RUSKIN, 2008, p. 154). A primeira questão sobre mobiliários é que se trata de uma interferência no espaço público, que está no meio do caminho, por onde as pessoas circulam à sua volta ou param para um uso específico, descansar ou contemplar;

portanto, fazem parte do cenário urbano e da vida pública, requerendo bons espaços para a movimentação e permanência das pessoas. Para Gehl (2013, p. 134), a qualidade do espaço é tão relevante que “a extensão das atividades estacionárias pode ser usada como padrão para medir a qualidade da cidade. [...] É difícil ficar andando numa cidade que tem espaços urbanos tão tentadores para se ficar”.

Os estudos empíricos sobre o comportamento das pessoas em espaços públicos, de Mehta (2007, p. 172) e Gehl (2013, p. 151), demonstram que estas selecionam cuidadosamente os lugares onde ficar, conforme as qualidades percebidas sobre a microescala do ambiente, como o exemplo de Whyte (2004) sobre a escolha de um assento em relação ao sol e sombra e a preferência das pessoas em permanecer nas bordas dos espaços abertos (GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006). Portanto, a disposição dos mobiliários deve levar em conta seu potencial de criar ambientes de permanência das pessoas, incluindo aqueles que funcionam como pontos de encontro, como mostra a pesquisa empírica Mehta (2007) nas ruas de Boston.

A primeira preocupação com este ou qualquer elemento do mobiliário urbano é quanto à sua localização. Um mesmo banco, localizado em uma via de rápida circulação deve ser diferente daquele implantado diante de um lago. [...] Os bancos devem ser convenientemente implantados em locais de grande fluxo de pedestres, podendo sempre que possível constituir áreas de refúgio. Preferencialmente devem ficar à sombra (MASCARÓ, RUSKIN, 2008, p. 156).

Considerando essas questões, os mobiliários urbanos apresentam quatro principais características: são objetos de interferência no espaço público, são parte da paisagem da rua, influenciam e apoiam a vida pública, atraem pessoas e necessitam espaços para a permanência das pessoas na rua, incluindo reunião de grupos. Pelo interesse público, esses elementos urbanos devem representar facilidades e não obstáculos aos indivíduos, incluindo aqueles com necessidades especiais, atendendo à qualidade de acessibilidade (MASCARÓ, RUSKIN, 2008, p. 153). Inicialmente, o Código de Posturas (art. 6º-A) veda qualquer elemento que obstrua o logradouro público, mas excetua o mobiliário urbano e prevê uma “faixa destinada a mobiliário urbano, sempre que possível” (art. 12-A, inciso II), ou seja, somente quando a largura da calçada comportar sua instalação. O mobiliário é um equipamento de uso coletivo definido pelo art. 59 do Código, a seguir.

Definição e tipos de Mobiliário:

Art. 59 - Mobiliário urbano é o **equipamento de uso coletivo instalado em logradouro público** com o fim de atender a uma **utilidade** ou a um **conforto** públicos.

Parágrafo único - O mobiliário urbano poderá ser:

I - em **relação ao espaço** que utilizará para sua instalação:

- a) superficial, aquele que estiver apoiado diretamente no solo;
- b) aéreo, aquele que estiver suspenso sobre o solo;
- c) subterrâneo, aquele que estiver instalado no subsolo;
- d) misto, aquele que utilizar mais de uma das categorias anteriores;

II - em relação à sua instalação:

- a) fixo, aquele que depende, para sua remoção, de ser carregado ou rebocado por outro equipamento ou veículo;
- b) móvel, aquele que, para ser removido, depende exclusivamente de tração própria ou aquele não fixado ao solo e de fácil remoção diária.
(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

Como o mobiliário urbano, geralmente, atende a uma utilidade ou conforto dos pedestres, deve servir ao interesse e à convivência pública e, portanto, alguns tipos devem ser licenciados (art. 60). Nesse sentido, o Código atribui ao Executivo definir tipos e padrões para os mobiliários, conforme elucida o art. 61.

Tipos e Padrões de Mobiliário:

Art. 61 - O **mobiliário** urbano pertencerá a um elenco de **tipos** e obedecerá a **padrões** definidos pelo Executivo, **exceto** aquele de **caráter artístico**, como escultura ou obelisco.

§1º - A definição dos tipos e dos padrões será feita pelos órgãos responsáveis pela gestão urbana, ambiental, cultural e de trânsito, que observarão critérios técnicos e especificarão para cada tipo e para cada padrão as seguintes condições, dentre outras:

- I - dimensão;
- II - formato;
- III - cor;
- IV - material;
- V - tempo de permanência;
- VI - horário de instalação, substituição ou remoção;
- VII - posicionamento no logradouro público, especialmente em relação a outro mobiliário urbano.

Diferentes padrões de mobiliários:

§2º - O **Executivo** poderá adotar **diferentes padrões** para cada tipo de mobiliário urbano, podendo **acoplar dois ou mais tipos**, bem como poderá adotar **padrões distintos** para cada área do Município.

Localização e vedação de instalação de mobiliários:

§3º - Poderá ser **vedada**, nos termos do regulamento deste Código, a instalação de qualquer tipo de mobiliário urbano em área específica do Município.

Danos e conflitos com a arborização:

§4º - A localização e o desenho do mobiliário urbano deverão ser definidos de forma a evitar danos ou conflitos com a arborização urbana.
(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

O elenco de tipos de mobiliário, citado no art. 61, obedece a padrões definidos pelo Executivo, com exceção do artístico, como escultura ou obelisco (FIGURA 75) e devem seguir

as diretrizes dos órgãos temáticos de gestão urbana, ambiental, cultural e de trânsito, que definem suas características físicas, funcionamento e, especialmente, o posicionamento no logradouro público em relação a outro mobiliário urbano. Essas normas influenciam a imagem da rua, podendo valorizá-la pela agradabilidade quando inclui a “arte urbana” em suas variadas manifestações de escultura, pintura, etc. que, de certa forma, refletem a cultura e o modo de vida local. Todavia, a norma se concentra em definir os padrões de alguns mobiliários, observando critérios técnicos sem, no entanto, abordar uma linguagem entre esses padrões, ou seja, uma visão de conjunto que possa conformar um todo harmônico, e igualmente nada menciona sobre os projetos promoverem conforto, segurança e serem aprazíveis às pessoas. São qualidades fundamentais para que os mobiliários sejam atrativos e retornem à cidade, uma qualificação do espaço. Em alguns, como os abrigos de ônibus, um agradável mobiliário pode alcançar uma influência maior, como estimular o uso do transporte público e não penalizar o usuário com instalações desconfortáveis, bem como poderia ser um elemento de identificação visual, considerando que acompanha as vias (FIGURA 76).

A permissão dada ao Executivo, pelo art. 61, de “adotar diferentes padrões para cada tipo de mobiliário urbano, podendo acoplar dois ou mais tipos, bem como adotar padrões distintos para cada área do Município”, traz a possibilidade de adequá-los às peculiaridades locais. Em cidades grandes, é coerente que os elementos tridimensionais possam ser diferenciados e alinhados aos acontecimentos e lógicas de sociabilidade do local. Nesse sentido, as ruas poderiam ser personalizadas, com projeto, materiais, cores, etc., específicos, contribuindo para experiências sensoriais distintas de outros lugares, porém requer um estudo conjunto dos elementos físico-espaciais.

O Código de Posturas de Belo Horizonte nada menciona sobre o desenvolvimento de padrões de mobiliários que considere a relação com os demais objetos da paisagem, o que é fundamental para trazer à rua a qualidade da legibilidade (LYNCH, 1990), tampouco a referência a ruas com identidades memoráveis.

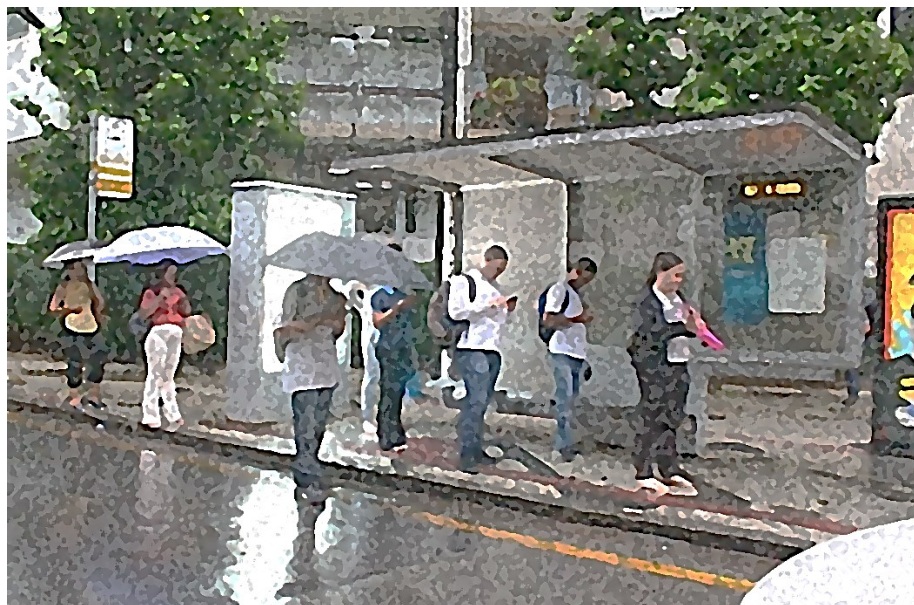
Quanto à regra do art. 61, de evitar danos e conflitos à arborização quando da instalação do mobiliário, a importância ambiental da rua é reafirmada, como discutido no item anterior sobre a vegetação da cidade.

Figura 75 – Mobiliário de caráter artístico cultural que compõe a paisagem da cidade



Escultura do escritor Roberto Drumond,
Praça Savassi, BH.
Fonte: Arquivo da autora.

Figura 76 – Mobiliário desconfortável que compõe a paisagem da cidade



Abrigo de ônibus, centro de Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora.

Em relação ao local, o mobiliário poderá ser instalado no passeio ou na via pública, quando não for possível no passeio, conforme estabelece o artigo 63.

Art. 63 - Em **via pública**, somente poderá ser autorizada a instalação de mobiliário urbano quando:

I - tecnicamente não for possível ou conveniente sua instalação em passeio;

II - tratar-se de **palanque, palco, arquibancada** ou similar, desde que destinados à utilização em evento licenciado e que não impeçam o trânsito de pedestre;

III - tratar-se de mobiliário urbano destinado à utilização em **feira** ou **evento** regularmente licenciado.

IV - tratar-se de **fechamento de quarteirão**, visando à reorganização do sistema de circulação e a criação de áreas verdes e de lazer.

(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

A utilização da via pública para instalação de mobiliário (art. 63) permite que este espaço tenha função não apenas como canal de circulação, mas como lugar de sociabilidade – “espaço da festa” ressaltado por Lefebvre (2008b), costumeiramente reivindicado pelas pessoas para comemorações, eventos, manifestações, etc. Na concepção da cidade para as pessoas, é um uso apropriado, considerando o clima tropical brasileiro e a possível adesão à caminhabilidade e redução do uso do veículo.

O art. 64 determina a instalação de mobiliário urbano no passeio com regras sobre obstáculos, visibilidade e limites a ocupação e distanciamentos.

Faixa de pedestres e áreas de embarque e desembarque:

Art. 64 - A instalação de mobiliário urbano no passeio:

I - deixará livre a faixa reservada a trânsito de **pedestre**;

II - respeitará as áreas de embarque e desembarque de **transporte coletivo**;

Distância das esquinas:

III - manterá **distância mínima de 5,00 m** (cinco metros) **da esquina**, contados a partir do alinhamento dos lotes, quando se tratar de mobiliário urbano que prejudique a **visibilidade de pedestres e de condutores** de veículos;

Distância máximas longitudinal e transversal:

IV - respeitará os seguintes **limites máximos**:

a) com relação à **ocupação no sentido longitudinal** do passeio: **30 % (trinta por cento) do comprimento da faixa de passeio** destinada a este fim em cada testada da quadra respectiva, excetuados deste limite os abrigos de ônibus;

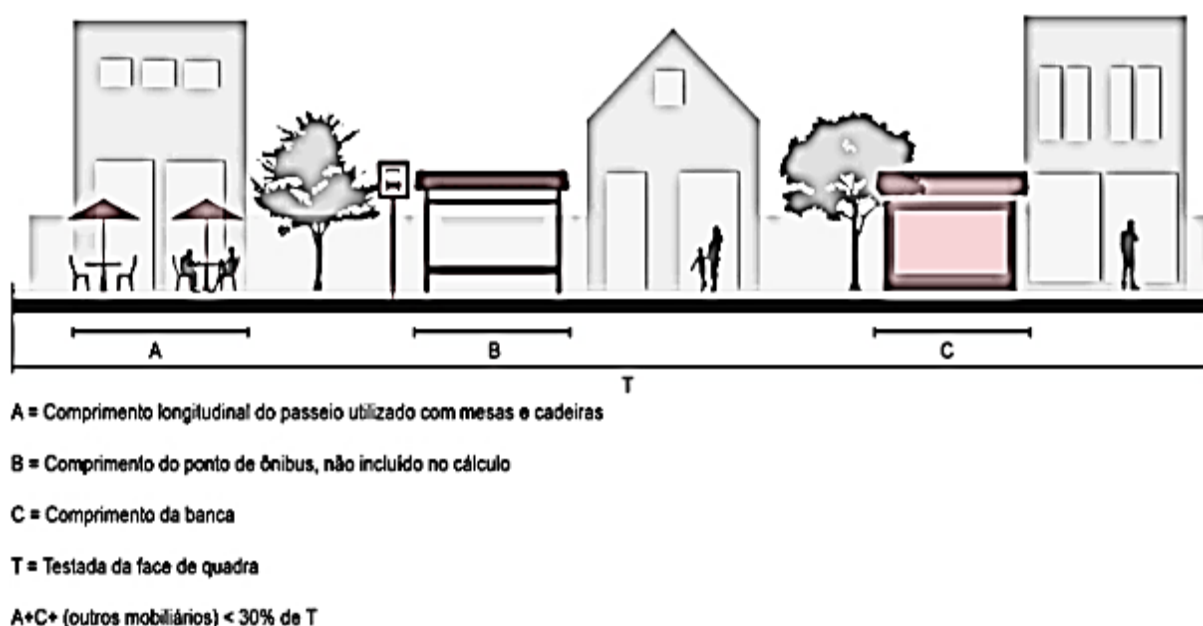
b) com relação à **ocupação no sentido transversal do passeio**: 40% (quarenta por cento) da largura do passeio.

(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

De início, a norma do art. 64, preserva o livre trânsito dos pedestres e a visibilidade, sem constituir obstáculos e evitando riscos às pessoas, o que é essencial para a caminhabilidade e acessibilidade (ALEXANDER *et al.*, 2013; GEHL, 2013; MEHTA, 2007; JACOBS, 2014; LYNCH, 2007; WHYTE, 2004). No entanto, e mais uma vez, não menciona a permanência das pessoas na calçada, o que é fundamental para a vitalidade urbana e o funcionamento do mobiliário, pois pressupõe-se que as pessoas o utilizem por algum motivo em atividades

estacionárias, e, neste caso, a qualidade urbana faz muita diferença, como um banco à sombra de uma árvore em um dia quente (ALEXANDER *et al.*, 2013; GEHL, 2013; MEHTA, 2007; WHYTE, 2004). O artigo 64 define, ainda, o cuidado com o distanciamento da esquina e o limite de ocupação da face de quadra com mobiliário urbano, reconhecendo a importância de interferência destes elementos na visibilidade. A norma faz referência a 30% da testada, e, além de excetuar o abrigo de ônibus, não considera a implantação de outros elementos físico-espaciais como árvore, engenho de publicidade, poste de iluminação, sinalização, etc. Não é incomum a superposição de mobiliários com outros objetos tridimensionais que acabam por dificultar seu uso, a visibilidade, reforçando a necessidade de estudos localizados sobre a relação espacial entre os elementos da rua (FIGURA 77), de forma a tratá-los como um conjunto que conforme a paisagem e o uso da rua com conforto, segurança e agradabilidade.

Figura 77 – Regras para instalação de mobiliário por testada da face de quadra



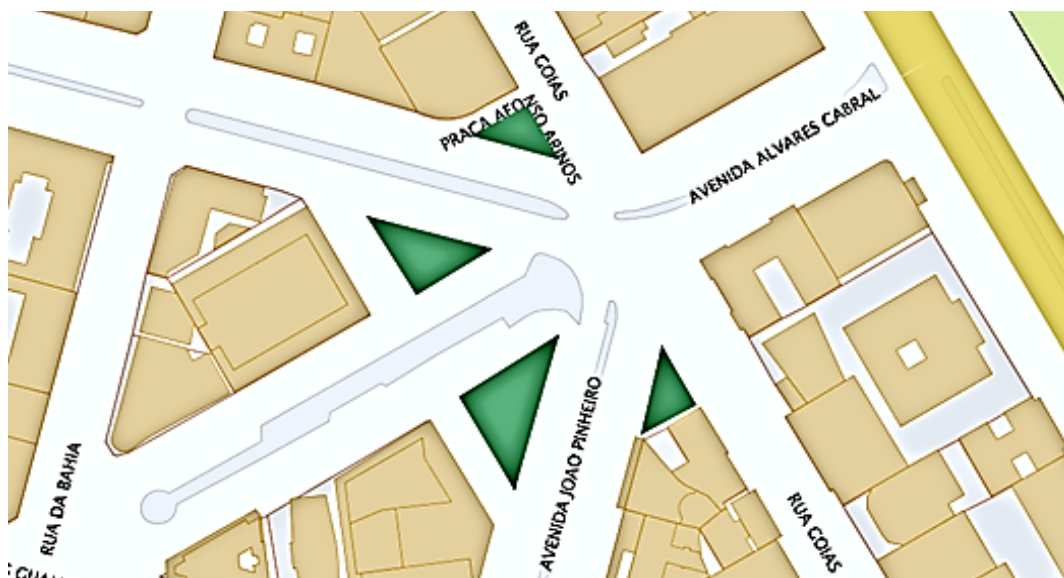
Fonte: Adaptação da *Cartilha do Código de Posturas*, 2011, PBH. Disponível em http://www.pbh.gov.br/codigo_posturas/cartilha_codigo_posturas.pdf. Acesso em: 30 jan. 2020.

Considerando que o mobiliário urbano é destinado a apoiar a vida na rua sem, no entanto, tornar-se uma obstrução, é curioso observar a regra de afastamento em relação às esquinas (inciso III, art. 64), que pretende garantir a visibilidade. O efeito dessa norma é observado em esquinas amplas adequadas a diversas atividades, nas quais a instalação de mobiliário poderia ser um obstáculo. Nas ruas do centro de Belo Horizonte, algumas esquinas

são delimitadas por “lotes chanfrados” que criam espaços livres generosos aos pedestres, que favorecem a vitalidade, tornando-se locais propícios a manifestações e pontos de encontro (FIGURA 78, 79). Conforme enaltece a literatura sobre ruas com vitalidade, esses espaços são preciosos para a vida urbana, pois proporcionam visibilidade e segurança para os pedestres, bem como um conforto pela presença de árvores e bancos e, geralmente, trazem agradabilidade (JACOBS, 2014; MEHTA, 2007; GEHL, 2013; CARR *et al.* 1992). O Código de Posturas de Belo Horizonte deveria reconhecer que há esquinas de diferentes proporções e algumas contribuem com espaços residuais para uso das pessoas, e os projetos poderiam agregar diretrizes que as conformassem. A esquina, dentre todos os espaços que compõem as ruas, é provavelmente o que mais facilita encontros e pode descortinar marcos de referência. O cruzamento é identificado por Lynch (2007) como um elemento que as pessoas utilizam para estruturar a imagem da cidade, formando ponto nodal importante para a legibilidade.

Por exemplo, um sistema tão simples como um semáforo, um meio-fio e uma esquina pode ser melhorado se for visto como um nó distinto da vida pública: as pessoas esperam pela abertura do sinal, olham para os lados, talvez elas não estejam com tanta pressa. Coloque uma banca de revista e um vendedor ambulante na esquina e a experiência se transforma em um complexo de experiências relacionadas (ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 452).

Figura 78 – Esquina formada pelos recuos dos lotes no encontro das avenidas João Pinheiro e Álvares Cabral, Belo Horizonte



Fonte: Mapa base de Belo Horizonte. Sistema georreferenciado BHMAP – PBH. Disponível em: <http://bhmap.pbh.gov.br>. Acesso em: 20 dez. 2019.

Figura 79 – Esquina das avenidas João Pinheiro e Álvares Cabral, BH



Fonte: Arquivo da autora.

Seguindo as diretrizes de segurança e visibilidade dos passeios, os arts. 67 e 68 estabelecem normas que incluem o não comprometimento da estética da cidade, em especial ao bem tombado.

Art. 67 - É **vedada** a instalação de mobiliário urbano em local em que tal mobiliário prejudique a **segurança ou o trânsito de veículo ou pedestre** ou comprometa a **estética** da cidade.

Art. 68 - É **vedada** a instalação de mobiliário urbano em posição em que tal mobiliário interfira na **visibilidade de bem tombado**.

§1º - O órgão responsável pela **gestão cultural** deverá estabelecer a altura e a distância que cada tipo de mobiliário urbano deverá ter em relação a cada **bem tombado**, de forma a não comprometer sua **visibilidade**.

(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

As normas previstas nos arts. 67 e 68, além de preservarem a segurança e visibilidade no passeio, reconhecem a importância da qualidade estética da cidade, defendida pela literatura como aspectos importantes para a agradabilidade e bem-estar dos pedestres no deslocamento ou contemplação da paisagem, incluindo especialmente a visada de bem tombado. Esta regra favorece e valoriza os pontos de referência e a imagem da cidade e por correspondência a vitalidade da rua. O Código de Belo Horizonte não esclarece os critérios utilizados para aferir tal qualidade, refere-se apenas à altura e à distância do mobiliário em relação ao bem tombado, avaliadas pelo órgão de gestão cultural. É importante destacar a necessidade de estudo da paisagem e identidade local para os espaços de referência da cidade.

Completa a regulamentação da instalação de mobiliário urbano em logradouro público e em afastamento frontal como extensão do passeio, as normas estipuladas pelo art. 43 do Decreto 14.060/2010.

Art. 43 - A instalação de mobiliário urbano em **logradouro público** e em **afastamento frontal** configurado como extensão do passeio depende de prévio licenciamento, em processo definido neste capítulo.

Faixas de mobiliário ajardinadas:

§2º - A **faixa** destinada a **mobiliário urbano**, junto ao meio-fio, pode ser **ajardinada**.

Instalação considerada de risco:

§3º - A instalação de mobiliário urbano considerada de risco para a segurança pública, tais como relógio e termômetro, abrigo para passageiros de transporte coletivo, monumento, poste, mastro, defesa de proteção para pedestre e outros, depende de apresentação de responsável técnico devidamente habilitado.

Prejuízo à segurança, estética, visibilidade, arborização:

§4º - É vedada a instalação de mobiliário urbano:

I - prejudicial à **segurança** e ao trânsito de veículo ou pedestre;

II - que comprometa a **estética** da cidade;

III - que interfira na **visibilidade** de bem tombado;

IV - que interfira na **arborização**.

§5º - É permitida a instalação de **postes para rede aérea** que ultrapasse os limites da faixa de mobiliário urbano em passeios com largura total inferior a 1,50 metros, desde que seja garantida passagem livre com no mínimo **80 centímetros** no estreitamento gerado por estes mobiliários e que este estreitamento não ultrapasse 40 centímetros de extensão.

(BELO HORIZONTE, 2010b, grifos nossos).

Cabe destacar nas normas do art. 43 do Decreto 14.060/2010 a permissão dada pelo parágrafo 2º do ajardinamento da faixa de mobiliário, o que em algumas calçadas é providencial em decorrência do fluxo reduzido de pessoas em alguns trechos, possibilitando a uma maior permeabilidade do solo e favorecendo a qualidade ambiental e uma ambientação agradável, conforme abordado no item de vegetação urbana.

Sobre estacionamento de bicicletas:

Art. 73-A - O Executivo deverá promover a instalação de mobiliário para estacionamento de bicicletas, preferencialmente nas estações do BHBUS, metrô e praças.

(BELO HORIZONTE, 2003a).

O art. 73-A do Código estabelece a tarefa ao Executivo de promover a instalação de estacionamento de bicicletas, preferencialmente nas estações do BHBUS, metrô e praças, revelando a intenção de promover este modal de transporte, muito embora a ampliação deste uso dependa de uma rede de ciclovias, que permanece incompleta até os dias atuais. Na lógica de criar ruas com mais vitalidade, o espaço urbano deve ser projetado de forma a torná-lo convidativo, tanto para o pedestre quanto ao ciclista (GEHL, 2013), e favorecer a redução do espaço automóvel (JACOBS, 2014; GEHL, 2013). Para atender à recomendação destes

teóricos, o estacionamento de bicicletas deveria ser previsto ao longo das ciclovias e pontos importantes da cidade, sendo necessário definir locais para trânsito e guarda (assim como é feito para os veículos). Com a chegada das bicicletas e patinetes compartilhados, passa a ser necessário regular o uso de lugares públicos, em especial, as calçadas, para pontos de parada e trânsito desses microveículos. O espaço da rua é o palco desses eventos. Houve um fenômeno mundial de adesão ao compartilhamento de patinetes elétricos e bicicletas, com a oferta de transporte não poluente e de uso versátil, que aponta para a busca de soluções que minimizem os conflitos com os pedestres. A micromobilidade no Brasil⁵⁶ repete os sintomas observados na Europa e nos Estados Unidos, e as casas legislativas estão discutindo regulamentações que vão desde a proibição total até a regulamentação branda aliada à conscientização de usuários

Em relação à **segurança por câmeras de vigilância:**

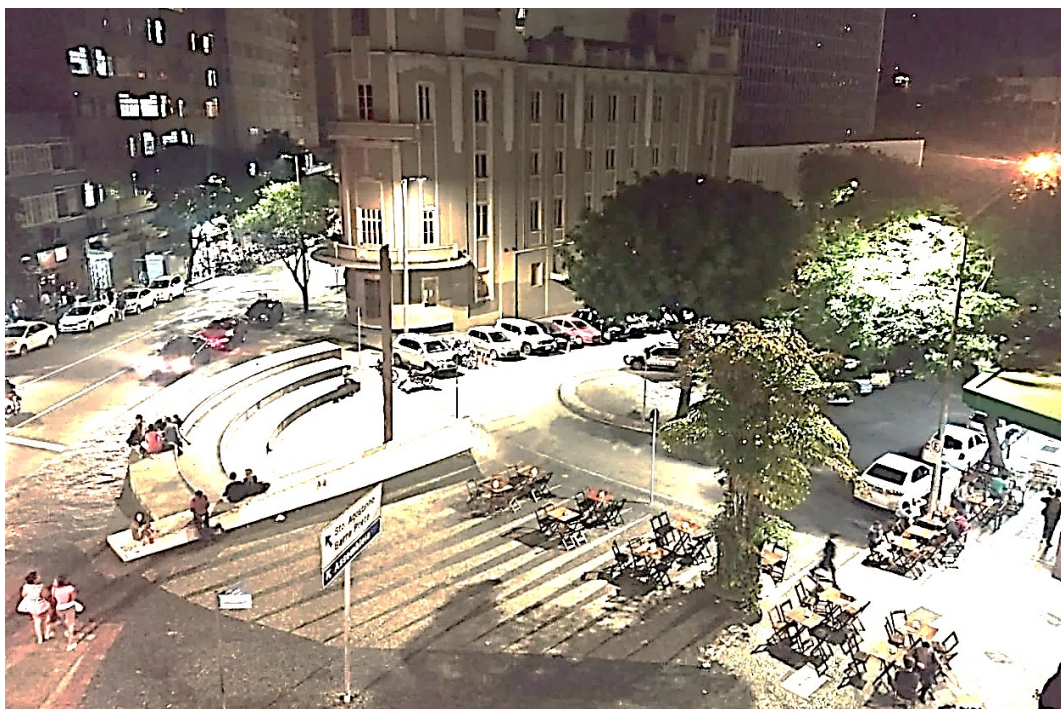
Art. 73-C - O Município adotará políticas para viabilizar a colocação de **câmeras de vídeo** em locais públicos, em toda a cidade, em cooperação com o Estado de Minas Gerais e com a iniciativa privada.
(BELO HORIZONTE, 2003a, grifo nosso).

Em relação à segurança das pessoas contra a violência urbana, o Código de Posturas remete ao Município a obrigatoriedade de viabilizar a colocação de câmeras de vídeo em locais públicos, em toda a cidade, em cooperação com o Estado e com a iniciativa privada (art. 73-C), sendo uma ação de vigilância utilizada por muitas cidades grandes. A ideia da “vigilância 24 horas” tem sido uma estratégia de cunho policial ostensiva, defendida pela população e pelos governantes; no entanto, chama-se a atenção para a defesa da vida pública ativa e aos espaços que a favoreçam. Jacobs (2014) argumenta, desde a década de 60, que a segurança nas ruas depende dos “olhos da rua”, ou seja, da presença de pessoas na rua e dos olhares através das janelas das edificações, formando uma rede social que facilita o comprometimento das pessoas com o que acontece no espaço da rua (FIGURA 80). Sobre a gestão dos mobiliários urbanos, em Belo Horizonte foi criada uma Comissão de Mobiliário Urbano com representantes das temáticas de Comunicação Social, Política Urbana, Meio Ambiente, Cultura, Transportes e Trânsito e Limpeza Urbana, à qual compete propor mobiliários urbanos e assuntos correlatos (art. 44 do Decreto 14.060/2010). A criação dessa instância mostra uma preocupação com a gestão do uso rua, o que pressupõe que há demanda para tal e, como reconhece os estudos teóricos, deve ser fomentado. Os itens seguintes detalham as normas e características de

⁵⁶ Especial Cidadania, Agência Senado, 2019. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/especiais/especial-cidadania/febre-das-patinetes-desafia-cidades-brasileiras>. Acesso em: jul. 2019.

mobiliários urbanos regulamentadas pelo Código de Belo Horizonte que compõem o espaço público da rua podem contribuir para a vitalidade local.

Figura 80 – Segurança nas ruas: presença de pessoas e iluminação pública



Av. Álvares Cabral, Rua da Bahia, Rua dos Guajajaras.
Fonte: Arquivo da autora.

3.4.3 Mesas e cadeiras, assentos, parklets

O café com mesas na calçada cria um ambiente único e especial nas cidades: um local no qual as pessoas podem se sentar e passar o tempo sem serem incomodadas, sendo vistas e observando o mundo à sua volta.
(ALEXANDER *et al.*, 2013)

É um hábito da cidade grande a “cultura dos cafés”, como o característico bulevar parisiense, assim como as “cadeiras nas calçadas” em cidades do interior. O ato de se sentar e “ver a vida passar” na rua é uma postura comum nas cidades ocidentais e se tornou uma prática que, notadamente, traz vida ao espaço público. O clima tropical do Brasil favorece ainda mais essa prática, e em Belo Horizonte vinculou-se, naturalmente, por ser reconhecida como a “cidade dos barzinhos” (FIGURA 81). Esse costume levou ao uso de mesas e cadeiras nas portas de estabelecimentos comerciais e nas calçadas em frente, com a intenção de atrair clientes. Para instalar este mobiliário é preciso seguir as regras e, em alguns casos, obter uma licença. Partindo de iniciativas privadas, o Município pode atuar em parceria com os proprietários para fomentar ruas amigáveis aos pedestres

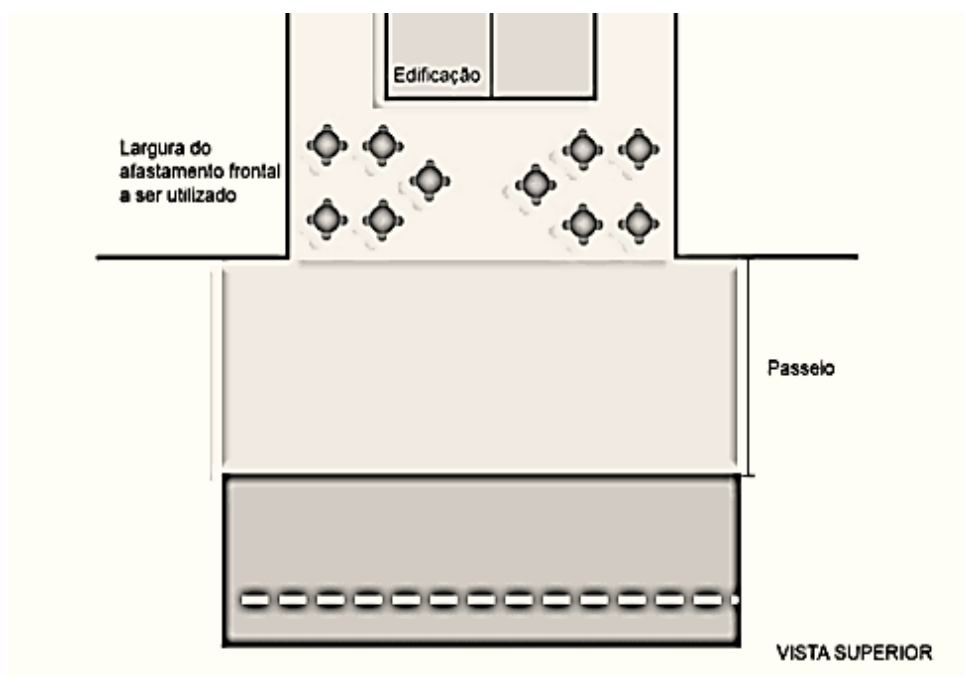
Figura 81 – Mobiliário urbano: costume de mesas e cadeiras nas ruas



Rua Tomé de Souza, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora.

Regulamentado pelo Código de Posturas, em seus arts. 74 a 83, o mobiliário urbano de mesa e cadeira pode utilizar as áreas do afastamento frontal da edificação e áreas do logradouro público (passeio, quarteirão fechado, faixa de estacionamento de veículos e na via pública), desde que atendam aos padrões e normas municipais. Sobre o mobiliário de mesas e cadeiras no afastamento frontal da edificação (FIGURA 82), o Código estabelece:

Figura 82 – Mesas e cadeiras em afastamento frontal



Fonte: Adaptação da *Cartilha do Código de Posturas*, 2011, PBH. Disponível em: http://www.pbh.gov.br/codigo_posturas/cartilha_codigo_posturas.pdf. Acesso em: jan. 2020.

Afastamento frontal não configurado como passeio, sem necessidade de licenciamento:

Art. 74 - A área a ser destinada à colocação de mesa e cadeira é a do **afastamento frontal** da edificação, desde que tal afastamento **não** seja configurado como **extensão do passeio** e se respeitem os limites com o passeio.

Parágrafo único - A colocação de mesa e cadeira na área de afastamento frontal de que trata o caput deste artigo **independe de licenciamento**.
(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

Licenciamento e área computada no Alvará:

Art. 52 - A área do afastamento frontal utilizada para a colocação de mesa e cadeira **será computada como área útil do estabelecimento**, no cálculo da área máxima permitida, para fins de licenciamento da atividade.

Parágrafo único - A área de que trata o caput deste artigo:

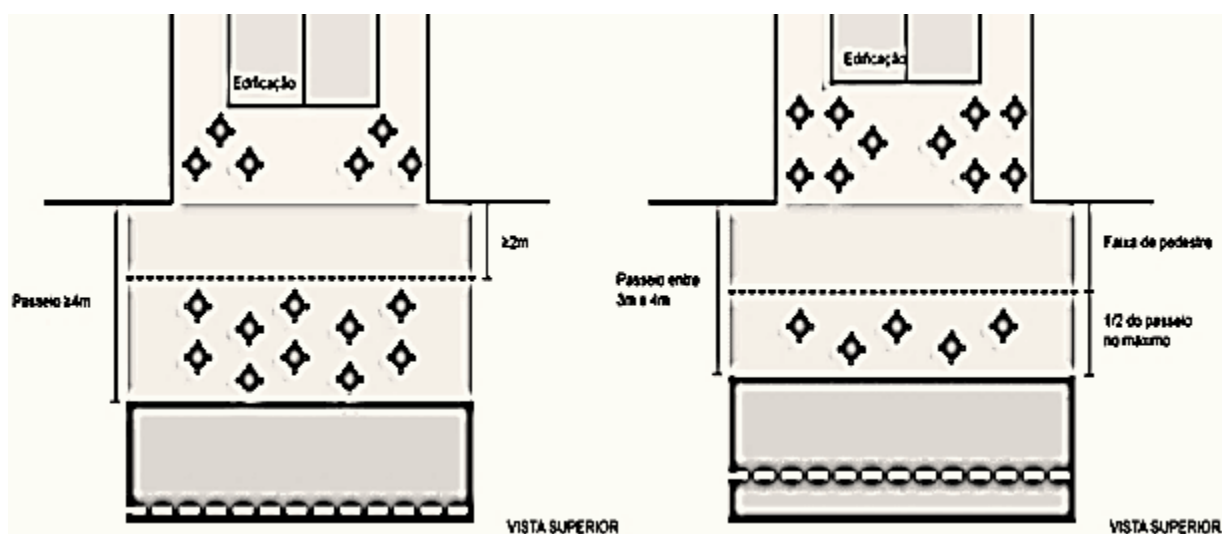
I - não será considerada para efeito de cálculo da taxa a ser recolhida relativa ao licenciamento da atividade;

II - deverá constar do **Alvará** de Localização e Funcionamento.

(BELO HORIZONTE, 2010b, grifos nossos).

Observa-se que o uso do afastamento frontal com mesas e cadeiras, desde que não seja extensão do passeio, não necessita de licenciamento (art. 74), mas a área utilizada deve ser incluída no “Alvará de Localização e Funcionamento”. Esta última regra não incentiva a provisão de mesas e cadeiras pelos comerciantes, pois conta como área útil no licenciamento e, no entanto, poderia ser descontada para promover lugares de permanência de pessoas, coerente com a literatura que aponta esses mobiliários como incremento à vitalidade da rua (ALEXANDER *et al.*, 2013; GEHL, 2013; MEHTA, 2007; CARR *et al.*, 1992, BENTLEY *et al.*, 2005). Sobre o uso do passeio para mesas e cadeiras, é necessário o licenciamento e largura igual ou superior a 2,70 m, com reserva de faixa para pedestres (FIGURA 83).

Figura 83 – Ocupação de passeio com mesa e cadeira



Fonte: Adaptação da *Cartilha do Código de Posturas*, 2011, PBH. Disponível em http://www.pbh.gov.br/codigo_posturas/cartilha_codigo_posturas.pdf. Acesso em: 30 jan. 2020.

Mesas e cadeiras em passeio superior a 2,70 m:

Art. 75 - Independentemente do uso do afastamento frontal, a colocação de **mesa e cadeira** poderá ser feita, alternativamente:

I - **no passeio**, desde que o mesmo tenha largura igual ou superior a 2,70m (dois metros e setenta centímetros);

Mesas e cadeiras em restaurante, livraria e similar:

Art. 76 - Somente poderá colocar mesa e cadeira nos termos do art. 75 desta Lei a edificação utilizada para o funcionamento **de restaurante, bar, lanchonete, café, livraria ou similares**.

Depende de licenciamento:

Art. 77 - A colocação de mesa e cadeira nos locais definidos no art. 75 desta Lei depende de prévio **licenciamento**, a ser definido no regulamento. (BELO HORIZONTE, 2003a, grifo nosso).

A combinação de comer e beber comumente associa-se ao relaxamento e à socialização e quando acontece ao ar livre, faz com que as pessoas permaneçam por mais tempo, apoiando a vida social na rua. Estudos empíricos apontam que mesas e cadeiras colocadas no exterior mostram que as pessoas são atraídas para locais onde tem pessoas (METHA, 2010; WHYTE, 2004; GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006). A vinculação, dada no art. 76, de colocação de mesa e cadeira somente onde funcione restaurante, bar, lanchonete, café, livraria ou similar, é uma regra constante da lei de 2003, que limita o uso em determinados setores econômicos vinculados à gastronomia, livraria ou similares. Não obstante esta coerência, outras atividades poderiam ser incluídas, como lojas, escolas, academias, galerias de arte e mesmo em edificações de uso misto com ambientes de estar, entre outros, no sentido de ampliar o uso da rua, respeitando as normas de posturas. Essa restrição poderia ser revista, permitindo que mais estabelecimentos adotassem a conduta de fornecer assentos nas ruas, favorecendo o hábito de permanecer na rua, o que promove a vitalidade.

Os estudos de Whyte (2004) e Alexander *et al.* (2013) mostram que os assentos colocados em locais estratégicos e confortáveis são atrativos para que as pessoas usem a rua para contemplação, espera ou descanso. Gehl, Kaefer e Reigstad (2006) demonstram que assentos ofertados pelas empresas na calçada, em especial, as cadeiras soltas (FIGURA 84) facilitam a articulação e personalizam as zonas de transição entre o espaço público e privado, contribuindo para atrair as pessoas com espaços mais agradáveis. Uma outra qualidade dos assentos é a organização do espaço público, criando lugares distintos, como ressaltam Alexander *et al.* (2013, p. 1124) “um banco, pode definir uma área semiprivada em frente à casa”.

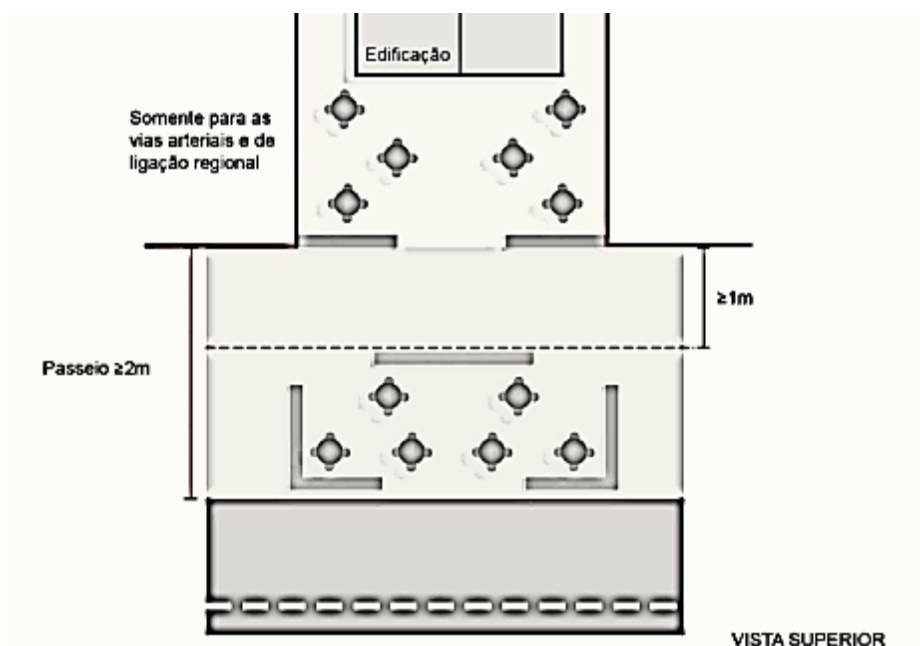
Figura 84 – Assentos fornecidos por empresas



Rua Alagoas, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora.

Em relação ao uso de mesas e cadeiras o Código de Belo Horizonte determina a priorização da faixa de pedestres (FIGURA 85).

Figura 85 – Mesas e cadeiras no afastamento frontal e no passeio de via arterial e de ligação regional



Fonte: Adaptação da *Cartilha do Código de Posturas*, 2011, PBH. Disponível em http://www.pbh.gov.br/codigo_posturas/cartilha_codigo_posturas.pdf. Acesso em: 30 jan. 2020.

Quando os espaços públicos possuem áreas levemente elevadas e muito acessíveis, as pessoas tendem naturalmente a se dirigir a eles. Cafés ao ar livre com mesas em plataformas escalonadas, praças públicas circundadas por degraus, varandas com degraus, estátuas com degraus e bancos são alguns exemplos (ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 604).

A oferta de lugares para sentar permite ao pedestre experimentar conforto e agradabilidade na rua (MEHTA, 2007; WHYTE, 2004), em especial as cadeiras soltas que podem ser movimentadas e permitem arranjos espaciais diferentes para reunião de mais pessoas, o que é positivo para a vida da rua (WHYTE, 2004). Estes lugares ao ar livre permitem a utilização do exterior da loja, estendendo a atividade que seria limitada ao interior, o que favorece a permeabilidade e a segurança da rua, em especial no período noturno.

Faixa para mesas e cadeiras junto ao alinhamento:

Art. 21 - A faixa do passeio reservada ao trânsito de **pedestres** no passeio deverá localizar-se, **junto ao alinhamento** do lote ou à faixa **ajardinada** contígua a ele, garantida a continuidade do fluxo de pedestres com os passeios vizinhos.

§2º - Será admitida a **redução da largura da faixa** do passeio reservada ao trânsito de pedestres no caso de colocação de **mesas e cadeiras** no passeio, nos termos do art. 78 do Código de Posturas, apenas no horário que constar do DML, garantida a continuidade do fluxo ao longo do passeio.

Faixa para pedestres mínima de 1 metro e não exceda a testada:

Art. 78 - Na hipótese de utilização de área de passeio ou de afastamento frontal configurado como sua extensão para a colocação de mesa e cadeira, deverá ser reservada **faixa de pedestre**, livre de qualquer obstáculo, inclusive de mobiliário urbano, com largura mínima de 1,00m (um metro), respeitado o seguinte:

I - que o passeio lindeiro tenha largura igual ou superior a 2,00m (dois metros);

II - que o espaço utilizado **não exceda a fachada** da edificação, exceto se contar com a anuência do vizinho lateral;

III - que sejam observadas as regras aplicáveis da Seção I deste Capítulo, referentes à instalação de mobiliário urbano em passeio.

Faixa demarcada com barreira removível:

§1º - A área destinada à colocação de mesa e cadeira será **demarcada fisicamente**, com a instalação de **barreira removível**, podendo permanecer no local somente no horário definido no documento de licenciamento, obedecendo ao padrão estabelecido pelo Executivo.

§2º - A barreira removível deverá **privilegiar a paisagem urbana**, com a colocação, preferencialmente, de **floreiras ou vasos ornamentais**.

Mesas e cadeiras em passeio superior a 2,70 m:

Art. 81 - Com relação à **largura do passeio**, serão observadas, em qualquer dos casos previstos nesta Seção, as seguintes regras:

I - não será permitida, salvo em condições especiais, a colocação de mesa e cadeira em passeio com menos de **2,70m** (dois metros e setenta centímetros) de largura;

II - nos passeios de **até 4,00 m** (quatro metros) de largura, a ocupação não poderá ter dimensão superior à de sua metade;

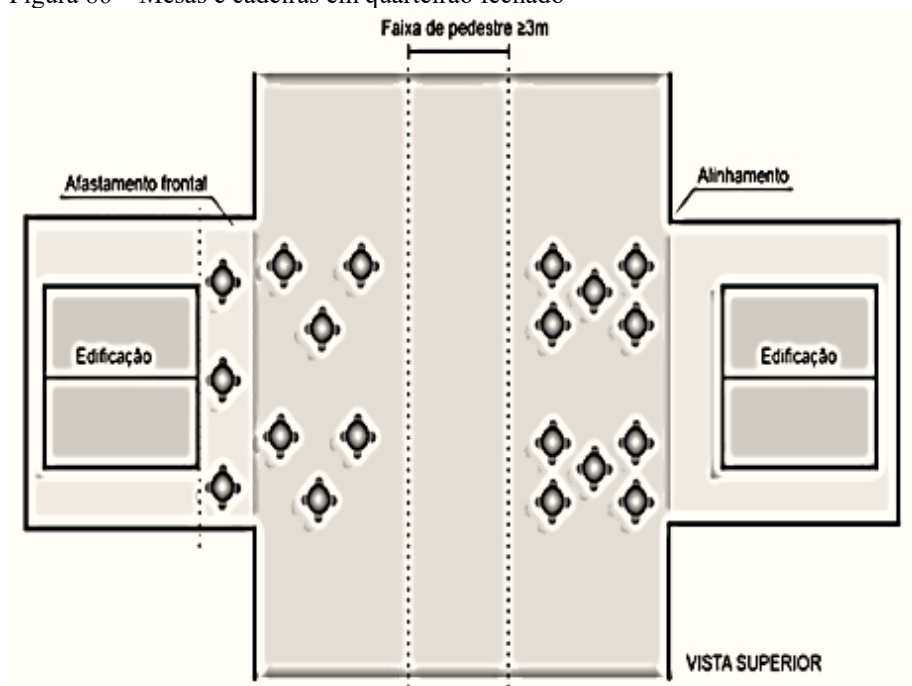
III - nos passeios de dimensão **superior a 4,00 m** (quatro metros), a ocupação poderá exceder o limite estabelecido no inciso II deste artigo, desde que o espaço livre não fique reduzido a menos de 2,00 m (dois metros).

(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

O Código preserva, em todos os casos de instalação de mesas e cadeiras, a preferência e segurança do pedestre, o que responde à literatura de referência. Em seu §1º do

art. 78, estabelece que mesas e cadeiras, no passeio e no afastamento frontal configurado como extensão do passeio, devem reservar e demarcar a faixa de pedestres, privilegiando a paisagem urbana. A demarcação da área de mesas e cadeiras, preferencialmente com floreiras e vasos de plantas, indica a atenção à estética e agradabilidade da cidade, compatível com a literatura que aponta benefícios para o ambiente da rua quando se utiliza uma densidade e variedade de forma, textura e cor de arbustos e plantas (MEHTA, 2007). Essas barreiras podem também servir de “apoios” para pessoas (GELH, 2014). Em relação às dimensões definidas no art. 81, estudos de espaço de sociabilidade que incluíssem, por exemplo, a contagem do volume de pedestres poderia fundamentar as regulamentações. Quando trata-se de mesas e cadeiras em quarteirão fechado, será utilizada a área em frente à edificação, junto ao alinhamento, reservando, no eixo longitudinal do logradouro uma passagem de pedestres (FIGURA 86).

Figura 86 – Mesas e cadeiras em quarteirão fechado



Fonte: Adaptação da Cartilha do Código de Posturas 2011, PBH. Disponível em http://www.pbh.gov.br/codigo_posturas/cartilha_codigo_posturas.pdf. Acesso: 30 jan. 2020.

Art. 79 - A área do quarteirão fechado a ser utilizada para a colocação de mesa e cadeira será aquela imediatamente em frente à edificação, junto ao alinhamento, reservada, no eixo longitudinal do logradouro, passagem para pedestre, livre de qualquer obstáculo, com largura mínima de 3,00m (três metros).

Parágrafo único - O espaço utilizado para colocação de mesa e cadeira não poderá exceder a testada do imóvel correspondente ao estabelecimento, exceto se contar com a anuência do vizinho lateral.
(BELO HORIZONTE, 2003a).

O Código permite o uso da **faixa de estacionamento de veículos em via pública**:

Art. 75 - Independentemente do uso do afastamento frontal, a colocação de **mesa e cadeira poderá ser feita**, alternativamente:

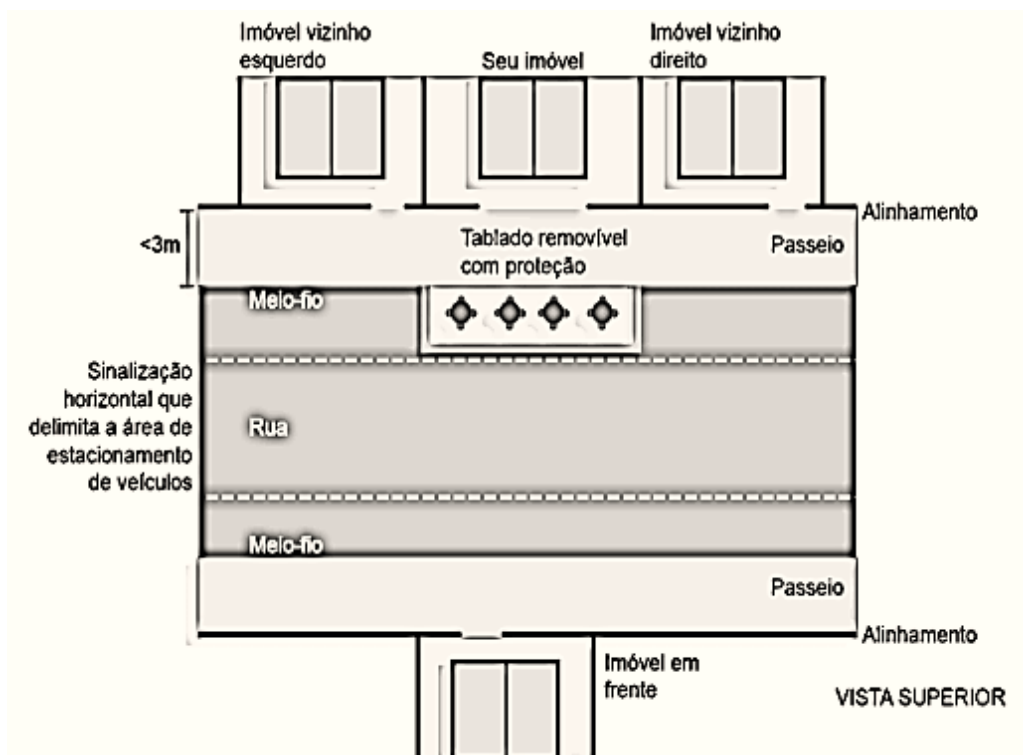
III - Na área de **estacionamento de veículos** em via pública local lindeira à testada do imóvel correspondente ao estabelecimento, quando o passeio tiver largura inferior a 2,70m (dois metros e setenta centímetros), mediante avaliação do Executivo;

Parágrafo único - O licenciamento para a colocação de mesa e cadeira na área prevista no inciso III do caput deste artigo será permitido mediante a instalação de **tablado removível protegido**, que não impeça o escoamento de água pluvial, e poderá exceder a testada do imóvel correspondente ao estabelecimento se contar com a anuência do vizinho lateral.

(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

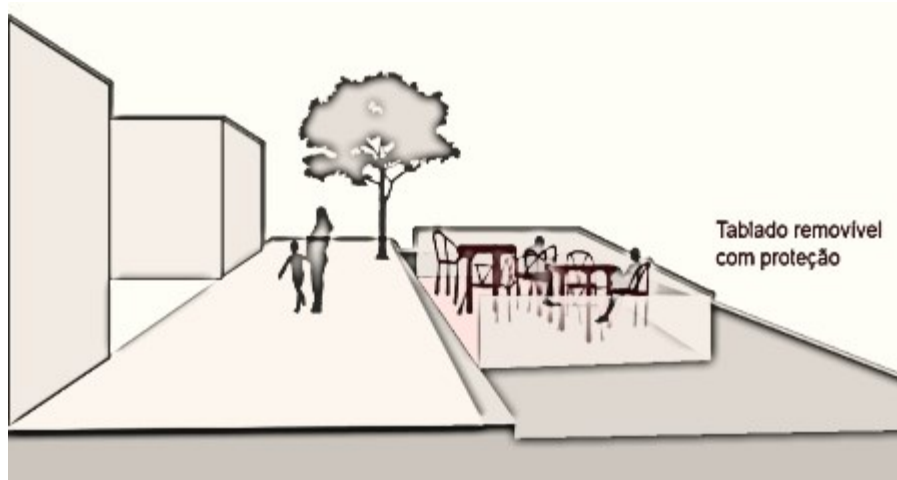
O Código de Belo Horizonte permite o uso da faixa de estacionamento de veículos em via pública, classificada como local, não classificada como VR (Vias Preferencialmente Residenciais), sendo em tablado removível, correspondente à testada do estabelecimento, conforme modelo aprovado pelo município, após a avaliação da BHTRANS. Caso o passeio tenha largura igual ou superior a 3 metros, as mesas devem ocupar o passeio e não podem ocupar a via pública (FIGURAS 87 e 88). Esta alternativa configura a “varanda urbana” ou “*parklet*”, que tem sido instalada em Belo Horizonte desde a sua regulamentação em 2015.

Figura 87 – Mesas e cadeiras em via pública



Fonte: Adaptação da *Cartilha do Código de Posturas*, 2011, PBH. Disponível em http://www.pbh.gov.br/codigo_posturas/cartilha_codigo_posturas.pdf. Acesso: 30 jan. 2020.

Figura 88 – Mesas e cadeiras em via pública - *parklet*



Fonte: Adaptação da *Cartilha do Código de Posturas*, 2011, PBH. Disponível em http://www.pbh.gov.br/codigo_posturas/cartilha_codigo_posturas.pdf. Acesso: 30 jan. 2020.

Estas regras descritas nos arts. 74 a 77 sobre o uso do espaço são percebidas em conjunto, ou seja, o percurso de pedestres e a colocação de mesa e cadeira (que pressupõe uma atividade) devem atender a ambas as funções e funcionar sem conflitos. A regra do uso das calçadas sem ultrapassar a testada do imóvel preserva as portarias e acessos de edifícios residenciais, respeitando a convivência entre vizinhos e os diferentes usos. Na intenção de fomentar o uso misto nas áreas centrais, incluindo o residencial, como fator de vitalidade urbana, é importante preservar as comodidades relacionadas aos moradores.

O licenciamento poderá fixar o horário para a colocação de mesa e cadeira, em função das condições locais de sossego ou de segurança pública e do trânsito de pedestre.

Licenciamento – horário de sossego e segurança:

Art. 80 - Nas hipóteses do art. 75 deste Código, o documento de licenciamento poderá fixar o horário permitido para a colocação de mesa e cadeira, em função das condições locais de **sossego ou de segurança pública** e do trânsito de pedestre. (BELO HORIZONTE, 2003a, grifo nosso).

Fluxo de pedestres, horários, sossego e segurança:

Art. 53 - O **horário** permitido para a colocação de **mesa e cadeira** constará do DML e será fixado pelo órgão responsável pelo licenciamento em função das condições locais de **sossego ou de segurança pública** e do trânsito de pedestre, devendo estar contido no seguinte limite de horário:

I - das 7:00h (sete horas) às 23:00h (vinte e três horas), em logradouro com reduzido fluxo de pedestre;

II - das 11:00h (onze horas) às 23:00h (vinte e três horas), em logradouro com médio fluxo de pedestre;

III - das 18:00h (dezoito horas) às 23:00h (vinte e três horas), de segunda a sexta-feira e das 7:00h (sete horas) às 23:00h (vinte e três horas), nos sábados, domingos e feriados, em logradouro com intenso fluxo de pedestre;

IV - das 11:00h (onze horas) às 23:00h (vinte e três horas) na Zona Hipercentral - ZHIP, na Zona Central de Belo Horizonte - ZCBH, na Zona Central do Barreiro - ZCB e na Zona Central de Venda Nova - ZCVN, nos sábados. (BELO HORIZONTE, 2010b).

A discriminação de horários de funcionamento (arts. 80 e 53), é uma regra de gestão da cidade relacionada à convivência entre a diversidade de atividades urbanas com o objetivo de evitar conflitos entre moradia e bar noturno, contrapondo o sossego e a festa. A instalação de mesas e cadeiras traz a ideia de que há gente e vida na rua. Por outro lado, está associada à concentração de pessoas e emissão de ruídos, o que, costumeiramente, é motivo de reclamações da vizinhança por atravessar o horário permitido, podendo inviabilizar a permanência desses ambientes. O Código de Posturas de Belo Horizonte é claro quanto a esse impasse, controlando níveis de ruído e horários de funcionamento. A instalação de mesas e cadeiras em via de classificação local e residencial (VR), é restrita em função do incômodo que traz às pessoas que escolheram morar em regiões tranquilas. Algumas cidades têm encontrado alternativas urbanísticas para aliar a demanda por sossego com a vantagem de ruas mistas, criando "perímetros de uso", onde determinada área é reservada à moradia com conexão e proximidade à outra de uso misto, que abastece a primeira com equipamentos, serviços e comércios. Um ponto relevante do Código de Posturas (art. 83) trata do uso de guarda-sol removível nas mesas e cadeiras (FIGURA 89).

Art. 83 - As mesas de que trata esta Seção poderão ter guarda-sol removível. (BELO HORIZONTE, 2003a).

Figura 89 – Coberturas: mesas e cadeiras com guarda-sol



Rua Tomé de Souza, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora

Esta norma contribui para o conforto aos usuários, servindo muitas vezes de abrigo aos passantes em caso de chuvas. Vem ao encontro à literatura sobre ruas com vitalidade que recomenda condições apropriadas ao bem-estar das pessoas com proteção contra intempéries, conforto e conveniência física, assim como o espaço para sentar-se (WHYTE, 2004; MEHTA, 2007). O art. 63 define os locais de instalação do mobiliário, incluindo o uso da via pública que possibilitou a recente instalação de *parklets*⁵⁷ ou varandas urbanas pela cidade, funcionando como verdadeiras “pracinhas” ao ar livre, permitindo momentos de descanso e encontros. O mobiliário denominado “*parklet*” foi regulamentado pelo Decreto nº 15.898, de 12 de março de 2015, com base no art. 75 do Código de Posturas que permite o uso da via pública para colocação de mesas e cadeiras, e têm tido êxito pelo interesse de empresas em instalá-lo e pela requalificação de alguns locais de Belo Horizonte (FIGURA 90).

Figura 90 – *Parklet* ou varanda urbana



Rua Paraíba 845, Belo Horizonte.

Fonte: BH *Parklets*. Disponível em: <https://www.soubh.com.br/noticias/viva-bem/parklets-bh>.

Conceito de *parklets*:

Art. 1º - Denominam-se *parklets* o mobiliário urbano de caráter **temporário** instalado, em geral, em paralelo à pista de rolamento de veículos, de forma a expandir o passeio público, com o objetivo de ampliar a **oferta de espaços públicos de fruição**, providos de estruturas que visem ao incremento do conforto e da conveniência dos cidadãos, tais como bancos, mesas e cadeiras, floreiras, guarda-sóis, paraciclos e outros elementos destinados à recreação, ao descanso, ao convívio, à permanência de pessoas e a manifestações culturais.

Parágrafo único - O *parklet* e todo o mobiliário nele instalado serão destinados ao **uso público**, não se admitindo, em qualquer hipótese, utilização exclusiva por seu mantenedor ou outros interessados.

⁵⁷ Termo indicado no Glossário Lei 11.181,2019 – “Parklet: Ampliação do passeio, realizada por meio da implantação de plataforma sobre local antes destinado ao estacionamento de veículos no leito carroçável da via pública, com função de lazer, recreação ou manifestação artística”.

Autorização para instalação de *parklet*:

Art. 2º - A autorização para a instalação de *parklet* será concedida à pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, e decorrerá de **termo de cooperação** específico celebrado entre a Administração Municipal e o proponente, do qual constarão as condições e regras para instalação e manutenção do equipamento.

Parágrafo único - Os requisitos técnicos e operacionais para a instalação de parklets são os previstos neste Decreto, os quais poderão ser acrescidos de outros, estabelecidos pela **Comissão de Mobiliário Urbano** a partir da análise individualizada e específica das propostas apresentadas.
(BELO HORIZONTE, Decreto 1.585/2015, grifos nossos).

Intervenções pontuais em diversas cidades do mundo têm procurado requalificar ambientes públicos para trazer urbanidade e agradabilidade aos espaços. Um desses exemplos “rouba” parte da área destinada a veículos e oferta às pessoas. Outras soluções surgem a cada dia na tentativa de criar cidades humanas, tanto por iniciativa pública, privada ou em parceria entre ambos, como as hortas urbanas, uso de viadutos como a “*high line*”, programas da “cidade sem carro”, etc. Outro exemplo foi a criação do *parklet*, ou varanda urbana, que é uma opção de intervenção na rua por cidadãos, com uma instalação personalizada na via pública de caráter provisório, temporário, adaptável e removível a qualquer tempo. Essa característica traz os aspectos da versatilidade (BENTLEY *et al.*, 1985) e flexibilidade, defendidas por estudiosos da vitalidade urbana. É o que Lerner (2003) denomina como acupuntura urbana, uma ação direta do cidadão na criação de um espaço semipúblico, que o constrói e mantém, instituindo o uso público e promovendo mudanças no cotidiano da vida pública.

Sobre a instalação de “*parklets*”:

Art. 4º - A instalação de parklet somente será admitida em **via que não apresente tráfego intenso de veículos em alta velocidade** e deverá atender às seguintes condições:

- I - observar a **distância** mínima da esquina de 5,00 m (cinco metros), contados a partir do alinhamento dos lotes;
- II - resguardar as condições de **drenagem** da via, não interrompendo o escoamento de água em sarjetas e não obstruindo bocas de lobo e poços de visita;
- III - apresentar **proteção ao usuário** em todas as faces voltadas para a pista de rolamento, de forma que o acesso ao mobiliário somente possa ser feito a partir do passeio ou da área de circulação de pedestres;
- IV - dispor de permeabilidade visual;
- V - apresentar **sinalização** refletiva nas quinas voltadas para a via;
- VI - dispor de **balizadores** ou solução semelhante para manutenção de distância de segurança em relação às vagas de estacionamentos adjacentes;
- VII - atender às normas de **segurança e acessibilidade**;
- VIII - ser **removível**.

§1º - Os parklets deverão atender, preferencialmente, às seguintes **dimensões**:

- I - **2,20** m (dois metros e vinte centímetros) de largura, contados a partir do alinhamento das guias, por **10** m (dez metros) de comprimento, nos trechos nos quais as vagas de estacionamento tenham sido implantadas paralelamente ao alinhamento da calçada;

II - **4,40** m (quatro metros e quarenta centímetros) de largura por **5** m (cinco metros) de comprimento nos trechos nos quais as vagas de estacionamento tenham sido implantadas **perpendicularmente** ou a **45°** (quarenta e cinco graus) em relação ao alinhamento da calçada.

§1º acrescentado pelo Decreto nº 16.042, de 23/7/2015 (Art. 4º)

§2º - Na instalação dos parklets, é **vedado**:

I - ocupar **vagas** de estacionamento destinadas a **idosos, a pessoas com deficiência** e outras que possuam regulamentação especial, bem como áreas destinadas a carga e descarga ou embarque e desembarque, salvo hipótese de remanejamento ou alteração da sinalização, a critério do órgão de trânsito;

II - **obstruir faixas de travessia de pedestres**, rebaixos de meio-fio, acessos a garagens, ciclovias, pistas de caminhada;

III - obstruir pontos de **ônibus e táxi**;

IV - obstruir o acesso a **hidrantes**, caixas de **acesso e manutenção**.

§3º - Os *parklets* deverão ser preferencialmente implantados em áreas com maior intensidade de fluxo de pedestres e vias com presença significativa de comércio e serviço ou grande densidade de moradias.

§4º - Caso o passeio lindeiro, na extensão correspondente ao *parklet*, não possua **árvore**, o responsável pela instalação deverá providenciar o plantio, exceto nas hipóteses em que a Secretaria Municipal de Meio Ambiente o desaconselhar, conforme critérios técnicos.

(BELO HORIZONTE, Decreto 1.585/2015, grifos nossos).

Nota-se, no art. 4º do Decreto, que todos os cuidados com as posturas municipais estão preservados na instalação de *parklets*, incluindo a melhoria da rua com o plantio, sinalização, manutenção e adequação ao local. O objetivo de firmar parceria para implantar *parklet* requer envolvimento dos cidadãos em modificar os espaços públicos; substituir o espaço do carro pelo espaço das pessoas; valorizar os usos da rua; oferecer lugares para descanso e lazer; incentivar o pedestrianismo e veículos não motorizados e, conseqüentemente, fortalecer a diversidade e vitalidade do local. Todas essas questões são defendidas pela literatura de referência e são eficazes na atração na rua, pois convidam o pedestre ao descanso e deleite. Mehta e Bosson (2009, p. 782) argumentam que o espaço para se sentar foi identificado como uma das características mais importantes na permanência de pessoas em espaços públicos com possibilidade de apoiar sociabilidades. Cadeiras móveis são uma forma desejada de assentos devido à escolha, flexibilidade e conforto que oferecem (WHYTE, 2004).

Em todos os lugares públicos onde as pessoas se reúnem para passar o tempo, inclua alguns degraus na periferia ou em um ponto com uma mudança de nível. Torne essas áreas elevadas imediatamente acessíveis pelas partes mais baixas, para que as pessoas possam se reunir, se sentar e observar o movimento (ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 605).

Os diversos tipos de assentos que podem ser instalados na rua são relevantes para apoiar os pedestres, e podem se configurar como ambientes urbanos com degraus, muretas,

esculturas, saliências, entre outros (FIGURA 91), que, além de convidarem as pessoas, podem trazer personalização e agradabilidade à rua.

Figura 91 – Bancos e rampas em passagens de pedestres



Rua Claudio Manoel, Praça da Liberdade, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora.

3.4.4 Toldos, coberturas e abrigos

Há uma beleza muito especial nas barracas e toldos de lonas. A lona tem uma maciez e maleabilidade que harmoniza com o vento, a luz e o sol. Uma casa ou qualquer edificação construída com um pouco de lona, estará em contato mais íntimo com o clima do que estaria se fosse feita apenas com materiais de construção convencionais e duros.

(ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 1130)

Este grupo de elementos é direcionado a apoiar as pessoas nas ruas quanto à sua necessidade de proteção contra as intempéries e conforto na permanência da rua, a saber: toldos, coberturas e abrigos, como aquele que atende o transporte público. Além de servir às pessoas que estão nos estabelecimentos privados, esses objetos podem servir aos transeuntes. A utilização de toldos é basicamente para proteção com coberturas leves e removíveis. É um costume prático e agradável de construção de ambientes que, quando voltados para a rua, trazem utilidades como o abrigo para se proteger do sol, vento e chuva, e compõem locais típicos. Os toldos podem colorir uma rua, demarcar ambientes e servir de referência à distância (FIGURA 92). São elementos físico-espaciais adaptáveis que podem seguir o ritmo da rua e do tempo.

Figura 92 – Toldo: elemento físico-espacial de proteção e ambientação



Rua da Bahia, Belo Horizonte.
Fonte: Arquivo da autora, 2019.

Para trazer conforto aos usuários, determinados estabelecimentos costumam cobrir áreas externas com Toldos e o Código de Posturas de Belo Horizonte regulamenta seu uso para que não interfiram no funcionamento da rua e das edificações, sendo exigido seu licenciamento, conforme os padrões do Município. Trata-se de um elemento que pode ser instalado na edificação, projetado sobre o afastamento ou sobre o passeio, passível de ser removido sem necessidade de obra de demolição, conforme descrito a seguir.

Localização de toldos:

Art. 84 - Toldo é o mobiliário acrescido à **fachada** da edificação, projetado sobre o **afastamento** existente ou sobre o passeio, com estrutura leve e cobertura em material flexível ou translúcido, passível de ser removido sem necessidade de obra de demolição, ainda que parcial.

Parágrafo único - A colocação de toldo depende de prévio **licenciamento**.

Tipos de toldos:

Art. 85 - O toldo será de um dos seguintes tipos:

- I - passarela, aquele que se desenvolve no sentido perpendicular ou oblíquo à fachada, exclusivamente para acesso à edificação, podendo utilizar colunas de sustentação;
- II - em balanço, aquele apoiado apenas na fachada;
- III- cortina, aquele instalado sob marquise ou laje, com planejamento vertical.

Características, dimensões:

Art. 86 - É admitida a instalação de toldo sobre o **passeio**, desde que este toldo:

- I - não desça nenhum de seus elementos à altura inferior a 2,30 m (dois metros e trinta centímetros) do nível do passeio em qualquer ponto;
- II - não prejudique a arborização ou a iluminação pública;
- III - não oculte placa de nomenclatura de logradouros e próprios públicos;
- IV - não prejudique as áreas mínimas de iluminação e ventilação da edificação;
- V - não exceda a largura do passeio.
- VI - não oculte sinalização de trânsito.

Toldo tipo passarela:

§1º - O toldo do tipo **passarela** sobre o passeio é admitido apenas em fachada de **hotel, bar, restaurante, clube, casa de recepção e congêneres** e desde que utilize no máximo 2 (duas) colunas de sustentação e não exceda a largura da entrada do estabelecimento.

(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

Quando instalado sobre o passeio, o toldo não pode prejudicar a arborização ou a iluminação pública; ocultar placas; prejudicar iluminação e ventilação da edificação e exceder a largura do passeio. Essas normas indicam alguns cuidados com o funcionamento conjunto dos elementos da rua que não podem prejudicar uns aos outros, o que vem de encontro à visão teórica de que a rua constitui um ambiente único. Sobre o funcionamento dos toldos, o Código regula a localização, formas e horários de instalação de modo a harmonizar os usos da rua, como estabelecem as normas a seguir (FIGURA 93).

Toldo sobre o **afastamento** da edificação:

Art. 87 - Poderá ser instalado toldo sobre **afastamento de edificação**, **sem** que o espaço coberto resultante seja considerado como **área construída**, desde que esse toldo:

- I - não tenha mais de 2,00m (dois metros) de projeção horizontal, limitando-se à metade do afastamento;
- II - não utilize colunas de sustentação;
- III - não desça nenhum de seus elementos a altura inferior a 2,30 m (dois metros e trinta centímetros) do nível do piso do pavimento;
- IV - não prejudique as áreas mínimas de iluminação e ventilação da edificação;
- V - não prejudique as áreas mínimas de permeabilidade.

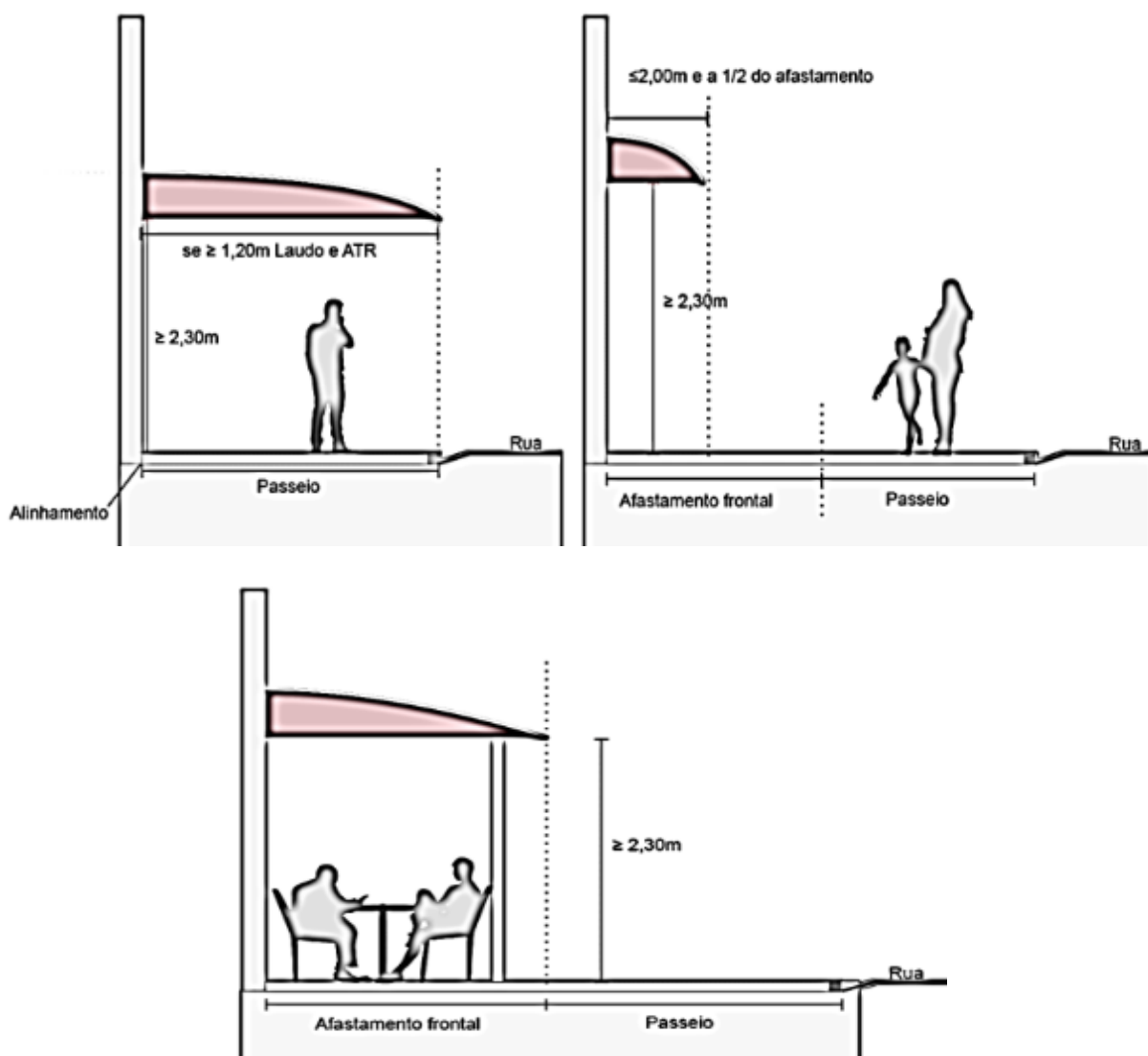
Toldo sobre o afastamento frontal sobre **mesas e cadeiras**:

§1º - A área de afastamento frontal lindeira a **restaurante, bar, café, lanchonete e similares** poderá ser coberta por toldo, **dispensando-se as exigências contidas nos incisos I e II** deste artigo, desde que o toldo tenha a função de cobrir mesas e cadeiras regularmente licenciadas.

Art. 87-A - A área do passeio e do afastamento frontal lindeiro a **restaurante, bar, café, lanchonete** e similares poderá ser coberta por toldo do tipo **cortina** após as **22h (vinte e duas horas)**, dispensando-se as exigências contidas no inciso I do art. 86 e nos incisos I, III e IV do art. 87, ambos desta Lei, desde que o toldo tenha a função de cobrir **mesas e cadeiras** regularmente licenciadas.

(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

Figura 93 – Toldos: sobre passeio e afastamento frontal, cobrindo mesas e cadeiras



Fonte: desenho adaptado da *Cartilha do Código de Posturas*, 2011, PBH. Disponível em http://www.pbh.gov.br/codigo_posturas/cartilha_codigo_posturas.pdf. Acesso em: 30 jan. 2020.

Trata-se de um incentivo ao uso de toldos o art. 87 do Código, que desconsidera o espaço coberto pelo toldo como área construída da edificação, quando instalado sobre afastamento de edificação, desde que não exceda 2 m de projeção horizontal, que seja limitado à metade do afastamento, não utilize colunas de sustentação e não prejudique a permeabilidade. Ressaltam-se as normas que permitem que restaurante, bar, café, lanchonete e similares, possam ter o afastamento coberto por toldo para cobrir mesas e cadeiras (art. 87), assim como o uso dos toldos após as 22 horas (art. 87-A). Essa norma condiz em parte com a recomendação da literatura referencial desta pesquisa de criar ambientes confortáveis aos pedestres e com atrativos visuais que tragam uma sensação de prazer e beleza (MEHTA, 2007). O uso do afastamento frontal para a instalação de toldos sobre mesa e cadeira (arts. 87 e 87-A) é restrito

a algumas atividades econômicas e poderia ser ampliado para outros ambientes. Com a mesma reflexão feita para o mobiliário de mesas e cadeiras, esta restrição poderia ser revista, permitindo que mais estabelecimentos adotassem a conduta de fornecer coberturas nas ruas, favorecendo a permanência na rua e a vitalidade. Cabe, ainda, salientar que não é admitido toldo na banca de revistas e de flores e plantas instaladas nas ruas (art. 65).

Modelos de bancas de jornal e revistas:

Art. 65 - Os modelos padronizados de bancas de jornal e revistas serão objeto de Decreto específico.

Parágrafo único - Não serão admitidos toldos adaptados aos modelos padronizados, bem como outras alterações no modelo original externo da banca.
(BELO HORIZONTE, 2010b).

Tendo em vista as ideias discutidas sobre mobiliários, a partir da leitura de trabalhos teóricos, a padronização é desejável para compor uma linguagem única e contribuir para a construção de uma paisagem legível e aprazível, além de confortável e segura. Como mencionado anteriormente, não cabe aqui a discussão dos detalhes do padrão; no entanto, a proibição de instalação de toldo na banca merece destaque. O toldo poderia compor o padrão e permitir ampliar a oferta de abrigos para proteção dos pedestres, sem estar vinculados a instalações econômicas. A vida em espaço ao “ar livre”, é sujeita ao tempo e às experiências sensoriais, com oportunidades de aproveitar os aspectos positivos do clima (GEHL, 2013; WHYTE, 2004; MEHTA, 2007), bem como estar sujeito aos desconfortos provocados por excessos de calor e frio, que acabam por expulsar as pessoas da rua. Os abrigos podem amenizar essas condições e apoiar as atividades de permanência das pessoas na rua. As pesquisas de Mehta e Bosson (2009) e Whyte (2004) demonstram que as pessoas procuram sombra fornecida por árvores, toldos e saliências durante o verão e que as condições microclimáticas são importantes para atividades ao ar livre e para a sociabilidade.

Os pontos de ônibus devem ser legíveis e agradáveis, além de ter, ao redor, um nível de atividade que seja suficiente para que as pessoas se sintam confortáveis e seguras (ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 452)

Um mobiliário urbano comum nas cidades é o abrigo para ponto de ônibus, destinado à proteção e ao conforto dos usuários do transporte coletivo do Município, contendo no mínimo a cobertura para proteção de passageiros, o banco e o coletor de lixo (FIGURA 94). O Código especifica modelos diferenciados, para corresponder às particularidades do local de instalação e ao número de usuários, podendo adaptá-lo ao projeto de urbanização e paisagismo.

Figura 94 – Abrigo para ponto de ônibus: uso noturno com fila de pessoas



Rua Rio Grande do Norte, Belo Horizonte.

Fonte: Arquivo da autora, 2019.

Conceito de abrigo para ponto de ônibus:

Art. 115-A - O abrigo para ponto de ônibus é o mobiliário urbano destinado à **proteção e ao conforto** dos usuários do transporte coletivo do Município.

Parágrafo único - O abrigo para ponto de ônibus conterá, no mínimo:

I - cobertura para proteção de passageiros;

II - banco;

III - coletor de lixo.

Padrão de abrigo para ponto de ônibus:

Art. 115-B - O abrigo para ponto de ônibus obedecerá a padrões definidos em regulamento, que especificará modelos e dimensões diferenciados, de modo a corresponder às **particularidades do local** de instalação e ao número de usuários atendidos.

Parágrafo único - Poderá ser instalado abrigo para ponto de ônibus em desconformidade com os padrões estabelecidos pelo regulamento, desde que haja licenciamento especial do Executivo, com a finalidade de adaptá-lo a projeto de urbanização e paisagismo.

(BELO HORIZONTE, 2003a, grifo nosso).

Esse mobiliário influencia a vitalidade das ruas quando oferta conforto, segurança e a constante presença de pessoas nas ruas. É um ponto de referência e encontro podendo servir à imagem da cidade (LYNCH, 1990), contribuir para as relações e outras atividades sociais e, principalmente, estimular o uso do transporte público se tiver em condições favoráveis ao uso das pessoas, favorecendo a permanência na rua. Em geral, o abrigo de ônibus é concebido independente do contexto social da rua, sem levar em conta a experiência urbana das pessoas que esperam. Alexander *et al.* (2013, p. 453) apontam que este objeto pode constituir um minicentro da vida pública, inserido em uma rede de relações que se sustentam mutuamente, com diferentes atividades e outros elementos urbanos (bancas, assentos, comércio, árvores, cruzamentos especiais, etc.), podendo ser visto como um nó distinto da vida pública.

O Código de Posturas de Belo Horizonte traz a possibilidade legal de adequação do padrão ao local, o que permite o tratamento diferenciado de regiões da cidade, podendo ser personalizados, identificados e oferecer estímulos sensoriais, agradabilidade e integração na vida pública local. Os modelos e a instalação de abrigos são de responsabilidade da BHTRANS, que avalia as necessidades e porte do equipamento, podendo se caracterizar como pequeno, em calçadas estreitas, médio e grande, em locais com maior número de passageiros e pontos de integração de transportes. Alguns abrigos contam com mapas e informações sobre o trajeto e horário do ônibus, beneficiando o usuário e visitante e incorporando a comunicação de interesse público à cena urbana. São utilizados totens que podem ser iluminados, contribuindo para a iluminação da rua, que é fundamental para a segurança (JACOBS, 2014); no entanto, sendo a única fonte de luz do abrigo é insuficiente para o passageiro, tornando os pontos mais inseguros à noite. A proteção contra intempéries do clima e efeitos sonoros requer soluções adequadas para a cobertura e painéis verticais protetores. Há que se pensar no conforto físico e psicológico do usuário para sentar-se, ficar em pé e esperar, com condições de segurança contra riscos e violência urbana. Os desenhos de abrigos de ônibus permanecem sob o domínio das empresas que utilizam produtos desenvolvidos por *design* estrangeiros instalados em várias cidades, inibindo soluções mais adequadas ao local (NASTA, 2014). Há propostas em discussão na Câmara dos Vereadores que discutem as condições e o número de abrigos de ônibus na cidade.⁵⁸

3.4.5 Cabines e bancas: sanitário, bancas de jornal e de flores, quiosque, lixeira

Esta seção discute os mobiliários urbanos que se conformam como objetos tridimensionais destinados a funções de apoio aos pedestres como: cabines de sanitários, bancas de jornal e de flores e plantas, quiosque e suporte para lixo. São importantes pois facilitam a vida pública na rua, como a oferta de utilidades, entretenimento, comunicação, plantas, alimentos e serviços, bem como são fonte de atração de pessoas e memórias da cidade. Entretanto, de início, ressalta-se que são interferências no espaço público que podem obstruir a visibilidade que o pedestre tem da rua. Esses mobiliários, enquanto barreiras visuais, tendem a

⁵⁸ Existem, em Belo Horizonte, 9.500 pontos de ônibus, segundo informações da BHTrans, e somente 1.223 pontos contam com abrigos para passageiros. “A existência do abrigo aumenta as condições de conforto e de proteção do usuário, representando muito, em termos de melhoria da sua qualidade de vida”. Proposição de Lei: dotar todos os pontos de ônibus da cidade com abrigos para passageiros, podendo ser dispensado quando desaconselhado por motivos técnicos; obedecerá a padrões que poderão ser diferenciados para corresponder às particularidades do local, ao nº de usuários e a urbanização e paisagismo. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/comunicação>. Acesso em: out. 2019.

provocar uma sensação de insegurança em relação a crime e violência, principalmente depois do anoitecer. Assim, a localização, a forma e o funcionamento desses objetos na cidade necessitam de análise quanto à interferência na paisagem, ao conforto e à segurança que oferecem, especialmente quando instalados em calçadas estreitas, sendo menos intrusivos quando em largos, praças, etc. Alguns desses elementos são regulamentados pelo Código de Posturas de Belo Horizonte, analisados a seguir em sua capacidade de apoio ao pedestre e qualidade urbana, relacionada à diversidade de atividades e às experiências de segurança/proteção, conforto e agradabilidade.

Inicia-se a análise pela **cabine sanitária** para uso público. Trata-se de uma questão sensível à vida do pedestre na rua, principalmente àqueles que trabalham nas ruas como lavadores de carro, taxistas, guardas, garis da SLU, etc. – refere-se à oferta de sanitários públicos de uso gratuito, em especial nas grandes cidades com distâncias consideráveis para se chegar em casa ou a um local de uso privado. Em Belo Horizonte, é um direito previsto no Estatuto do Pedestre (Lei 10.407/2012) e Leis nº 6.161/1992 e 6.949/1995, e o Código de Posturas permite sua instalação em locais de maior fluxo de pedestres, possibilitando a delegação a terceiros, assim como a instalação de cabine sanitária para motoristas.

Sanitários públicos e cabines, localização:

Art. 88 - O Executivo poderá instalar **sanitários públicos** nos locais de maior trânsito de pedestres, especialmente na Zona Central de Belo Horizonte - **ZCBH**, podendo delegar a terceiros, mediante licitação, a construção, manutenção e exploração do sanitário, conforme avaliação técnica.

Parágrafo único - A instalação de sanitários somente poderá ocorrer em logradouros dotados de faixa de mobiliário urbano, nos termos do regulamento.

Sanitários em ponto final da linha de ônibus:

Art. 89 - O ponto final da linha de **ônibus** do serviço de transporte coletivo urbano será equipado com cabine sanitária para uso exclusivo dos empregados neste serviço.

§2º - Nas hipóteses em que o ponto final de transporte coletivo for fixado na **área central** do Município, fica vedada a instalação de sanitários no logradouro público.

Cabine para motorista de táxi:

Art. 93-A - Em local destinado a ponto de **táxi**, situado fora dos limites da **Zona Central** de Belo Horizonte (ZCBH), poderá ser instalada uma cabine para uso dos motoristas de táxi.

§1º - A cabine de que trata o caput deste artigo será padronizada pelo órgão competente do Executivo e não poderá exceder a 3m² (três metros quadrados).

Art. 93-B - As cabines previstas nesta seção poderão ser dotadas de um sanitário com vaso e pia, sistema de água, esgotamento sanitário, energia elétrica, ponto de telefone e acesso à internet.

(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

Observa-se que não há obrigatoriedade de instalações desses mobiliários, embora sejam importantes para as pessoas na rua, trazendo condições de conforto e higiene. As posturas municipais tratam apenas da permissão de instalação desses mobiliários, com detalhes para aqueles localizados em pontos de ônibus e taxi, de uso exclusivo dos profissionais. Portanto, permanece a necessidade de regulamentação dos banheiros públicos e efetivação desse serviço público⁵⁹ como apoio às pessoas que utilizam a rua, principalmente para as atividades estacionárias, sem a dependência de estabelecimentos que ofertam banheiros de forma onerosa.

Licenciamento e padrões de sanitários públicos e cabines – Decreto 14.060/2010:

Art. 58 - A instalação de sanitários públicos e cabines sanitárias depende de **licenciamento prévio** e deverá obedecer a **padrões** estabelecidos pela Comissão de Mobiliário Urbano.

Parágrafo único - A instalação de sanitários somente poderá ocorrer em logradouros dotados de faixa de mobiliário urbano, respeitada as dimensões mínimas da faixa do passeio reservada ao trânsito de pedestres.

Art. 59 - O licenciamento dos sanitários públicos e das cabines sanitárias fica condicionado à apresentação de *layout* da ocupação do espaço pretendido com todas as dimensões e indicação da faixa do passeio reservada ao trânsito de **pedestres**, do mobiliário urbano e da **arborização** existentes.

Parágrafo único - A instalação dos sanitários públicos e das cabines sanitárias deve observar a **localização** mais adequada de forma a não obstruir por completo a **visibilidade** de estabelecimento comercial ou de prestação de serviço localizado imediatamente em frente.

Art. 63 - Em **praças e parques** somente será admitida a instalação de sanitário público, desde que previamente autorizada pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente ou pela Fundação de Parques Municipais - FPM. (BELO HORIZONTE, 2010b, grifos nossos).

A preocupação com os pedestres, arborização, praças e parques na instalação desses mobiliários indica a prioridade de manter a segurança das pessoas e a preservação ambiental; no entanto, quanto à visibilidade, menciona apenas a relação com o estabelecimento comercial em frente ao mobiliário. Essa questão é relevante para as pessoas que se deparam com um obstáculo visual no passeio que pode incorrer em insegurança, principalmente à noite. Os locais mais indicados para essa estrutura ser implantada são as rotas preferenciais de pedestres e os terminais de transportes. Convém comentar que o Código não prevê outros tipos de “cabines ou similares” que poderiam ser úteis às pessoas na rua, como vendas de ingressos, pontos de recarga de celulares, ponto de internet, bebedouros, etc.

⁵⁹ Projetos de Lei em tramitação na Câmara preveem instalação de banheiros públicos. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/comunica%C3%A7%C3%A3o/not%C3%ADcias/2016/11/projetos-prev%C3%AA-em-instala%C3%A7%C3%A3o-de-banheiros-p%C3%BAblicos>. Acesso em: out. 2019.

O segundo mobiliário abordado são as **bancas**, que se apresentam como elementos usuais em cidades grandes e servem a diversos propósitos que acompanham a vida pública. Destacam-se na paisagem e servem de referência e pontos de informações a quem passa pela rua (FIGURA 95).

Figura 95 – Banca de jornal e revistas e Banca de flores e plantas naturais



Curitiba, Paraná.

Fonte: Arquivo da autora.

O Código de Posturas de Belo Horizonte regulamenta a instalação de **banca** no logradouro público, destinada ao comércio de **jornais e revistas** e de **flores e plantas naturais** com modelos que são diferenciados conforme as particularidades do local e do produto a ser comercializado, podendo ser adaptada a projeto de urbanização e paisagismo.

Instalação de banca no logradouro público:

Art. 94 - Poderá ser instalada no logradouro público banca destinada ao exercício da atividade prevista na Seção II do Capítulo IV do Título III deste Código, sendo que sua instalação depende de prévio **licenciamento**, em processo definido neste Código e em seu regulamento.

Padrão de banca – local e produto comercializado:

Art. 95 - A banca obedecerá a **padrões** definidos em regulamento, que especificarão modelos e dimensões diferenciados, de modo a atender às particularidades do local de instalação e do produto a ser comercializado.

§1º - Poderá ser instalada banca em desconformidade com os padrões estabelecidos pelo regulamento, desde que haja licenciamento especial do Executivo, com a finalidade de **adaptá-la a projeto de urbanização e paisagismo**.

§2º - A banca destinada ao comércio de **flores e plantas naturais** será dotada de mecanismos físicos de aeração, adequados à proteção da mercadoria, de forma a não comprometer o viço e a resistência das flores e plantas.
(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

Distâncias mínimas para banca:

Art. 96 - O local para a instalação de banca será indicado pelo Executivo, que cuidará de resguardar as seguintes **distâncias mínimas**:

I - 10,00 m (dez metros) com relação aos pontos de embarque e desembarque de coletivos;

II - 100 m (cem metros) com relação a outra banca na Zona Hipercentral (ZHIP) e Zona Central de Belo Horizonte (ZCBH) e 200 m (duzentos metros) nos demais locais;

III - 50 m (cinquenta metros) com relação a lojas que comercializam o mesmo produto que a banca.

Parágrafo único - As distâncias previstas nos incisos deste artigo serão medidas ao longo do eixo do logradouro.

(BELO HORIZONTE, 2003a, grifo nosso).

A localização da banca é definida pelo Executivo resguardando distâncias, em relação aos pontos de coletivos, à outra banca e a lojas que comercializam o mesmo produto que a banca. Baseando-se na literatura, vários autores discutem como as barreiras visuais nos logradouros públicos tendem a evocar uma sensação de insegurança, além de facilitar comportamentos antissociais. A banca pode configurar uma barreira visual e sua instalação deve atentar para a situação local, sendo o uso da iluminação essencial nestes casos.

Instalação de banca ou substituição:

Art. 66 - A instalação de nova banca ou a substituição de banca existente fica condicionada à autorização expressa da Secretaria de Administração Regional Municipal competente, que indicará, após análise técnica da proposta de implantação da banca pretendida, o **modelo** a ser adotado, de acordo com o local de instalação, a intensidade do **fluxo** de pedestres, a **visibilidade** para o trânsito, a **segurança** das edificações vizinhas, a preservação da **paisagem urbana**, a visibilidade de **bem tombado**, a compatibilização com **outros tipos de mobiliário urbano e com a arborização**, e demais fatores urbanísticos e condicionantes legais, em especial o disposto na Seção I do Capítulo III do Título III do Código de Posturas.

§1º - A instalação da banca deve observar a localização mais adequada de forma a não **obstruir** por completo a **visibilidade** de qualquer estabelecimento comercial ou de prestação de serviço localizado imediatamente em frente.

§2º - O requerimento para licenciamento ou substituição da banca deve ser acompanhado de **layout** da ocupação do espaço pretendido com todas as dimensões e indicação da faixa de pedestre, do mobiliário urbano e da arborização existentes, além dos afastamentos da banca com relação ao meio-fio, ao alinhamento dos lotes lindeiros e à esquina mais próxima.

§3º - Em nenhuma hipótese será admitido que a banca avance sobre a faixa do passeio destinada ao trânsito de pedestres.

(BELO HORIZONTE, Decreto 14.060/2010, grifos nossos).

As normas previstas no art. 66 deixam claro a prioridade dada ao pedestre e à paisagem urbana, preservam a segurança em caminhos desimpedidos, assim como estabelecem critérios para preservação da paisagem. São conceitos que se aproximam da literatura por tratar o mobiliário e sua inserção no ambiente da rua, funcionando como um todo que deve ser equilibrado em suas diversas funções. A questão da visibilidade da rua com a instalação da banca permanece como um desafio, pois, trata-se de um objeto tridimensional fixo que intercepta a visão, podendo criar pontos de esconderijos e trazer riscos aos pedestres, em especial no período noturno. Portanto, os estudos caso a caso, previstos no art. 66, podem avaliar alternativas de solução. Em relação à utilização da banca para publicidade, é um uso opcional e restrito ao espaço da banca.

Quanto à publicidade em banca:

Art. 69 - A utilização do espaço reservado para publicidade é opcional e seu uso é restrito ao espaço previsto em padronização específica, desde que regularmente licenciados.
(BELO HORIZONTE, Decreto 14.060/2010).

Na questão da publicidade é importante notar a possibilidade de utilização de publicidade iluminada, que pode ajudar a iluminação pública e contribuir para a segurança da rua e para a frequência de mais pessoas à noite, conforme alerta JACOBS (2014), desde que não cause incômodos aos vizinhos.

Quanto à área da banca e a execução de beirais, o Código estabelece:

Art. 70 - Considera-se área da banca, em metros quadrados, a área definida pela projeção dos beirais, excetuando-se deste cálculo a área correspondente ao prolongamento do beiral frontal.

Art. 71 - Será permitida base para nivelamento do piso, quando necessário, desde que não ultrapasse 40,00 cm (quarenta centímetros) de altura e se restrinja ao limite das paredes da banca.
(BELO HORIZONTE, Decreto 14.060/2010).

Os arts. 70 e 71 estabelecem que a área da banca seja definida pela projeção de seus beirais, e a base para nivelamento do piso, quando necessário, não pode ultrapassar 0,40m restritos ao limite de suas paredes. Na possibilidade de revisão desta norma, em alguns locais, poderia ser considerada a recomendação teórica da oferta de coberturas e assentos para apoio às atividades dos pedestres (METHA, 2007; GEHL, 2013), permitindo incorporá-los às bancas.

Muitos de nossos hábitos e instituições são reforçados pelo fato de que comprar alimentos simples e baratos na rua, quando vamos às compras, ao trabalho ou visitar amigos. [...] Todos temos boas memórias destes lugares (ALEXANDER *et al.*, 2013, p. 455).

O Código de Postura de Belo Horizonte permite a instalação de **quiosque** no logradouro público, exclusivamente em locais destinados à prática de caminhada. Sua instalação depende de prévio licenciamento, obedecendo a padrões que especificará modelos e dimensões diferenciados, de modo a atender às particularidades do local de instalação e do produto a ser comercializado.

Instalação de quiosque:

Art. 115-C - Poderá ser instalado quiosque no logradouro público, exclusivamente em locais destinados à **prática de caminhada**, sendo que sua instalação depende de prévio licenciamento, em processo definido neste Código e em seu regulamento.

Padrões e modelos para quiosque:

Art. 115-D - O quiosque obedecerá a **padrões** definidos em regulamento, que especificará modelos e dimensões diferenciados, de modo a atender às particularidades do local de instalação e do produto a ser comercializado.

Parágrafo único - Poderá ser instalado quiosque em desconformidade com padrões estabelecidos pelo regulamento, desde que haja licenciamento especial do Executivo, com a finalidade de adaptá-lo a projeto de urbanização e paisagismo. (BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

A instalação do quiosque deve ser localizada de forma a não obstruir a visibilidade e deve observar as distâncias:

Localização do quiosque:

Art. 81 - Poderá ser instalado quiosque destinado ao exercício da atividade prevista na Seção VII do Capítulo IV do Título III do Código de Posturas, sendo que sua instalação depende de prévio licenciamento.

§1º - A instalação do quiosque no passeio deverá observar os parâmetros definidos pelo Código de Posturas para mobiliário urbano e faixa reservada ao trânsito de pedestres.

§2º - A instalação do quiosque em praças e parques depende de prévia avaliação e autorização do órgão responsável pela sua gestão.

§3º - A instalação do quiosque deve observar a localização mais adequada de forma a não obstruir por completo a **visibilidade** de estabelecimento comercial ou de prestação de serviços localizado imediatamente em frente.

Distâncias a ponto de embarque e a lojas:

Art. 82 - A instalação do quiosque deverá observar as seguintes **distâncias**:

I - 20,00 m (vinte metros) com relação aos pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo;

II - 100,00 m (cem metros) com relação a lojas que comercializem o mesmo produto. (BELO HORIZONTE, Decreto 14.060/2010).

Assim com as bancas e abrigo de pontos de ônibus, os quiosques são elementos físico-espaciais que atraem pessoas e atividades, imprimindo ao local de sua instalação uma vitalidade constante. Em algumas cidades litorâneas, este mobiliário é característico da orla e das atividades de diversão, muitas vezes sendo objetos de concursos públicos motivados pela busca de uma identidade para uma determinada praia. Portanto, os quiosques podem servir à cidade para as pessoas como apoio e atração (GEHL, 2013), contribuindo para uma sensação de conforto e proteção contra desconfortos climáticos, além de fomentar a microeconomia do espaço público importante para a vida urbana (JACOBS, 2014). Em Belo Horizonte, a rua que contorna a orla da Pampulha é um dos locais privilegiados para contemplação, lazer, esportes; no entanto, permanece sem muitos mobiliários de apoio às pessoas. Com objetivo de induzir o uso comercial nos espaços públicos, em 2013, a Prefeitura padronizou o *Módulo Comercial* para o Parque linear Arrudas, ocupando pequeno espaço e com flexibilidade para diferentes operações e atividades, podendo ser implantado em diversos locais (FIGURA 96).⁶⁰

Figura 96 – Quiosque: Módulo Comercial Parque Arrudas



Fonte: PBH, Módulo comercial Parque Arrudas, 2013.

Disponível em: encurtador.com.br/cDFJY. Acesso em: 20 dez. 2019.

⁶⁰ Projeto de mobiliário urbano tipo quiosque, da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, que tem como premissa a ocupação de pequeno espaço que quando fechado com grande potencial de adaptação ao uso proposto e uniformização deste tipo de ocupação comercial quando já existente. Poderá ser implantado em diversos pontos do Município. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/politica-urbana/planejamento-urbano/projetos-urbanos/mobiliario-urbano>.

Sobre a regulamentação de **lixeira**, a questão da limpeza urbana é um dos temas desafiantes para a qualidade do espaço público, pois, além das normas de higiene e saúde, rebate na percepção de segurança e agradabilidade do ambiente. A SLU, responsável pelos serviços de coleta, varrição, capina e destinação de resíduos, tem insistido na necessidade de envolvimento da população para o entendimento de que “a cidade limpa é a que menos suja”; no entanto, o resíduo é inevitável e deve ser acondicionado de forma correta no espaço público. O Código de Posturas regulamenta o suporte para colocação de lixo no passeio, permitido para propriedade de uso exclusivamente residencial ou não residencial com área até 50 m².⁶¹

Suporte fixo e móvel para colocação de lixo:

Art. 99 - O suporte para colocação de lixo é equipamento da edificação e, quando fixo, será instalado sobre base própria fixada na **faixa de mobiliário urbano do passeio** lindeiro ao respectivo terreno.

Parágrafo único - Os estabelecimentos de industrialização e comercialização de gêneros alimentícios e congêneres ficam obrigados a adotar **coletor móvel** para colocação de lixo, no formato fechado e com tampa.

Art. 100 - A **instalação, a conservação e a manutenção** do suporte para colocação de lixo são da responsabilidade do **proprietário do terreno** e deverão seguir as normas do órgão de limpeza urbana.

Art. 101 - Condiciona a aprovação do **projeto arquitetônico** da edificação a indicação do **número e tamanho** dos suportes para colocação de lixo demandados, bem como o **local** destinado à sua instalação, quando fixo.

Parágrafo único - O Executivo poderá eximir o proprietário da instalação de suporte para colocação de lixo em função do intenso **trânsito de pedestres** no logradouro, da excessiva quantidade de lixo que o coletor deverá suportar ou de outras especificidades locais.
(BELO HORIZONTE, 2003a, grifos nossos).

Suporte fixo para colocação de lixo – Decreto 14.060/2010:

Art. 72 - O suporte fixo para colocação de lixo deverá, cumulativamente:

- I - servir à edificação de **uso exclusivamente residencial**;
- II - possuir área de projeção máxima de 1,00 m² (um metro quadrado);
- III - possuir altura de 70 cm (setenta centímetros) a 80 cm (oitenta centímetros), contada do piso até sua parte mais alta;
- IV - ser instalado sobre a faixa destinada a mobiliário urbano;
- V - não estar localizado em passeio com intenso fluxo de pedestres.

Parágrafo único - Nas demais situações, o proprietário do terreno fica obrigado a adotar coletor móvel ou suporte fixo instalado na área do **afastamento frontal** da edificação.

⁶¹ Para outras categorias de empreendimentos são definidas diferentes normas de acondicionamento de resíduos em locais internos, regulamentados pelo Plano Diretor e LPOUS de Belo Horizonte e normas da SLU. Superintendência de Limpeza Urbana (SLU) da Prefeitura de Belo Horizonte

Art. 73 - A instalação, conservação, manutenção e remoção do suporte para exposição de lixo à coleta é de responsabilidade do proprietário do terreno.

Art. 74 - A **colocação** do coletor móvel no **passeio** ou do **lixo** no suporte fixo deverá ser feita, no máximo, com 1 (uma) hora de antecedência da realização da coleta pelo serviço de limpeza urbana.

(BELO HORIZONTE, Decreto 14.060/2010, grifos nossos).

Os mobiliários de suporte para colocação de lixo têm sido motivo de usos indevidos. A Superintendência de Limpeza Urbana (SLU) da Prefeitura de Belo Horizonte tem buscado outras alternativas e a educação sobre a correta deposição de resíduos nas ruas, bem como a parceria com a população na manutenção das lixeiras. As razões passam pelas posturas municipais e dos cidadãos frente ao bem público, como o exemplo da revitalização das lixeiras da Praça da Liberdade por artistas.⁶²

A ordem pública – a paz nas calçadas e nas ruas – não é mantida basicamente pela polícia, sem com isso negar sua necessidade. É mantida fundamentalmente pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados (JACOBS, 2014, p. 32).

Finaliza-se, assim, este capítulo e a análise dos elementos físico-espaciais do Código de Posturas de Belo Horizonte. A crítica da legislação à luz do marco teórico evidenciou pontos de convergência, divergência, lacunas e omissões sobre sua contribuição na formação de ruas aprazíveis às pessoas. O próximo capítulo apresenta a discussão geral e as considerações sobre as posturas municipais, suas principais incongruências e potencialidades, no sentido de elucidar a capacidade de contribuírem para a vitalidade urbana, considerando a sua revisão em curso e a possibilidade de sua utilização como instrumento de planejamento para promover uma cidade mais humana e inclusiva. As possíveis escolhas, decisões e acordos sobre a rua merecem estar subsidiados por uma compreensão teórica da ligação entre a lei e os valores humanos.

Cabe reforçar a necessidade de estudos sobre a dimensão social da legislação que, apesar de não fazer parte da pesquisa, é de relevante para a compreensão do universo da rua e a promoção da vida pública. Em especial, as ruas da área central da capital formam um lugar significativo para os moradores e visitantes, onde a reunião e a manifestação social são constantes. O campo de atuação das “posturas municipais” inclui o exercício das atividades nas ruas, sendo necessário estudo próprio sobre seu caráter público. A partir da compreensão da rua

⁶² Iniciativa da SLU da Prefeitura de Belo Horizonte, com objetivo de incentivar a conservação do espaço urbano por meio da arte, em parceria com o Movimento Gentileza. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/lixeras-do-entorno-da-praca-da-liberdade-sao-revitalizadas-por-artistas-e-pbh>. Acesso em: dez. 2019.

como lugar de sociabilidade, a legislação deve ser um instrumento ancorado em diretrizes que favoreçam a permanência e encontros das pessoas, não sendo mera razão para o controle. A discussão deve se direcionar a encontrar formas de lidar com a diversidade da vida pública em um cotidiano de constante mudança, conflitos e disputas. O funcionamento da lei de posturas não consegue abarcar todas as diferenças de uma cidade e acompanhar seu dinamismo, e, portanto, a questão de sua implantação permanece em aberto.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta seção propõe uma síntese da análise da legislação, que se organiza, não por suas normas de padrões espaciais, mas pelos aspectos que se destacaram no Capítulo 3 em relação ao marco teórico. Foram identificados cinco aspectos principais que impactam diretamente a vitalidade da rua, tais como: espaços adequados para a circulação e permanência das pessoas na rua; a conexão física e visual das zonas de transição; o apoio ao pedestre com oferta de serviços e comércios; uma ambientação urbana com agradável arborização e o tratamento da rua como um conjunto. Para cada um destes aspectos, analisa-se a resposta do Código de Posturas de Belo Horizonte quanto à sua contribuição para a vitalidade da rua, seja por atender ao recomendado pela literatura, por incentivos, por omissões, por normas contraditórias rígidas, ou pela falta delas.

Sobre circulação e permanência na rua – caminhabilidade e acessibilidade:

Em relação à vida pública e ao desenho urbano, o principal requisito é o tratamento dos espaços por onde as pessoas passam e permanecem, seja para o acesso a lugares de interesse ou para a realização de diferentes atividades, tanto obrigatórias quanto opcionais. A outra questão é: quem são essas pessoas? A resposta é tão diversa quanto a primeira, pois inclui distintas preferências e capacidades individuais, sociais, biológicas e psíquicas. Essas questões apontam para as características principais de uma “boa forma” da rua: a caminhabilidade, a acessibilidade e, principalmente, a agradabilidade dos locais. Neste sentido, a vitalidade urbana é associada à reserva de espaço na rua para uso das pessoas, que permita a circulação fácil entre áreas conectadas e estimule a permanência para o exercício de diversas atividades, preferencialmente as opcionais (lazer, contemplação, etc.) que são positivas à promoção da vida pública (GEHL, 2013).

A legislação de posturas de Belo Horizonte evidencia a reserva de espaço e sua adequação às necessidades biológicas e sociais das pessoas, aproximando-se da literatura (LYNCH, 2007; JACOBS, 2014; GEHL, 2013, ALEXANDER *et al.*, 2013) quando exige qualidade nos caminhos urbanos, que é percebida nas experiências de segurança/proteção, conforto e agradabilidade. Esses espaços são os passeios, cujo padrão é estabelecido para todos os lugares destinados às pessoas no logradouro (travessias, quarteirões fechados, etc.). Entretanto, por ser o passeio destinado a várias funções (infraestrutura, arborização, iluminação, mobiliário e atividades), nota-se, de pronto, uma disputa por espaço e conflitos entre as diversas

normas setoriais. Nessa questão, a lei é assertiva quando prioriza as pessoas nas calçadas e exige que sejam identificadas rotas preferenciais de pedestres, o que pode ser um excelente dispositivo para qualificar os lugares com maior concentração de pessoas. Em geral, são essas rotas que também concentram engenhos de publicidade, mobiliários, eventos, etc., e o desenho urbano pode atuar para criar ambientes amigáveis à vida pública, incluindo a composição da paisagem, evitando a fragmentação de padrões dos componentes da rua.

Esta reserva de lugares adequados às pessoas é garantida na legislação com as faixas de uso exclusivo, não obstaculizadas, com visibilidade, segurança e acessibilidade. Essas normas se aproximam das qualidades de caminhabilidade e acessibilidade, sem, no entanto, fazer menção aos aspectos de agradabilidade, à exemplo do uso de elementos artísticos, como as emblemáticas calçadas de Copacabana e Lisboa. Outras lacunas e incongruências são observadas no Código de Posturas de Belo Horizonte, destacando-se: o foco dado à circulação e a omissão sobre a permanência das pessoas na rua; a manutenção das calçadas atribuída aos cidadãos; as soluções de fluxos de pessoas e veículos e travessias de vias em desníveis; o trato das declividades para o uso das pessoas; a permissão de usos diferentes da função principal das calçadas (cortes na calçada, fechamentos de extensão de passeio) e a carência de tratamento da infraestrutura subterrânea que aflora na superfície.

Primeiramente, nota-se que o objetivo do Código de Posturas dá ênfase à circulação segura, confortável e com livre trânsito do pedestre, sendo que sua permanência na rua é abordada em menor grau e, por vezes, ignorada, distanciando-se da literatura que indica as atividades estacionárias e prolongadas como relevantes para a vitalidade, como a recomendação de Mehta (2007) sobre a previsão de calçada com largura generosa para estimular a ocorrência de atividades. A reserva de uma zona de permanência no passeio deve ser tratada com igual importância, para que as pessoas tenham espaços para conversar, brincar, passear, fazer esportes, trabalhar, manifestar, ver vitrine, esperar alguém, contemplar, entre tantas outras atividades, enquanto outras se locomovem. Trata-se de compreender a rua como um espaço de sociabilidade, onde os cidadãos possam usufruir das comodidades da vida urbana e das qualidades da vida ao ar livre, exercendo diferentes atividades de descanso, lazer, convívio, entre outras (ALEXANDER *et al.*, 2013; GEHL, 2013; MEHTA, 2007; WHYTE, 2001; CARR *et al.*, 1992; LYNCH, 2007, BENTLEY *et al.*, 1985). Essa diretriz perpassa a análise de todos os espaços envolvidos com as pessoas, como a conexão com as edificações do entorno, a possibilidade de se sentar à sombra de uma árvore, à mesa de um café na calçada ou ver um anúncio de um evento cultural.

Sobre o padrão dos passeios e o trânsito de veículos, o Código de Posturas de Belo Horizonte não inibe as soluções que dão preferência à fluidez do trânsito em detrimento dos pedestres. Gehl (2013) recomenda que os percursos devam atender à preferência das pessoas por rampas em vez de escadas, evitando passagens elevadas ou subterrâneas, bem como a redução de cruzamentos com veículos, formando caminhos lógicos, curtos e agradáveis. Essa diretriz toca na transposição de vias de tráfego intenso de veículos e nas soluções para vencer desníveis pelas pessoas – o Código de Posturas regula apenas a questão de degraus e greide dos passeios, não mencionando as travessias por passarelas ou túneis. Este é um ponto que merece atenção, a fim de permitir deslocamentos mais favoráveis, considerando as ruas declivosas de Belo Horizonte.

Outra questão que se distancia da teoria remete ao conceito de “cidade invadida” (GEHL, 2013), com a permissão legal de se usar o afastamento frontal para estacionamento de veículos com desvio do passeio para frente da edificação, interrompendo o fluxo das pessoas, tornando-se inseguro, desconfortável e desagradável, além de dificultar a conexão das edificações com o espaço público. Da mesma forma, o livre fluxo dos pedestres é afetado pelo descumprimento da norma que exige a ampliação das calçadas no afastamento frontal, pois este espaço tem sido indevidamente fechado com vidro, gradil, etc., em locais com movimento reduzido de pessoas. Estas ocorrências indicam que um padrão único para todos os casos parece ser inadequado, considerando que a literatura aponta que as características locais de uso devem ser levadas em conta no desenho urbano.

Sobre o caminhar seguro e livre do pedestre, este nem sempre é garantido pelo Código de Posturas de Belo Horizonte, como o exemplo das obras e mobiliários de infraestrutura urbana, que resultam em saliências e obstáculos na calçada, muitas vezes obrigando os pedestres a caminhar nas pistas de rolamento lado a lado com os veículos. A lei menciona apenas a reparação de danos à arborização, ao patrimônio e ao logradouro público, no entanto, deveria disciplinar o desenho urbano com soluções que ofertem uma fluidez segura e agradável, como o tratamento da infraestrutura (MASCARÓ E YOSHINAGA, 2005) com galerias e elementos superficiais agregados a mobiliários urbanos que façam parte do ambiente, como floreiras, bancos e objetos de arte. Outro ponto de discussão é a atribuição dos cidadãos de construir e manter o passeio, que remete às primeiras normas de Belo Horizonte desde sua inauguração. Argumenta-se que para beneficiar a vitalidade das ruas, a calçada deveria receber investimento público, assim como as pistas de veículos, considerando que é um bem comum e, talvez dessa maneira, a melhoria dos passeios se efetivasse. Por fim, destaca-se a necessidade

de definir posturas para a fronteira do passeio com a propriedade, considerando a preferência das pessoas de permanecerem nas bordas dos espaços (ALEXANDER *et al.*, 2013; MEHTA, 2007; GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2006).

Quadro 9 - Aspectos da vitalidade: espaços adequados para a circulação e permanência das pessoas na rua (caminhos, acessibilidade e agradabilidade)

O passeio e a vitalidade	Legislação – passeio	Análise
<p>Passeio: lugar de sociabilidade para circulação e permanência das pessoas. Percebido de perto e de longe. Deve ter caminhabilidade, acessibilidade, agradabilidade - contínuo, lógico, seguro, confortável, desimpedido e agradável.</p> <p>Identificar rotas preferenciais, fluxos, característica, função e identidade local</p> <p>Criar ambientes atrativos: com estímulos sensoriais; vegetação; calçadas artísticas; soluções para desníveis e para elementos superficiais da infraestrutura subterrânea.</p> <p>Prioridade para pedestres em relação à veículos: redução de interrupções no passeio; travessias e percursos de pedestres em nível.</p> <p>Melhoria/conservação dos passeios: padrões diferentes; qualidade visual, patrimônio.</p>	<p>Prevê faixas para pedestres e mobiliários</p> <p>Exige: segurança, conforto e liberdade de ir e vir</p> <p>Largura conforme fluxo</p> <p>Identificação de rotas</p> <p>Uso do afastamento frontal: prevê extensão da calçada em algumas vias e estacionamento de veículos</p> <p>Execução do passeio atribuída ao cidadão</p>	<p>Omissões: Local para permanência das pessoas; Elementos para experiências agradáveis; Tratamento de infraestrutura subterrânea.</p> <p>Reflexões e revisões: Uso dos Afastamentos frontais para estacionamento Responsabilidade pela execução do passeio</p> <p>Estudos: Rotas preferenciais. Soluções para vencer desníveis. Intensidades de fluxos. Identidade local Padrões específicos. Espaços de permanência</p>

Fonte: Elaboração própria

Conexão física e visual das zonas de transição – permeabilidade, articulação e personalização, diversidade edilícia:

A interface entre as propriedades e a rua é o tema desta análise, destacando aquela que permite trocas visuais, acesso físico e a construção de um ambiente propício à vida pública na conformação de uma zona de transição suave entre os dois mundos (ALEXANDER *et al.*, 2013; GEHL, 2013, HERTZBERGER, 1999). Para tal, o desenho urbano é importante para assegurar a permeabilidade, a interação, personalização e a diversidade dessa fronteira, com microelementos físico-espaciais que a tornem atrativa, confortável e agradável. Os autores que embasam esta dissertação defendem essa conformação por entenderem que ali é formada grande

parte da paisagem térrea da cidade, que influencia a segurança e a vitalidade à rua. Os elementos permeáveis aos dois mundos é a ponte para esta conexão física e visual. É um fator de interação entre pessoas, que podem se ajudar mutuamente quando estão em dificuldades, e de percepção ambiental, com a possibilidade de ofertar estímulos sensoriais em detalhes, floreiras, bancos, etc., que promovem agradabilidade e conforto. A ocupação do lote é matéria do Plano Diretor, da LPOUS e do Código de Edificações, mas o que tem a ver com as posturas municipais? Na verdade, a edificação em si não é a questão em pauta, mas a sua relação com a calçada, pois pode vir a ser uma conexão ou uma segregação com o que acontece no espaço público. Em geral, as regras que importam nesta relação são aquelas do pavimento térreo e sua incidência no desenho urbano, como guarita, portões, escadas, extensão de passeio, detalhes de marquises, platibandas, saliências, ajardinamento e vedações que influenciam o ambiente público. Essas normas são associadas às posturas que regulam o passeio (acessos, rebaixamento do meio-fio, rampas de garagens, fechamento de lotes vagos, estacionamento no afastamento frontal) e os mobiliários urbanos (mesas e cadeiras e coberturas no afastamento frontal). A possibilidade de regular estes elementos conjuntamente, para criar uma zona de transição suave, é o propósito dessa análise crítica do Código de Posturas de Belo Horizonte.

Na composição do plano vertical da rua, os elementos são como “paredes de uma casa” e devem ser usados com parcimônia, na medida que podem criar barreiras e tornar a zona de transição rígida. O uso favorável desses elementos se dá quando são úteis às pessoas para sentar, apoiar, etc.; quando trazem personalização e estímulos sensoriais em detalhes decorativos (saliências, floreiras, etc.) ou, especialmente, quando promovem a conexão visual (transparências e vazados) e física (acessos, jardins, etc.). Entretanto, costumeiramente são encontrados muros contínuos e fachadas recuadas, segregando as calçadas. Por outro lado, tem sido muito utilizado o “desvio do passeio” para estacionamento de veículos no afastamento frontal, o que obstrui as frentes de rua e compromete a interação da zona de transição, tão importantes para a vida pública (WHYTE, 2004; MEHTA, 2007; ALEXANDER *et al.*, 2013).

As poucas referências que o Código de Posturas de Belo Horizonte faz aos elementos da zona de transição são a previsão de ajardinamento de parte da calçada, o que contribui para um ambiente mais agradável, e a imposição do fechamento do lote vago com altura mínima de 1,80 m, completada por uma extensa regulação dos engenhos de publicidade, mostrando um desequilíbrio de normativas. Essas regras não são suficientes para configurar a conexão física ou visual entre as fronteiras e tampouco limitam o desenho homogêneo e monótono da rua, permitindo a configuração de muros intermináveis. Os lotes vagos não,

necessariamente, precisam ser fechados, podem ser tratados como alternativas para incrementar a zona de transição como espaços intersticiais que recebem um uso transitório semipúblico, complementar ao espaço edificado, como hortas, comércios e serviços, etc. (MASCARÓ, 2019; ALEXANDER *et al.*, 2013;). Sobre os engenhos de publicidade, destaca-se que podem compor com o espaço público pela comunicação artística, como os murais da Rua Sapucaí em Belo Horizonte (mencionados no Capítulo 3), e pela orientação relacionada às informações de cunho coletivo, como pontos de referência e eventos, favorecendo a legibilidade da cidade. No entanto, a marca da poluição visual é mais comum de se ver e o Código reconhece esse risco, mas não menciona os critérios para avaliá-la, restringindo-se a estabelecer padrões, sendo indicado que se façam estudos relacionados à identidade e à paisagem local para discipliná-los (MOLES, 2004; PORTELLA, 2008).

Quanto ao mobiliário urbano, a permissão do Código de uso do afastamento frontal tem motivação claramente econômica com a instalação de mesas e cadeiras, toldos e bancas de vendas de produtos (que podem provisoriamente avançar para a calçada). Já se tornou um costume nas cidades os “cafés na calçada”, que agregam qualidade e influenciam a vitalidade da rua com permeabilidade, articulação e personalização, assim como contribuem para a segurança, com a presença das pessoas e atividades no espaço público. O que se percebe, no entanto, é que essa opção é prerrogativa de apenas alguns setores econômicos, e poderia ser ampliada a outros setores para incrementar a vitalidade da rua.

A interface mais amigável entre a propriedade e o logradouro afeta a percepção e o olhar de quem passa pela rua, e o conjunto de elementos da microescala pode criar um ambiente atrativo, próprio à escala humana e às relações sociais. Em sua maioria, os elementos de desenho urbano são regulados de forma independente e, nesse caso, tornam-se ineficientes para configurar uma zona de transição amigável; além disso, a dependência da vontade do proprietário em promover a conexão público-privada torna frágil essa possibilidade. Portanto, a efetividade de uma zona de transição suave passa pela contribuição do privado para o público, seja por gentileza urbana, seja por exigências legais de desenho urbano (QUADRO 10).

A título de ilustração, são citadas as inovações relativas a esse tema, trazidas pelo novo Plano Diretor de Belo Horizonte, que entrará em vigor em fevereiro de 2020, inscritas no “Capítulo XII - Da integração entre espaços públicos e privados” (Lei nº 11.181/2019), com influências na relação da zona de transição, normatizando dispositivos de desenho urbano como a fruição pública, fachada ativa, unidades de vizinhança, permeabilidade visual, entre outros, objetivando aumentar a oferta de áreas qualificadas para uso público que estimulam o caminhar

seguro, a circulação de pedestres, o uso e a apropriação dos espaços públicos (Lei nº 11.181/2019).

Quadro 10 - Aspectos da vitalidade: influência na paisagem e conexão física e visual nas zonas de transição (permeabilidade, articulação e personalização, diversidade edilícia)

Interface público-privada	Legislação	Análise
<p>Zona de transição suave: Espaço semipúblico de sociabilidade. Microelementos do nível térreo favorecem a segurança, agradabilidade e o conforto. Faz parte da imagem da cidade</p> <p>Rua e Propriedades: Permeabilidade: conexão física e visual (transparência, aberturas, acessos, mobiliários, etc.) Articulação e Personalização: apoios (muretas, degraus, bancos, etc.), estímulos sensoriais (jardins, arte), organização de espaços.</p> <p>Engenhos de publicidade: Imagens visíveis do logradouro (arte, orientação, diversidade de cores e formas) Legibilidade (pedestre e motorista). Comunicação visual da cidade, Preservação das visadas e do Patrimônio - Controle da poluição</p>	<p>Zona de transição: Prevê apenas o fechamento de lote vago e limpeza de muros</p> <p>Depende do proprietário (interesse e escolha)</p> <p>Engenho de publicidade: Prevê controle da poluição visual, garantia de visibilidade, segurança, proteção do patrimônio e das áreas de preservação.</p>	<p>Insuficiente para a vitalidade</p> <p>Omissões: Referência à paisagem aprazível e legível (para o pedestre e motorista)</p> <p>Reflexões e revisões: Uso temporário de lotes vagos. Incentivo à conexão física e visual. Zona de transição suave como interesse público (regulação e gentileza urbana)</p> <p>Estudos de percepção ambiental: Interface público-privada: política de fachada, transparência e usos da zona de transição. Paisagem: estímulos à qualificação da zona de transição Caminhos da publicidade: planejamento e qualificação. Controle de poluição visual: critérios de medição do <i>optimum</i> do lugar. Ambientes amigáveis às pessoas: composição conjunta de padrões</p>

Fonte: Elaboração própria.

Apoio ao pedestre com oferta de serviços e comércios – diversidade de atividades no logradouro e na zona de transição:

Uma das qualidades apontadas pela literatura como fundamental para a vitalidade da rua é a diversidade de atividades e, para esta pesquisa, são consideradas aquelas exercidas no logradouro público (passeio, via, passagem, quarteirão fechado, praça), em mobiliários urbanos e em locais semiprivados que incorporam às funções públicas e apoiam o pedestre. O estímulo à vitalidade passa pelos usos combinados (JACOBS, 2014), que inclui as atividades que acontecem na rua como comércios, serviços e entretenimento que dinamizam a

microeconomia local, bem como, as atividades sociais, que remetem à máxima citada pelos autores de que “pessoas atraem pessoas” (JACOBS, 2014; GHEL, 2014; WHYTE, 2004). Apesar de sua importância, o recorte da pesquisa não abordou a regulamentação do exercício destas atividades, concentrando-se na dimensão espacial da rua, especialmente na instalação de mobiliário urbano e usos das zonas de transição.

O Código de Posturas normatiza os padrões do **mobiliário**, os produtos comercializados e posturas de funcionamento, sendo a localização e quantidade definidas em licitação. O tipo do mobiliário e sua distribuição na cidade são definidos pelo município e, em geral, respondem às demandas de trabalhadores autônomos e de setores econômicos que atuam na rua. Eventualmente, servem ao objetivo de vitalizar determinado local, como o exemplo da instalação de quiosque em pistas de caminhada (módulo comercial), destinado a fomentar o uso de parques. Os mobiliários são propícios à concentração e interação humana, sendo que, em alguns casos, tornam-se micropontos nodais (LYNCH, 1990), pois um mobiliário reforça o outro, resultando em minicentros (ALEXANDER *et al.*, 2013). As atividades que acontecem nos passeios são complementares aos usos que se dão nas propriedades e podem promover a diversidade, fator de influência na vitalidade da rua. Porém, não são reconhecidos na lei como locais que podem fomentar usos combinados, como o exemplo de um abrigo de ônibus que atrai o comércio e outras atividades, enquanto as pessoas esperam.

Outro aspecto físico-espacial associado ao apoio aos pedestres relaciona-se aos pavimentos térreos segregados da rua que surgem nas cidades por concepções urbanísticas ou pela insegurança urbana. O resultado é a tendência ao isolamento e pouca ou nenhuma diversidade de uso nas **zonas de transição**. Neste cenário, a permissão de instalação de mobiliário no afastamento frontal caracteriza-se como um estímulo ao uso diversificado. Ou seja, nesse caso, a lei influencia de forma direta a configuração do desenho e a vitalidade da zona de transição. Apesar dessa constatação positiva, ainda prevalece a restrição de mesas, cadeiras e toldos a alguns setores econômicos (restaurantes, bares e similares), inibindo a possibilidade de criar diferentes zonas de transição, tais como: ambientes de estar em edifícios de uso coletivo, trabalho ao ar livre, ambientes para reuniões, lazer, arte, etc., como mostram recentes projetos voltados para novas formas de trabalho (*freelancer, startups*) em espaços flexíveis de *coworking*. Estas regras restritivas estão em oposição à literatura, que recomenda a oferta de assentos e coberturas como fator de atração das pessoas (MEHTA, 2007; GEHL, 2013). São indicações para estudos e revisão da norma para ampliar os locais de permanência, atrair pessoas para experiências positivas e favorecer a paisagem (QUADRO 11).

Quadro 11 - Aspectos da vitalidade: apoio ao pedestre, oferta de serviços e comércios

Objetos tridimensionais	Legislação	Análise
<p>Diversidade de atividades: apoio às pessoas no logradouro, mobiliários e zonas de transição.</p> <p>Mobiliários: Interferência espacial na rua, fazem parte da paisagem. Atraem pessoas e se instalam em locais com concentração de pessoas. Precisam de espaços para permanência. Potencial para criar micropontos nodais. Refletem a identidade, a cultura e a imagem da cidade.</p> <p>Zonas de transição: Espaços semiprivados com diversas atividades (mesas e cadeiras, toldos).</p> <p>Apoios aos pedestres: Segurança/proteção (câmaras, lixeira), Conforto (assentos, mesas, abrigos). Microeconomias (serviços e comércio) com potencial para criar microcentros. Novas demandas (mesas e cadeiras, microveículos). Parcerias e apropriações devem atender ao interesse público.</p>	<p>Mobiliários: Destinado ao apoio às pessoas, uso coletivo. Padrões com critérios técnicos, estéticos. Licitação conforme demanda.</p> <p>Zonas de transição: Uso de mesas e cadeiras restrito à alguns setores econômicos. Depende do proprietário (interesse e escolha)</p>	<p>Insuficiente para a vitalidade</p> <p>Omissões: Visão de conjunto dos mobiliários. Diversidade de atividades da rua. Regras de conforto, segurança e agradabilidade. Espaço para permanência junto à mobiliários. Formação de pontos nodais.</p> <p>Reflexões e revisões: Ampliar mesas, cadeiras e toldos para outros setores e novos usos. Estímulo ao uso da zona de transição. Padrões com versatilidade de usos.</p> <p>Estudos de percepção ambiental: Paisagem: Visão de conjunto e qualificação (linguagem de padrões). Padrões: visibilidade, identidade local, diversidade. Estímulos à gentileza urbana. Formação de microcentros. s. Localização de mobiliários: fomentar a vitalidade, legibilidade e apoio às pessoas. Ambientação de esquinas especiais</p>

Fonte: Elaboração própria.

Ambientação urbana:

A importância da vegetação urbana já havia sido identificada na concepção de Belo Horizonte como “cidade-jardim”. O conceito refletia uma preocupação com a qualidade ambiental da cidade e com a qualidade de vida das pessoas ao ar livre, percebida nas praças, parques e alamedas de árvores constantes no projeto da nova capital. Ao verificar a legislação atual, relacionada à arborização urbana, nota-se a intenção de preservar essas qualidades, por meio de várias normas ambientais, de patrimônio e das posturas municipais que tratam a árvore como um ente ecológico e patrimônio protegido da cidade. O Código de Posturas exige o plantio e a conservação das árvores no logradouro público, bem como a preservação de espécime imune

a cortes e o plantio de árvores frutíferas e floríferas, sendo, portanto, coerente com a literatura, que identifica a árvore como um ponto marcante da cidade (LYNCH, 1990), que favorece a ambientação da rua, ameniza o microclima e traz a natureza ao meio urbano (GEHL, 2013; MEHTA, 2007; MASCARÓ, 2004; ALEXANDER *et al.*, 2013), contribuindo para o conforto, agradabilidade, estímulos sensoriais, diversidade da paisagem e a segurança dos pedestres com a demarcação de espaços. Porém, as normas ambientais e de posturas municipais apresentam incompatibilidades que dificultam a preservação das árvores na rua e, principalmente, observou-se que não são suficientes para tratar a arborização como um ambiente para as pessoas. Considerando o conceito central da literatura em promover a vitalidade urbana, a arborização deve compor lugares para a permanência e convivência das pessoas, no entanto, essa intenção não é mencionada no Código de Posturas de Belo Horizonte. Como argumenta Alexander *et al.* (2013, p. 796), as árvores devem ser plantadas levando em conta os lugares especiais que elas podem propiciar, pois dessa forma crescerá perto o suficiente para serem cuidadas pelas pessoas. (QUADRO 12).

Quadro 12 - Aspectos da vitalidade: ambientação urbana com agradável arborização

Objetos tridimensionais	Legislação	Análise
<p>Vegetação urbana: árvores e jardins</p> <p>Ambientação e microclima: Conforto, agradabilidade, estímulos sensoriais, diversidade, organização e qualidade de espaços.</p> <p>Paisagem e desenho urbano: porte, beleza, idade, estímulos sensoriais; Valor ornamental e simbólico: Patrimônio, memória e pontos marcantes da cidade. Uso de iluminação própria</p> <p>Permanência das pessoas: lugares de encontro, recreação, relaxamento, contemplação, contato com a natureza.</p>	<p>Arborização: Abordada como ente ecológico. Plantio e conservação obrigatórios. Supressão e replantio monitorados pelo Executivo. Plantio de frutíferas, floríferas e nativas. Patrimônio protegido. Iluminação natalina.</p> <p>Conflitos de normas entre as temáticas (passeios e árvores).</p> <p>Jardins e gramados: Faixa ajardinada nos passeios</p>	<p>Insuficiente para a vitalidade</p> <p>Omissão: Arborização como ambiente para as pessoas.</p> <p>Reflexões e revisões: Iluminação de ambientes Compatibilização de normas contraditórias.</p> <p>Estudos de percepção ambiental: Locais de plantio e pontos marcantes: espécies de grande porte, ambientes de permanência, iluminação própria. Arborização como lugar de permanência, sociabilidade e interação com a natureza. Caminho da vegetação: árvores, jardins (arbustos e forrações) Compatibilização do PDAU com a promoção da vitalidade urbana.</p>

Fonte: Elaboração própria.

Este é um ponto de atenção da legislação de posturas que deveria cuidar não só do aspecto de prover as árvores, mas de compreendê-las como um objeto da paisagem como também de lugares para pessoas, como parte do desenho urbano, pois a árvore da rua é a presença vegetal mais próxima do cidadão. Para uma ambientação adequada às pessoas, é necessário o desenvolvimento de uma política específica para tal fim e, nessa direção, a elaboração do Plano Diretor de Arborização Urbana (PDAU)⁶³ e o Inventário de Árvores de Belo Horizonte é providencial.

A cidade como um conjunto:

As posturas municipais têm uma interferência pontual na paisagem pois lidam com os microelementos espaciais, mas são importantes para a experiência urbana do pedestre que percebe o ambiente na escala humana, ou seja, “na altura dos olhos” e no ritmo do passo humano à 5 km/h (GEHL, 2013). As ruas se apresentam distintas na forma, função e características de uso e ocupação, e essa diferenciação faz da cidade um espaço personalizado com estímulos sensoriais e desenho urbano que influenciam na escolha das pessoas para frequentar os locais.

Uma calçada com rico trabalho de revestimento será aprazível quando vista de perto e cria um pano de fundo às construções da cidade. Os elementos da zona de transição com diferentes ângulos, cores, materiais, trazem estímulos e personalização à rua, em contraste à monotonia das ruas ladeadas por intermináveis muros cerrados. Uma legislação que limite fronteiras segregadas e desconectadas pode evitar a formação de paisagens monótonas, desestimulantes ao pedestre (LYNCH, 1990; GHEL, 2014). O problema da paisagem sem atrativos não está apenas na qualidade da ocupação do lote, mas, principalmente, no tratamento dos térreos e em como se relacionam com o logradouro. É essa relação que merece ser regulada para que as ruas sejam ambientes convidativos à permanência das pessoas. A forma de construir uma fronteira deve atender a ambos os lados, prioritariamente ao interesse público da rua. Autores têm reiterado a importância dessa abertura de frentes de rua (GEHL, 2013; ALEXANDER *et al.*, 2013; MEHTA, 2007) e algumas cidades têm utilizado de instrumentos

⁶³ A elaboração de um Plano Diretor de Arborização Urbana (PDAU) foi recomendada na IV Conferência Municipal de Política Urbana (BELO HORIZONTE, 2015), para ampliação da arborização pública, planejamento e coordenação de ações de manejo, bem como a criação do Sistema de Informações e Inventário das Árvores de Belo Horizonte (SIIA-BH). Foi incorporado ao Plano Diretor, aprovado pela Lei nº 11.181/2019: “Art. 10 - São princípios vinculados à proteção ambiental no Município: VI - a ampliação da arborização dos logradouros públicos da cidade a partir da elaboração do plano diretor da arborização do Município”.

urbanísticos para alcançá-las, como planos de fachadas, identificação de rotas preferencias de pedestres, criação de parcerias, espaços semiprivados, entre outros.

Os objetos tridimensionais compõem a paisagem com volume, cores, materiais e agrupamentos, formando ambientes que são propícios à convivência humana, sendo que, em alguns casos, tornam-se pontos nodais (LYNCH, 1990, ALEXANDER *et al.*, 2013). São componentes espaciais que interferem na paisagem, como objetos tridimensionais e como ambientes, servindo à reunião de pessoas, tais como: quiosques, mesas e cadeiras ou um conjunto bancos à sombra de uma árvore, associados ao mobiliário de uma casa (MASCARÓ; RUSKIN, 2008). Os mobiliários urbanos são padrões estabelecidos pelo município e podem ser diferenciados por regiões, permitindo a personalização e identidade local. A vegetação urbana (árvores e jardins), forma uma ambientação específica com elementos naturais dinâmicos que matizam com sombras, cores e aromas um lugar, e funcionam em complementariedade com o mobiliário, contribuindo para experiências de conforto e agradabilidade. Porém, o que se apreende do Código de Posturas é a ausência de referência ao conjunto dos componentes da rua que objetive criar uma paisagem aprazível, que descortine a visada de pontos relevantes da cidade, que seja despoluída visualmente, que incorpore estímulos sensoriais positivos para quem frequenta a rua, e possa tornar-se uma *promenade*, um lugar para ver e ser visto, que convide a permanecer. A menção à estética, à visibilidade e ao distanciamento entre mobiliários aparece em algumas normas, mas sem identificar as circunstâncias locais em que serão aplicadas, tornando-se ineficientes. Todas essas questões condizem com a microescala da rua e com as relações sociais que ali ocorrem; implicando as posturas municipais. No entanto, o que foi recorrentemente observado na análise da legislação é que, apesar de mencionar a preocupação com estética e com a visibilidade nas regulamentações de elementos físico-espaciais, não é dito como essas qualidades serão exigidas, e não reporta, hora alguma, a qualidade do conjunto e da paisagem da cidade. Esta é uma lacuna importante que deve ser preenchida na legislação, para que não pareça ser a paisagem meramente uma questão acidental, mas que haja parâmetros de qualidade urbana a serem seguidos – a legislação não tem o poder para tal, mas deve ser mais eficiente e contundente na forma de moldar a paisagem.

Conclusão – limitações, contribuições e pesquisas futuras:

Com base na literatura, a pesquisa traz pontos relevantes sobre a vitalidade da rua, identificando os elementos físico-espaciais que podem contribuir para fazer das ruas de Belo Horizonte locais aprazíveis e seguros. Em síntese, a qualidade da experiência das pessoas é

afetada por uma boa condição dos componentes da rua, promovida, principalmente, pela fluidez e conforto dos caminhos e locais de permanência das pessoas; pela conexão física e visual entre os espaços, em especial nas zonas de transição; pelo apoio e utilidades ofertadas por mobiliários urbanos com oferta de variados comércios e serviços; pela ambientação agradável e a proteção dada pela vegetação. Tudo isso, em conjunto, forma o ambiente e a paisagem típica de uma rua, voltada para as pessoas. Para além das variáveis que compõem o cenário da vida pública, destaca-se a questão das atribuições sobre a produção desses espaços. Parte desses elementos é de responsabilidade da municipalidade, visto que são públicos, como a configuração de um passeio, o cuidado com a vegetação, a instalação de mobiliário, etc., sendo dela a tarefa de elaborar a norma de posturas. Por outro lado, a qualidade da zona de transição no térreo, como a conexão, transparência, variedade de elementos construtivos, usos comerciais, fica a cargo da disponibilidade do privado. Dessa forma, apresenta-se, de início, uma contradição sobre a rua, posto que, enquanto pública, torna-se dependente de elementos espaciais que são da ordem do privado. Este ponto traz à tona o papel da legislação de posturas que, já em seu enunciado, pressupõe que a propriedade deve ser regulada quando afetar o interesse público, fortalecendo a proposição de que o Código de Posturas tem uma implicação direta com essa interface.

Tendo em vista as ideias discutidas, observa-se que as normas contidas no Código de Belo Horizonte não são suficientes para o incremento da qualidade da experiência urbana das pessoas. Há necessidade de uma visão de conjunto para que funcione como um instrumento de planejamento e não só regulatório, objetivando que a rua pública, prioritariamente, atenda às pessoas. Isto significa colocar na pauta das discussões da cidade as condições para que a vitalidade da rua seja incrementada, considerando sua intersectorialidade com outras temáticas. Neste sentido, decorrem da pesquisa algumas observações e diretrizes. Assim como o Código de Posturas demanda a criação de um padrão de calçadas e a sua obediência pela população, poder-se-ia demandar estudos para as ruas da cidade como *Plano de Fachadas, de Arborização e de Engenhos Publicitários*, que levem em conta a paisagem local, a interação social e o interesse público. É comum nas ruas públicas a formação de microcentros nodais (LYNCH, 1990; ALEXANDER *et al.*, 2013) e de rotas que os pedestres selecionam como prioritárias (GEHL, KAEFER, REIGSTAD, 2006; MEHTA, 2007; WHYTE, 2004), geralmente acompanhadas pelas atividades econômicas e engenhos de publicidade. Essas estruturas construídas espontaneamente ou por atos institucionais, formam a base para as posturas municipais e podem favorecer a vida na rua, quando são amigáveis às pessoas (QUADRO 13).

Quadro 13 - Aspectos da vitalidade e as posturas municipais de Belo Horizonte

Considerações e Diretrizes	Código de Posturas
<p>Aspectos que impactam a vitalidade da rua</p> <p>Microescala: interferência pontual na paisagem formada por microelementos.</p> <p>Desenho urbano influencia a escolha e frequência dos locais.</p> <p>Experiência urbana de segurança, conforto, agradabilidade: percepção do ambiente de perto e de longe, na escala humana</p> <p>O Código de Posturas de Belo Horizonte é insuficiente para o incremento da qualidade da experiência urbana.</p> <p>Deve ser: um instrumento de planejamento e não regulação; um documento integrado, legível e não fragmentado</p>	<p>Prever espaços para permanência das pessoas na rua (caminhabilidade, acessibilidade e agradabilidade).</p> <p>Tratar:</p> <ul style="list-style-type: none"> – a conexão física e visual nas zonas de transição (permeabilidade, articulação e personalização, diversidade). – os mobiliários urbanos como apoio ao pedestre com oferta de serviços e comércios (diversidade de atividades no logradouro e na zona de transição). – a vegetação urbana para uma ambientação agradável e integrada à vida pública (“cidade-jardim”). – os microelementos físico-espaciais na interferência da paisagem. Visão do conjunto dos componentes da rua para tornar-se uma <i>promenade</i>. <p>Criar ruas para pessoas: conjunto de espaços térreos, vegetação e mobiliários adequados à vida pública e que atenda ao interesse público.</p>
<p>Zona de transição » regular a qualidade do térreo, interesse público.</p> <p>Estudos de percepção ambiental de fachadas, arborização e engenhos publicitários » considerar a paisagem local, interação social e interesse público.</p> <p>Mobiliários » reconhecer microcentros nodais.</p> <p>Rotas prioritárias » base para as posturas municipais.</p> <p>Padrão » criar uma linguagem da rua</p>	<p>Uso de lotes vagos</p> <p>Caminhos da publicidade</p> <p>Política de zona de transição (transparência, conexão)</p> <p>Arborização como lugares de convivência</p> <p>Paisagem de microelementos</p> <p>Responsabilidades sobre a qualidade da rua</p> <p>Tratamento de pontos nodais, locais especiais e rotas preferencias</p>

Fonte: Elaboração própria.

Carece comentar a dificuldade de leitura da lei, por ter sofrido várias revisões pontuais, tornando-se um documento fragmentado que dificulta a compreensão e absorção pela população. É importante que se conectem as normas e os padrões, para que funcionem como uma linguagem da rua, incidindo sobre um ambiente específico, aos moldes de Alexander *et al.* (2013). Não é quanto a lei tem que regulamentar, mas é ter a noção do que se quer regular, o que está condicionando e o que se quer alcançar como objetivo fundamental.

REFERÊNCIAS

- ABRAHÃO, Sérgio Luís. *Espaço público: do urbano ao político*. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2008. 196 p.
- ALEX, Sun. *Projeto na Praça-Convívio e exclusão no espaço público*. São Paulo: Senac, 2008.
- ALEXANDER, Christopher *et al.* *Uma linguagem de padrões: A Pattern Language*. Tradução de Alexandre Salvaterra. Porto Alegre: Bookman, 2013.
- AMELI, S. Hassan *et al.* *Do better urban design qualities lead to more walking in Salt Lake City, Utah?* *Journal of Urban Design*, v. 20, n. 3, p. 393-410, 2015. Disponível em: <https://ideas.repec.org/a/taf/cjudxx/v20y2015i3p393-410.html>. Acesso em: 31 jan. 2020.
- ANDRADE, Luciana. *Ordem pública, crime e desvio em Belo Horizonte*. *Varia Historia*, Belo Horizonte, FAFICH-UFMG, v. 13, n. 18, p. 191-200, 18 set. 1997. Disponível em: <http://www.variahistoria.org/edies/tag/Number+18>. Acesso em: 31 jan. 2020.
- BAHIA, Cláudio Lister Marques. *Metamorfoses da Metrópole*. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, Dossiê, n. 43, v. 2, p. 62-79, jul./dez. 2007. Disponível em: http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/acervo/rapm_pdf/Metamorfoses_da_metropole.PDF. Acesso: 31 jan. 2020.
- BARRETO, Abílio. *Belo Horizonte: memória histórica e descritiva – história média*. 2. ed. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro – Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996a. 913p.
- BARRETO, Abílio. *Belo Horizonte: memória histórica e descritiva – história antiga*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro – Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996b. 448 p.
- BARROS, Paula; BENTLEY, Ian. *Questões globais e respostas locais: Projeto Colaborativo em Betim*. Betim: Grupo Vale Verde, 2012.
- BARROS, Paula. *Um passo adiante: por calçadas aprazíveis, St2 – multifuncionalidade da paisagem e dos usos e atividades nos espaços livres*. In: ENEPEA, Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo de Escolas de Arquitetura e Urbanismo, 14, 2018, Santa Maria. *Anais...* Santa Maria: ENEPEA, 2018.
- BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade líquida*. Tradução de Plínio Augusto de Souza Dentzien. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.
- BAUMAN, Zygmunt. *Confiança e medo na cidade*. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.
- BELO HORIZONTE. *Lei nº 7.165, de 27 de agosto de 1996*. Institui o *Plano Diretor* do Município de Belo Horizonte. Poder Executivo, Belo Horizonte, 27 ago. 1996a. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-legislacao/lei/7165/1996>. Acesso em: 28 mar. 2019.
- BELO HORIZONTE. *Lei nº 7.166, de 27 de agosto de 1996*. Estabelece normas e condições para *parcelamento, ocupação e uso do solo urbano* no município. Poder Executivo, Belo

Horizonte, 27 ago. 1996b. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-legislacao/lei/7166/1996>. Acesso em: 28 mar. 2019.

BELO HORIZONTE. *Lei nº 8.137, de 21 de dezembro de 2000*. Altera as leis nºs 7.165 e 7.166, ambas de 27 de agosto de 1996. Poder Executivo, Belo Horizonte, 21 dez. 2000. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-legislacao/lei/8137/2000>. Acesso em: 28 mar. 2019.

BELO HORIZONTE. *Lei nº 8.616, de 14 de julho de 2003*. Contém o *Código de Posturas* do Município de Belo Horizonte. Poder Executivo, Belo Horizonte, 14 jul. 2003a. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-legislacao/lei/8616/2003>. Acesso em: 31 jan. 2020.

BELO HORIZONTE. *Decreto nº 11.484, de 15 de outubro de 2003*. Estabelece normas e procedimentos para parcerias entre o Poder Público Municipal e a sociedade, no que concerne à adoção de áreas verdes públicas *Programa “Adote o Verde”* – e dá outras providências. Belo Horizonte, *Diário Oficial do Município*, 16 out. 2003b.

BELO HORIZONTE. *Plano de Reabilitação do Hipercentro de Belo Horizonte*. PBH, 2007. 62 p. Disponível em: https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/politica-urbana/2018/planejamento-urbano/publicacoes_plano_reabilita%C3%A7%C3%A3o_hipercentro_bh.pdf. Acesso em: 31 jan. 2020.

BELO HORIZONTE. *Lei nº 9.725, de 15 de julho de 2009*. Institui o *Código de Edificações* do Município de Belo Horizonte e dá outras providências. Poder Executivo, Belo Horizonte, 15 jul. 2009. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-legislacao/lei/9725/2009>. Acesso em: 28 mar. 2019.

BELO HORIZONTE. *Lei nº 9.959, de 20 de julho de 2010*. Altera as leis nº 7.165/96 – que institui o *Plano Diretor* do Município de Belo Horizonte – e nº 7.166/96 –. Poder Executivo, Belo Horizonte, 20 jul. 2010a. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-legislacao/lei/9959/2010>. Acesso em: 28 mar. 2019.

BELO HORIZONTE. *Decreto nº 14.060, de 6 e agosto de 2010*. Regulamenta a Lei nº 8.616/03, que “Contém o *Código de Posturas* do Município de Belo Horizonte”. Poder Executivo, Belo Horizonte, 6 ago. 2010b. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/politica-urbana/informacoes/legislacao-urbanistica>. Acesso em: janeiro 2019.

BELO HORIZONTE. *Decreto nº 15.317, de 2 de setembro de 2013*. Institui o *Plano Diretor de Mobilidade Urbana* de Belo Horizonte – PlanMob-BH. *Diário Oficial do Município (DOM)*, Poder Executivo, Secretaria Municipal de Governo, 3 set. 2013. Disponível em: <http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1106431>. Acesso em: 27 mar. 2019

BELO HORIZONTE. *Lei nº 11.181, de 8 de agosto de 2019*. Aprova o *Plano Diretor* do Município de Belo Horizonte. Poder Executivo, Belo Horizonte, 8 ago. 2019. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-legislacao/lei/11181/2019>. Acesso em: 31 jan. 2020.

BENEVOLO, Leonardo. *História da cidade*. São Paulo: Perspectiva, 2007. 728p.

BENJAMIN, Walter. *Paris, capital do século XIX*. In: BENJAMIN, Walter. *Passagens*. Belo Horizonte: Ed. UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2009.

BENTLEY, Ian *et al.* *Responsive Environments: a manual for designers*. London: Architectural Press, 1985.

BORJA, Jordi, *Barcelona: luzes y sombras del urbanismo de Barcelona*. Barcelona: Editorial UOC, 2010. (Colección Gestión de la Ciudad, 2).

BOURDIEU, Pierre *et al.* *A Miséria do mundo*. 7. ed. Rio de Janeiro, Petrópolis: Vozes, 2008.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações determinadas pelas Emendas Constitucionais de Revisão n^{os} 1 a 6/94, pelas Emendas Constitucionais n^{os} 1/92 a 99/2017 e pelo Decreto Legislativo n^o 186/2008. Brasília: Senado Federal, Coordenação de Edições Técnicas, 2017.

BRASIL. Congresso Nacional. *Lei n^o 10.257, de 10 de julho de 2001*. Regulamenta os arts. 182 e 183 da *Constituição Federal*, estabelece diretrizes gerais da *política urbana* e dá outras providências. Brasília, DF, 10 jul. 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 31 jan. 2020.

BRASIL. Congresso Nacional. *Lei n^o 10.406, de 10 de janeiro de 2002*. Institui o *Código Civil*. Brasília, DF, 10 jan. 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm. Acesso em: 31 jan. 2020.

BRASIL. Congresso Nacional. *Lei n^o 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. Institui diretrizes da *Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Brasília, DF, 3 jan. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil03/Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 31 jan. 2020.

CALDAS, M.; MENDONÇA, J.; CARMO, L. (coords.). *Estudos Urbanos de Belo Horizonte – 2008: Transformações recentes na Estrutura Urbana*. Belo Horizonte: PBH, 2008. 78 p. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/politica-urbana/planejamento-urbano/base-dados/publicacoes>. Acesso em: 31 jan. 2020.

CAMBRAIA, Maria Aparecida. *Espaços livres públicos em loteamentos urbanos*. Orientadora: Marieta Cardoso Maciel. 2009. 262 f. Dissertação - Escola de Arquitetura, UFMG, Belo Horizonte, 2009. Disponível em: <https://catalogobiblioteca.ufmg.br/pergamum/biblioteca/index.php>. Acesso em: 29 mar. 2019.

CAPEL, Horacio. *El debate sobre la construcción de la ciudad y el Llamado “modelo Barcelona”*. Scripta Nova: Revista Electrônica de Geografía Y Ciencias Sociales, v. XI, n. 233, 2007. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-233.htm>. Acesso em: 31 jan. 2020.

CAPRA, F. *The Web of Life: a new synthesis and mind and matter* London: Harper Collins, 1996 *apud* BARROS, Paula; BENTLEY, Ian. *Questões globais e respostas locais: Projeto Colaborativo em Betim*. Betim: Grupo Vale Verde, 2012.

CARR, Stephen *et al.* *Public space*. New York: Cambridge University Press, 1992.

CARMONA, Matthew. *Contemporary Public Space: Critique and Classification, Part One: Critique*. Journal of Urban Design, v. 15, n. 1, p. 123-148, 2010. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/13574800903435651>. Acesso em: jan. 2019.

CARMONA, Matthew. *The place-shape continuum: a theory of urban design process*. Journal of Urban Design, v. 19, n. 1, p. 2-36, 2014. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13574809.2013.854695>. Acesso em: 20 jan. 2020.

CARDINAL-PETT, Clare. *Patterns of European Colonization and Building*. In: _____. A History of Architecture and Urbanism in the Americas. New York: Routledge, 2016. p 133-184.

DEL RIO, Vicente. *Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento*. 1 ed.; 8. reimp. São Paulo: Pinni, 2004.

DOVEY, Kim. *Urban Design Thinking: a conceptual toolkit*. 1 ed.; 8. reimp. New York: Bloomsbury Academic, 2016.

FARIAS, Ana Carolina C. *Taxonomia do urbanismo tático: uma proposta para leitura, compreensão e articulação das táticas urbanas emergentes*. Orientador: Pedro Dultra Britto. 2018. 273 f. Dissertação - Faculdade de Artes Visuais, UFG, Goiânia, 2018. Disponível em <https://repositorio.bc.ufg.br/tede/handle/tede/8507>. Acesso em: 29 mar. 2019.

FERNANDES, Edésio. *Direito urbanístico*. Belo Horizonte: Del Rey, 1998.

GAUTHIER, Pierre. *Conceptualizing the social construction of urban and architectural form through the typological process*. Urban Morphology, v. 9, n. 2, p. 83-93, 2005. Disponível em: http://www.urbanform.org/online_unlimited/pdf2005/200592_83-93.pdf. Acesso em: 31 jan. 2020.

GEHL, Jan. *Life between buildings: using public space*. Translated by Jo Koch. Washington, D.C.: Island Press, 2011.

GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. Tradução Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan; KAEFER, Lotte Johansen; REIGSTAD, Solvejg. *Close encounters with buildings*. Urban Design International, Copenhagen, n. 11, p. 29-47, 2006. Disponível em: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.697.575&rep=rep1&type=pdf>. Acesso em: 20 jan. 2019.

GEHL, Jan; SØHOLT, Helen. *Is Jan Gehl winning his battle to make our cities liveable?* Entrevista cedida a Ellie Violet Bramley. *The Guardian*, 8 Dec. 2014. Disponível em: <https://www.theguardian.com/cities/2014/dec/08/jan-gehl-make-cities-liveable-urban-rethinker>. Acesso em: 24 jan. 2020.

GIBSON, James J. *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston: Houghton, 1979.

GOMES, Paulo C. da Costa. *A condição urbana: ensaios para a ecopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GRÖNING, Gert. *A questionabilidade do conceito de paisagem*. R. RA'E GA, Curitiba, n. 8, p. 9-18, 2004. Disponível em: <http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/raega/article/viewFile/3379/2708>. Acesso em: jan. 2019.

HABRAKEN, N. John. *The structure of the ordinary: form and control in the built environment*. Cambridge: MIT Press, 1998. 359 p.

HALL, P. *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. 3. ed. Oxford, UK; Malden, MA: Blackwell Publishers, 2002.

HERTZBERGER, Herman. *Lições de arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 1999. 272 p.

HOWARD, Ebenezer. *Cidades-Jardins de amanhã*. Tradução de Marco Aurélio Lagonegro. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1996. 211p. (Estudos Urbanos, Série Arte e Vida Urbana).

IBAM. Instituto Brasileiro de Administração Municipal, [s.d.]. *Plano Diretor e Estatuto da Cidade*. Disponível em: <http://www.ibam.org.br/projeto/22>. Acesso em: 31 jan. 2020.

KRUFT, Hanno Walter. *Uma história da Teoria da Arquitetura: de Vitruvius ao presente*. New York: Princeton Architectural Press, 1996. 706 p.

KIEFER, Flávio. *A cidade prescindível*. Minha Cidade, São Paulo, v. 7, n. 081.02, abr. 2007. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/07.081/1927>. Acesso em: 29 mar. 2019.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

JONES, Peter; BOUJENKO, Natalya. "Link" and "place": a new approach to street planning and design. Road & Transport Research: A Journal of Australian and New Zealand Research and Practice, v. 18, n. 4, p. 38-48, 2009 apud BARROS, Paula. Um passo adiante: por calçadas aprazíveis, St2 – multifuncionalidade da paisagem e dos usos e atividades nos espaços livres. In: ENEPEA, Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo de Escolas de Arquitetura e Urbanismo, 14, 2018, Santa Maria. *Anais...* Santa Maria: ENEPEA, 2018.

LARA, Fernando. Preface: *Urbis Americana – Thoughts on our shared (and exclusionary) traditions*. In: FREIRE-MEDEIROS, Bianca; O'Donnell, Julia (eds.). *Urban Latin America: Images, Words, Flows and the Built Environment*. New York: Routledge, 2018.

LE CORBUSIER. *Urbanismo*. Tradução de Maria Ermantina Galvão. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000. 307p.

LE CORBUSIER.. *The Radiant City*. New York: The Orion Press. 1933/ 1967.

LEFEBVRE, Henri. *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo: Ática, 1991.

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008a.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2008b [1968].

- LERNER, Jaime. *Acupuntura urbana*. 5. ed. Rio de Janeiro: Record, 2011. 137 p.
- LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. Maria Cristina Tavares Afonso. Rio de Janeiro: Edições 70, 1990.
- LYNCH, Kevin. *A boa forma da cidade*. Rio de Janeiro: Arte & Comunicações, 2007.
- LYDON, Mike; GARCIA, Anthony. *Tactical Urbanism: Short-term Action for long-term Change*. Washington: Covelo; London: Island Press, 2015.
- LYDON, Mike. *Urbanismo Tático 2: Ação de Curto Prazo para Mudança de Longo Prazo*. New York: Street Plans Collaborative, 2012.
- MARTIN, Douglas. *Jane Jacobs, ativista urbana, está morta aos 89 anos*. New York Times, April 25, 2006. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2006/04/25/books/jane-jacobs-urban-activist-is-dead-at-89.html>. Acesso em: jan. 2019.
- MASCARÓ, Lucia. *Ambiência urbana*. 2. ed. Porto Alegre: Mais Quatro, 2004.
- MASCARÓ, Lucia; YOSHINAGA, Mário. *Infra-estrutura Urbana*. Porto Alegre: Mais Quatro, 2005.
- MASCARÓ, Lucia; MASCARÓ, Juan. *Vegetação urbana*. 2. ed. Porto Alegre: Mais Quatro, 2005.
- MASCARÓ, Juan; MASCARÓ, Lucia; RUSKIN, Marinho. *Infra-estrutura da Paisagem*. Porto Alegre: Mais Quatro, 2008.
- MASCARÓ, Juan José. *Hortas urbanas e paisagem*. Arqutextos, São Paulo, ano 20, n. 234.02, nov. 2019. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/20.234/7560>. Acesso em: 31 jan. 2020.
- MEHTA, Vikas. *Lively streets*. Journal of Planning Education and Research, v. 27, n. 2, p. 165-187, Dec. 1, 2007. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0739456X07307947>. Acesso em: 31 jan. 2020.
- MEHTA, Vikas; BOSSON, Jennifer. *Third Places and the Social Life of Streets*. Environment and Behavior, v. 42, n. 6, p. 779-805, Oct. 23, 2009. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0013916509344677#articleCitationDownloadContainer>. Acesso em: 31 jan. 2020.
- MELLO, Celso A.B. *Curso de Direito Administrativo*. 14. ed. São Paulo: Malheiros, 2002.
- MERLEAU-PONTY, Maurice. *Phénoménologie de la perception*. Paris: Gallimard, 1994.
- MEYER, Regina. *Pensando a urbanidade*. Resenhas Online, São Paulo, v. 1, n. 001.18, jan. 2002. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/01.001/3261>. Acesso em: 20 jan. 2020.

MILAGRES, Lígia M. X. *Entre o quintal e o parque: possibilidades de produção do espaço público cotidiano*. Orientadora: Silke Kapp. 2011. 127 f. Dissertação - Escola de Arquitetura, UFMG, Belo Horizonte, 2011. Disponível em http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/biblioteca_novo_2/arquivos/DISSERTACAO_LIGIA_11_03_2011p.pdf. Acesso em: 29 mar. 2019.

MINAS GERAIS. SEDRU. *Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte: Propostas de Políticas Setoriais, Projetos e Investimentos Prioritários*. Belo Horizonte: PBH, 2011. 287 p. Relatório Final. v. 1. Disponível em: <http://www.agenciarmbh.mg.gov.br/wp-content/uploads/2016/04/PDDI-RMBH-Relat%C3%B3rio-final-Volume-1.pdf>. Acesso em: 31 jan. 2020.

MOLES, Abraham Antoine. *O Cartaz*. São Paulo: Perspectiva, 2004.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de M. *As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil. Economia regional e urbana: contribuições teóricas recentes*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de M. *Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental*. In: SANTOS, Milton et al. (orgs.). *Território, globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec; Anpur, 1994. p. 169-181.

NASTA, Ana Paula. *Design, ergonomia e sustentabilidade ambiental em sistemas de abrigos de ônibus em Belo Horizonte*. Orientadora: Maria Regina Á.Dias. 2014. 185 f. Dissertação - Escola de Design, UEMG, Belo Horizonte, 2014. Disponível em: http://anapaulanasta.com/wp-content/uploads/2014/12/Disserta%C3%A7%C3%A3o_AnaPaulaNasta.pdf. Acesso em: 31 jan. 2020.

NETTO, V. *Urbanidades: a urbanidade como devir do urbano*. Rio de Janeiro: Folio Digital, Letra e Imagem, 2012.

OLIVEIRA, Natalia M. A. *Espaços livres públicos em Belo Horizonte: um estudo das relações estabelecidas entre o uso e a forma*. Orientadora: Celina Borges Lemos. 2012. 254 f. Dissertação - Escola de Arquitetura, UFMG, Belo Horizonte, 2012. Disponível em: file:///C:/Users/L%C3%ADvia/Downloads/espacos_livres_publicos_em_belo_horizonte.pdf. Acesso: 29 mar. 2019.

PORTELLA, Adriana Araújo. *Times Square não é exemplo de Poluição Visual*. *Arquitextos*, São Paulo, v. 8, n. 094.05, mar. 2008. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.094/160>. Acesso em: 27 ago. 2019.

QUEIROGA, E. *Sistemas de espaços livres e esfera pública em metrópoles brasileiras*. *Resgate: Revista Interdisciplinar de Cultura*, v. 19, p. 25-35, 2011. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/resgate/article/view/8645703>. Acesso em: 20 jan. 2019.

QUEIROGA, E.; BENFATTI, D. *Sistemas de espaços livres urbanos: construindo um referencial teórico*. *Resgate: Revista Interdisciplinar de Cultura*, v. 24, p. 81-88, 2007. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/paam/article/view/85699/88459> Acesso em: 20 jan. 2019.

REVISTA NATUREZA URBANA. Edição *Parque Jardim América*. Belo Horizonte: Programa Extensionista Ind. Lab – Laboratório Nômade do Comum, 2014. Disponível em: https://issuu.com/indisciplinado/docs/jornal_natureza_urbana_01. Acesso em: 31 jan. 2020.

RODRIGUEZ, Daniel A. *et al.* *Influence of the built environment on pedestrian route choices of adolescent girls*. *Environment and Behavior*, v. 47, n. 4, p. 359-394, May 1, 2015. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0013916513520004>. Acesso em: 31 jan. 2020.

ROLNIK, Raquel. *O que é a cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1995. (Coleção Primeiros Passos).

ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel; Fapesp, 1997. (Coleção Cidade Aberta).

SALGUEIRO, Heliana A. *Engenheiro Aarão Reis: O progresso como missão*. Belo Horizonte. Fundação João Pinheiro, 1997. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.mg.gov.br/consulta/consultaDetalheDocumento.php?iCodDocumento=49389>. Acesso em: setembro 2019.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira. *A humanização das cidades*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1983. (Folheto).

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos; VOGEL, Arno. (coord.) *Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. 2. ed. Rio de Janeiro: IBAM/FINEP, 1981. Relatório que apresenta os resultados da pesquisa: Espaço social e lazer, estudo antropológico e arquitetônico do bairro do Catumbi.

SANTOS, Milton. *Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método*. Tradução de Maria Beltrão. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 54, p. 81-99, 1977.

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SENNETT, Richard. *Boundaries and Borders*. In: BURDETT, Ricky; SUDJIC, Deyan (ed.). *Living in the Endless City*. London: Phaidon Press, 2011. Reflections, p. 324-331.

SENNETT, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. 2. ed. Rio de Janeiro: Record 2016.

SLAIBI, Nagib; CARVALHO, Gláucia. *De Plácido e Silva: Vocabulário Jurídico*. Rio de Janeiro: Forense, 2009.

VENTURA, Thaisa F. *Interface entre espaço público e privado: a influência da legislação na produção do espaço urbano*. Orientadora: Eduardo Nobre. 2016. 254 f. Dissertação - Escola de Arquitetura, USP, São Paulo. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-02092016-133110/pt-br.php>. Acesso em: 29 mar. 2019.

WHYTE, William H. *The Social Life of Small Urban Spaces*. 3. ed. Washington, D.C.: The Conservation Foundation, 2004.

ANEXO A – Código de Posturas – Lei Municipal nº 8.616/2003

(Câmara Municipal de Belo Horizonte. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/>. Acesso em: 30 jan. 2020).

SUMÁRIO

TÍTULO I - Disposições preliminares - arts. 1º a 11	
TÍTULO II - Das operações de construção, manutenção e conservação do logradouro público	
Capítulo I - Do passeio - arts. 12 a 20	
Capítulo II - Da arborização - arts. 21 a 29	
Capítulo III - Da limpeza - arts. 30 a 33	
Capítulo IV - Da execução de obra ou serviço - arts. 34 a 45	
TÍTULO III - Do uso do logradouro público	
Capítulo I - Disposições gerais - arts. 46 a 49	
Capítulo II - Dos usos que independem de licenciamento	
Seção I - Do trânsito, estacionamento e operações de carga e descarga - arts. 50 a 57	
Seção II - Da passeata e manifestação popular - art. 58	
Capítulo III - Da instalação de mobiliário urbano	
Seção I - Disposições gerais - arts. 59 a 73	
Seção II - Da mesa e cadeira - arts. 74 a 83	
Seção III - Do toldo - arts. 84 a 87	
Seção IV - Do sanitário público e da cabine sanitária - arts. 88 a 93	
Seção V - Da banca - arts. 94 a 98	
Seção VI - Do suporte para colocação de lixo - arts. 99 a 101	
Seção VII - Da caçamba - arts. 102 a 111	
Seção VIII - Da cadeira de engraxate - arts. 112 a 115	
Capítulo IV - Do exercício de atividades	
Seção I - Disposições gerais - arts. 116 a 132	
Seção II - Da atividade em banca - arts. 133 a 138	
Seção III - Da atividade em veículo de tração humana e veículo automotor - arts. 139 a 153	
Seção IV - Da atividade de engraxate - arts. 154 a 159	
Seção V - Do evento - arts. 160 a 163	
Seção VI - Da feira	
Subseção I - Disposições preliminares - arts. 164 a 166	
Subseção II - Do documento de licenciamento - arts. 167 a 170	
Subseção III - Dos deveres e vedações - arts. 171 a 174	
Subseção IV - Das modalidades e especificidades da feira - arts. 175 a 181	
Subseção V - Da coordenação das feiras - arts. 182 a 185	
Capítulo V - Da instalação de engenho de publicidade - arts. 186 a 194	
Capítulo VI - Do transporte coletivo - arts. 195 a 197	
TÍTULO IV - Das operações de construção, conservação e manutenção da propriedade	
Capítulo I - Disposições gerais - arts. 198 a 200	
Capítulo II - Do terreno ou lote vago - arts. 201 a 203	
Capítulo III - Do lote edificado - arts. 204 a 206	
TÍTULO V - Da obra na propriedade e de sua interferência em logradouro público	
Capítulo I - Disposições gerais - arts. 207 e 208	
Capítulo II - Do tapume - arts. 209 a 212	
Capítulo III - Do barracão de obra - arts. 213 a 215	
Capítulo IV - Dos dispositivos de segurança - art. 216	
Capítulo V - Da descarga de material de construção - arts. 217 e 218	
Capítulo VI - Do movimento de terra e entulho - arts. 219 a 225	
TÍTULO VI - Do uso da propriedade	
Capítulo I - Do exercício de atividades	
Seção I - Disposições gerais - artS. 226 a 232	
Seção II - Da atividade em trailer - arts. 233 a 236	
Seção III - Da atividade perigosa - arts. 237 a 241	
Seção IV - Do estacionamento - arts. 242 a 245	
Seção V - Da atividade de diversão pública - arts. 246 a 252	
Seção VI - Da feira - arts. 253 a 258	
Seção VII - Da defesa do consumidor - arts. 259 a 261	
Capítulo II - Da instalação de engenho de publicidade	
Seção I - Das diretrizes - arts. 262 a 264	
Seção II - Disposições gerais - arts. 265 a 272	
Seção III - Dos locais de instalação	
Subseção I - Dos locais proibidos - art. 273	

	Subseção II - No terreno ou lote vago - arts. 274 a 276
	Subseção III - No lote em obras - arts. 277 a 280
	Subseção IV - No lote edificado - arts. 281 a 287
	Seção IV - Do licenciamento - arts. 288 a 292
	Seção V - Das condições para instalação - arts. 293 a 296
	Seção VI - Do cadastro e da fiscalização - arts. 297 a 301
	Seção VII - Do engenho de publicidade instalado - arts. 302 e 303
	Capítulo III - Da antena de telecomunicação - art. 304
TÍTULO VII - Da infração	
	Capítulo I - Disposições gerais - arts. 305 e 306
	Capítulo II - Das penalidades - arts. 307 a 319
	Capítulo III - Da aplicação das penalidades - arts. 320 a 324
TÍTULO VIII - Disposições finais - arts. 325 a 333	
TÍTULO IX - Disposições transitórias - arts. 1º a 8º	

LEI Nº 8.616, DE 14 DE JULHO DE 2003

Contém o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte.

O Povo do Município de Belo Horizonte, por seus representantes, decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º - Este Código contém as posturas destinadas a promover a harmonia e o equilíbrio no espaço urbano por meio do disciplinamento dos comportamentos, das condutas e dos procedimentos dos cidadãos no Município de Belo Horizonte.

Art. 2º - As posturas de que trata o art. 1º regulam:

I - as operações de construção, conservação e manutenção e o uso do logradouro público;

II - as operações de construção, conservação e manutenção e o uso da propriedade pública ou particular, quando tais operações e uso afetarem o interesse público;

III - o uso do espaço aéreo e do subsolo.

Inciso III acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 1º)

§ 1º - Para os fins deste Código, entende-se por logradouro público:

I - o conjunto formado pelo passeio e pela via pública, no caso da avenida, rua e alameda;

II - a passagem de uso exclusivo de pedestre e, excepcionalmente, de ciclista;

III - a praça;

IV - o quarteirão fechado.

§ 2º - Entende-se por via pública o conjunto formado pela pista de rolamento e pelo acostamento e, se existentes, pelas faixas de estacionamento, ilha e canteiro central.

Art. 3º - (VETADO)

Art. 4º - O uso do logradouro público é facultado a todos e o acesso a ele é livre, respeitadas as regras deste Código e de seu regulamento.

Art. 5º - As operações de construção, conservação e manutenção e o uso da propriedade pública ou particular afetarão o interesse público quando interferirem em direito do consumidor ou em questão ambiental, sanitária, de segurança, de trânsito, estética ou cultural do Município.

Art. 6º - Dependerá de prévio licenciamento a realização das operações e dos usos previstos nos incisos do *caput* do art. 2º, conforme exigência expressa que neste Código se fizer acerca de cada caso.

Art. 6º-A - É vedada a colocação de qualquer elemento que obstrua, total ou parcialmente, o logradouro público, exceto o mobiliário urbano que atenda às disposições desta Lei.

Art. 6º A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 2º)

Art. 7º - O regulamento deste Código disporá sobre o processo de licenciamento, sobre o documento que poderá dele resultar e sobre as regras para o cancelamento do documento expedido.

§ 1º - Dependendo da operação ou uso a ser licenciado, o processo de licenciamento será distinto, podendo, conforme o caso, exigir:

I - pagamento de taxa de valor diferenciado;

- II - prévia licitação ou outro procedimento de seleção;
- III - elenco específico de documentos para a instrução do requerimento inicial;
- IV - cumprimento de ritual próprio de tramitação, com prazos específicos para cada uma de suas fases.

§ 2º - Dependendo do processo de licenciamento, o tipo do documento expedido será distinto, podendo ter, conforme cada caso:

- I - nome específico;
- II - prazo de vigência temporário determinado ou validade permanente;
- III - caráter precário.

§ 3º - Dependendo do tipo de documento de licenciamento expedido, o cancelamento terá ritual próprio e será feito por meio de um dos seguintes procedimentos:

- I - cassação, se descumpridas as normas reguladoras da operação ou uso licenciados;
- II - anulação, se expedido o documento sem observância das normas pertinentes;
- III - revogação, se manifestado interesse público superveniente.

§ 4º - Será considerada licenciada, para os fins deste Código, a pessoa natural ou jurídica a quem tenha sido conferido, ao final do processo, o documento de licenciamento respectivo.

§ 5º - A licença caducará quando não for exercido pelo licenciado o direito de renovação dentro do prazo de validade da mesma, não sendo necessária sua declaração pelo Executivo.

§ 5º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 3º)

Art. 7º-A - Constatada a irregularidade urbanística da edificação onde seja exercida atividade que cause dano ou ameaça de dano a terceiros, especialmente ocasionando risco à segurança ou à saúde pública, a fiscalização, mediante despacho fundamentado, poderá solicitar à autoridade competente autorização para interdição da atividade.

Art. 7º A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 4º)

Art. 8º - O processo de licenciamento receberá decisão favorável sempre que:

- I - forem preenchidos os requisitos legais pertinentes;
- II - houver conveniência ou interesse públicos.

§ 1º - A decisão desfavorável baseada no previsto pelo inciso II deste artigo será acompanhada de justificativa técnica.

§ 2º - O regulamento deste Código, considerando a operação ou uso a ser licenciado, definirá prazo máximo para deliberação sobre o licenciamento requerido.

Art. 9º - Se dada decisão favorável ao processo de licenciamento, será expedido o documento comprobatório respectivo, o qual especificará, no mínimo, a operação ou uso a que se refere, o local ou área de abrangência respectiva e o seu prazo de vigência, além de outras condições previstas neste Código.

Parágrafo único - Deverá o documento de licenciamento ser mantido no local onde se realiza a operação ou se usa o bem, devendo ser apresentado à fiscalização quando solicitado.

Art. 9º-A - Na hipótese de decisão desfavorável ao pedido de licenciamento, o requerente poderá recorrer, em primeira instância, à Secretaria de Administração Regional Municipal competente e, em segunda instância, à Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana.

§ 1º - O prazo para a interposição dos recursos previstos no caput deste artigo será de 15 (quinze) dias, contados da notificação pessoal do requerente ou da publicação no Diário Oficial do Município.

§ 2º - Os recursos em primeira e segunda instâncias deverão ser julgados no prazo máximo de 2 (dois) meses, contados do seu recebimento.

Art. 9º A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 5º)

Art. 9º-B - O Executivo deverá definir parâmetros específicos para regulação e fiscalização de posturas nas Zonas de Especial Interesse Social – ZEIS.

Art. 9º B acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 5º)

Art. 10 - Dos atos do Executivo previstos neste Título e que se relacionem a casos omissos ou a interpretação dos dispositivos deste Código, caberá recurso ao Conselho Municipal de Política Urbana (COMPUR), conforme ritual a ser estabelecido em regulamento.

Art. 11 - (VETADO)

TÍTULO II

DAS OPERAÇÕES DE CONSTRUÇÃO, MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO DO LOGRADOURO PÚBLICO

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 11-A - No caso de realização de obra ou serviço, o responsável por dano ao logradouro público deverá restaurá-lo integralmente, sem saliências, depressões, defeitos construtivos ou estéticos, abrangendo toda a largura e extensão do logradouro ao longo da intervenção, imediatamente após o término da obra, conforme parâmetros legais, normas e padrões estabelecidos pelo Executivo.

Parágrafo único - Na hipótese de descumprimento do disposto neste artigo, o responsável terá o prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis, contados da notificação, para a restauração do logradouro.

Art. 11-A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 6º)

Art. 11-B - Estando a recomposição do logradouro público em conformidade com esta Lei e livre de entulho ou outro material decorrente da obra, o Executivo emitirá o Termo de Aceitação Provisório, que será relativo à sua perfeita condição de utilização.

§ 1º - O responsável, o licenciado ou a empresa executora da obra responderá por qualquer deficiência técnica que comprometa a estabilidade da mesma pelo prazo irredutível de 5 (cinco) anos, a partir da data de emissão do Termo de Aceitação Provisório.

§ 2º - Decorrido o prazo fixado no § 1º deste artigo e constatada a regularidade mediante nova vistoria ao local da obra, o órgão competente emitirá o Termo de Aceitação Definitivo e cessará a responsabilidade do executor da obra.

Art. 11-B acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 6º)

Art. 11-C - A faixa de pedestre na via pública deve ter largura compatível com o volume de pedestres e garantir, por meio de demarcação com sinalização horizontal, passagem separada em ambos os sentidos, evitando colisão entre os pedestres.

Parágrafo único - VETADO

Art. 11-C acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 6º)

CAPÍTULO I DO PASSEIO

Art. 11-D - A utilização do passeio deverá priorizar a circulação de pedestres, com segurança, conforto e acessibilidade, em especial nas áreas com grande fluxo de pedestres.

Parágrafo único - O Executivo deverá identificar rotas preferencialmente utilizadas por pedestres, priorizando nas mesmas o tratamento de passeios e travessias das vias, de modo a garantir a acessibilidade.

Art. 11-D acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 7º)

Art. 12 - Cabe ao proprietário de imóvel lindeiro a logradouro público a construção do passeio em frente à testada respectiva, a sua manutenção e a sua conservação em perfeito estado.

§ 1º - Em se tratando de lote com mais de uma testada, a obrigação estabelecida no *caput* se estende a todas elas.

§ 2º - A obrigatoriedade de construir o passeio não se aplica aos casos em que a via pública não esteja pavimentada ou em que não tenha sido construído o meio-fio correspondente.

§ 3º - No caso de não cumprimento do disposto no *caput* deste artigo, poderá o Executivo realizar a obra, cujo custo será ressarcido pelo proprietário, acrescido da taxa de administração, sem prejuízo das sanções cabíveis.

§ 4º - O Município adotará medidas para fomentar a adequação dos passeios ao padrão estabelecido pelo Executivo, nos termos do regulamento.

§ 4º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 8º)

§ 5º - O regulamento desta Lei irá definir os passeios considerados de fluxo intenso de pedestres, que receberão tratamento especial e manutenção pelo Executivo.

§ 5º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 8º)

Art. 12-A - A construção do passeio deve prever, conforme regulamento:

- I - faixa reservada a trânsito de pedestres, obrigatória;
- II - faixa destinada a mobiliário urbano, sempre que possível;
- III - faixa ajardinada, obrigatória em áreas específicas.

Parágrafo único - A faixa reservada a trânsito de pedestres deverá ter largura igual ou superior a 1,50m (um metro e meio) ou, no caso de passeio com medida inferior a 2,00m (dois metros), a 75% (setenta e cinco por cento) da largura desse passeio.

Art. 12-A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 9º)

~~Art. 13 - No caso de realização de obra, o responsável por dano a passeio deverá restaurá-lo imediatamente após o término da obra, sem prejuízo da aplicação das sanções cabíveis.~~

Art. 13 - No caso de dano a passeio, a restauração deverá ser realizada sem defeitos construtivos ou estéticos, abrangendo toda a largura e extensão do passeio ao longo da intervenção, de forma a atender aos parâmetros legais estabelecidos.

Parágrafo único - Na hipótese de não existir padronização de tratamento do passeio definido para a área, a restauração deverá obedecer às demais normas estabelecidas em decreto regulamentador.

Art. 13 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 10)

Art. 14 - O revestimento do passeio deverá ser de material antiderrapante, resistente e capaz de garantir a formação de uma superfície contínua, sem ressalto ou depressão.

~~Parágrafo único - O Executivo poderá, respeitados os critérios estabelecidos no regulamento deste Código, definir um tipo padrão de revestimento do passeio para determinada área do Município.~~

§ 1º - O Executivo poderá definir padrões para passeio e fixar prazos para a adaptação dos existentes, respeitando a especificidade de cada região do Município.

Parágrafo único renumerado como § 1º e com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 11)

§ 2º - Os padrões deverão ser obedecidos inclusive para eventuais acréscimos posteriores aos passeios.

§ 2º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 11)

Art. 15 - O passeio não poderá ser usado como espaço de manobra, estacionamento ou parada de veículo, mas somente como acesso a imóvel.

~~§ 1º - É proibida a colocação de cunha de terra, concreto ou madeira ou de qualquer outro objeto na via pública para facilitar o acesso referido no caput, que terá de ser feito apenas pelo rebaixamento do meio-fio e pelo rampamento do passeio respectivo.~~

§ 1º - É proibida a colocação de cunha de terra, concreto ou madeira ou de qualquer outro objeto no logradouro público para facilitar o acesso referido no caput deste artigo, sendo admitido o rebaixamento do meio-fio.

§ 1º com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 12)

§ 2º - O rampamento do passeio terá apenas o comprimento suficiente para vencer a altura do meio-fio;

§ 3º - Ficam estabelecidos os seguintes prazos para adequação ao disposto no § 1º deste artigo:

I - 18 (dezoito) meses, para as cunhas colocadas sobre a via pública;

II - 3 (três) anos, para as cunhas colocadas sobre o passeio.

§ 3º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 12)

§ 4º - Na hipótese em que a Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo possibilite a utilização do afastamento frontal como área de estacionamento, havendo conflito entre a circulação de pedestres e a de veículos, o Executivo poderá autorizar que a área reservada ao trânsito de pedestre seja transferida para junto do alinhamento da edificação, ficando a área de estacionamento no mesmo plano da via, podendo ser demarcada ou revestida com material diferenciado, conforme dispuser o regulamento.

§ 4º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 12)

§ 5º - Ocorrendo o disposto no § 4º deste artigo, as áreas que forem destinadas a estacionamento ficarão desafetadas, enquanto durar a utilização prevista.

§ 5º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 12)

Art. 16 - As águas pluviais serão canalizadas por baixo do passeio até a sarjeta lindeira à testada do imóvel respectivo, sendo proibido seu lançamento sobre o passeio.

Art. 17 - É proibida a instalação precária ou permanente de obstáculo físico ou de equipamento de qualquer natureza no passeio ou projetado sobre ele, salvo no caso de mobiliário urbano.

Parágrafo único - Equipara-se a obstáculo físico permanente a porta ou o portão com abertura sobre o passeio.

Parágrafo único acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 13)

Art. 18 - Será prevista abertura para arborização pública no passeio, a qual será localizada junto ao meio-fio, na faixa destinada a mobiliário urbano, com dimensões e critérios de locação determinados pelo órgão competente.

~~Art. 19 - As regras referentes às operações de construção, manutenção e conservação do passeio contidas neste Capítulo e nos demais a ele pertinentes neste Código aplicam-se também ao afastamento frontal configurado como extensão do passeio, exceto no que se refere a sua utilização para o estacionamento de veículos, caso em que prevalecem os termos da legislação de parcelamento, ocupação e uso do solo.~~

Art. 19 - As regras referentes às operações de construção, manutenção e conservação do passeio contidas nesta Lei aplicam-se também ao afastamento frontal mínimo configurado como extensão do passeio.

Art. 19 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 14)

Art. 20 - O regulamento deste Código definirá as dimensões, as declividades e as características a serem observadas para a construção, conservação e manutenção do passeio, respeitando, dentre outras, as seguintes regras:

I - a construção de passeio observará o greide da rua, sendo vedada a construção de degrau, salvo nos casos em que, em razão da declividade do logradouro público, o regulamento deste Código admitir ou determinar;

II - o rebaixamento de meio-fio e o rampamento do passeio para acesso de veículo a imóvel e para acesso de pedestre respeitarão o percentual máximo fixado, em regulamento, por testada;

III - o rebaixamento do meio-fio e o rampamento do passeio serão obrigatórios na parte lindeira à faixa de pedestre, sendo vedada a colocação de qualquer mobiliário urbano no local, inclusive aquele destinado a recolher água pluvial;

IV - a acessibilidade e o trânsito da pessoa portadora de deficiência física e da pessoa com mobilidade reduzida serão garantidos, definindo-se condições próprias para tanto;

V - a implantação de mobiliário urbano e de faixa ajardinada, quando ocorrer, resguardará faixa contínua para circulação de pedestre.

Parágrafo único - Para a construção de acesso de veículo poderão ser admitidos parâmetros diferentes dos definidos neste artigo ou no seu regulamento, devendo, para tanto, ser apresentado projeto específico, que será avaliado e, se for o caso, aprovado pelo órgão municipal responsável pelo trânsito.

CAPÍTULO II DA ARBORIZAÇÃO

Art. 21 - É obrigatório o plantio de árvores nos passeios públicos do Município, respeitada a faixa reservada ao trânsito de pedestre, nos termos deste Código.

Parágrafo único - Nos passeios com largura inferior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), o Executivo poderá autorizar o plantio de árvore na via pública, sem obstrução do escoamento de águas pluviais, nos termos do regulamento desta Lei.

Parágrafo único acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 16)

Art. 22 - O plantio das mudas, sua prévia obtenção e posterior conservação constituem responsabilidade do proprietário do terreno para o qual for aprovado projeto de construção de edificação.

Art. 23 - Deverão constar do projeto arquitetônico das edificações as seguintes indicações:

I - as espécies de árvores a serem plantadas e sua localização;

II - o espaçamento longitudinal a ser mantido entre as árvores plantadas;

III - o distanciamento entre as árvores plantadas e as esquinas, postes de luz e similares.

§ 1º - Para a escolha das espécies e para a definição do espaçamento e do distanciamento a que se referem os incisos do *caput*, bem como para a adoção das técnicas de plantio e conservação adequadas, deverão ser observadas as prescrições técnicas estipuladas pela legislação específica.

§ 2º - Caso o passeio lindeiro ao terreno onde se pretende construir já seja arborizado, deverá o projeto arquitetônico prever, na inexistência de ordenamento técnico contrário, o aproveitamento da arborização existente.

Art. 24 - A expedição da Certidão de Baixa de Construção e Habite-se à edificação construída fica condicionada à comprovação de que foram plantadas as árvores previstas no respectivo projeto arquitetônico.

Art. 25 - Somente o Executivo poderá executar, ou delegar a terceiro, as operações de transplantio, poda e supressão de árvores localizadas no logradouro público, após orientação técnica do setor competente.

§ 1º - O proprietário interessado em qualquer das operações previstas no *caput* apresentará requerimento próprio ao Executivo, que o submeterá a exame de seu órgão competente.

§ 2º - No caso de supressão, deferido o requerimento e executada a operação, o proprietário obriga-se a plantar novo espécime adequado na área indicada.

Art. 26 - As operações de transplantio, supressão e poda de árvores, bem como outras que se fizerem necessárias para a conservação e a manutenção da arborização urbana, não causarão danos ao logradouro público ou a mobiliário urbano.

Art. 27 - É proibida a pintura ou a caiação de árvores em logradouro público.

Art. 28 - É proibida a utilização da arborização pública para a colocação de cartazes e anúncios, para a afixação de cabos e fios ou para suporte ou apoio a instalações de qualquer natureza.

Parágrafo único - Excetua-se da proibição prevista no *caput*:

I - a decoração natalina de iniciativa do Executivo;

II - (VETADO)

Art. 29 - Qualquer árvore do Município poderá, mediante ato do Conselho Municipal de Meio Ambiente (COMAM), ser declarada imune de corte, por motivo de sua localização, raridade ou antigüidade, de seu interesse histórico, científico ou paisagístico, ou de sua condição de porta-sementes, ficando sua proteção a cargo do Executivo.

Art. 29-A - O Executivo deverá priorizar, nos espaços públicos, o plantio de árvores frutíferas de pequeno porte e floríferas, observadas as restrições técnicas.

Art. 29-A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 17)

Art. 29-B - O Executivo procederá ao exame periódico das árvores localizadas nos logradouros públicos do Município, com o objetivo de combater a ação de pragas e insetos e de preservar o meio ambiente.

Parágrafo único - No caso de árvores que estejam em risco de queda devido à ação de pragas e insetos, o Executivo obriga-se a proceder ao seu isolamento, de forma a evitar danos materiais e a resguardar a segurança dos munícipes.

Art. 29-B acrescentado pela Lei nº 10.610, de 15/01/2013 (Art. 1º)

CAPÍTULO III DA LIMPEZA

Art. 30 - A limpeza do logradouro público observará as disposições contidas no Regulamento de Limpeza Urbana do Município.

~~Art. 31 - É proibido o despejo de lixo e a distribuição de panfletos no logradouro público.~~

Art. 31 revogado pela Lei nº 10.534, de 10/9/2012 (Art. 80)

Art. 32 - O Executivo exigirá que os muros e paredes pintados com propaganda comercial ou política sejam limpos imediatamente após o prazo previsto pela legislação específica ou pelo licenciamento concedido para a pintura.

Parágrafo único - No caso de não cumprimento do disposto no *caput*, poderá o Executivo realizar a limpeza dos locais pintados, sendo o respectivo custo, acrescido da taxa de administração, ressarcido pelo proprietário do imóvel, sem prejuízo das sanções cabíveis.

~~Art. 33 - O condutor de animal é obrigado a recolher dejetos depositados em logradouro público pelo animal, mesmo que este esteja sem guia ou coleira.~~

~~Parágrafo único - O recolhimento do dejetos será feito pelo condutor do animal, que utilizará saco de lixo, a ser fechado e depositado em lixeira.~~

Art. 33 revogado pela Lei nº 10.534, de 10/9/2012 (Art. 88)

CAPÍTULO IV DA EXECUÇÃO DE OBRA OU SERVIÇO

Art. 34 - A execução de obra ou serviço em logradouro público do Município, por particular ou pelo Poder Público, depende de prévio licenciamento.

§ 1º - Excetua-se do disposto no *caput* a execução de obra ou serviço:

I - necessário para evitar colapso em serviço público ou risco à segurança;

II - referente à instalação domiciliar de serviço público, desde que da obra não resulte obstrução total ou parcial do logradouro público.

§ 2º - Na hipótese do inciso I do § 1º deste artigo, o licenciamento prévio será substituído por comunicado escrito ao Executivo, a ser feito no prazo de até 1 (um) dia útil após o início da execução da obra ou serviço, e por requerimento de licenciamento posterior, que deverá ser feito dentro de 7 (sete) dias úteis após o referido comunicado.

Art. 35 - Para o licenciamento previsto no art. 34 deste Código, o responsável pela execução de obra ou serviço em logradouro público apresentará requerimento ao Executivo, dentre outros documentos, com os planos e programas de trabalho previstos para o local, conforme definido no regulamento.

Parágrafo único - Sempre que a execução da obra ou serviço implicar interdição de parte do logradouro público, deverá o requerimento de licenciamento ser instruído ainda com projeto das providências que garantirão o trânsito seguro de pedestre e veículo, devidamente sinalizado.

Art. 36 - Atendidas as exigências de que trata o art. 35 deste Código, o Executivo emitirá seu parecer dentro de 7 (sete) dias, a contar da data de protocolo do requerimento devidamente instruído com os planos e programas de trabalho e demais documentos exigidos.

Art. 37 - Se deferido o requerimento, o Executivo expedirá o correspondente documento de licenciamento, do qual constarão, dentre outros, lançamentos sobre fixação da data de início e término da obra, horários para execução da obra tendo em vista o logradouro em que ela será executada, eventuais alterações quanto aos prazos de desenvolvimento dos trabalhos, proteções, sinalizações e demais exigências previstas neste Código e em seu regulamento.

Parágrafo único - O Executivo poderá estabelecer restrições quanto ao trabalho diurno nos dias úteis.

Art. 38 - O Executivo poderá, a qualquer momento, determinar a alteração:

I - do programa de trabalho, de forma a diminuir ou eliminar, conforme o caso, a interferência da obra ou serviço na infraestrutura ou mobiliário existentes na sua área de abrangência;

II - do horário ou do dia para a execução da obra ou serviço, em favor do trânsito de veículo e da segurança de pedestre;

III - do horário ou do dia para a execução da obra ou serviço, se constatada a ocorrência de transtornos em decorrência de poluição sonora.

Art. 39 - A execução de obra ou serviço em logradouro público, por particular ou pelo Poder Público, somente poderá ser iniciada se tiverem sido atendidas as condições que o documento de licenciamento respectivo tiver estabelecido para a segurança do pedestre, do bem localizado em sua área de abrangência e do trânsito de veículo.

Art. 40 - (VETADO)

Art. 41 - O responsável pela execução de obra ou serviço deverá, ao seu final, recompor o logradouro público na forma em que o tiver encontrado.

Parágrafo único - A obrigação prevista no *caput* se estende pelo prazo dos 24 (vinte e quatro) meses seguintes ao final da obra ou serviço, caso o dano superveniente seja deles decorrente.

Art. 42 - (VETADO)

Art. 43 - Concluída a obra ou serviço, o responsável fará a devida comunicação ao órgão próprio do Executivo, que realizará a competente vistoria.

Parágrafo único - Em se tratando de abertura de logradouro público ou outra hipótese prevista no regulamento, o responsável anexará à comunicação de que trata o *caput* o respectivo projeto de como foi implantado o serviço ou de como foi executada a obra, conforme o caso.

Art. 43-A - A instalação de mobiliário urbano subterrâneo deverá ser feita conforme projeto previamente licenciado, ficando suas caixas de acesso na faixa destinada a mobiliário urbano, respeitando, ainda, os critérios definidos em regulamento.

§ 1º - Será realizado chamamento público para a realização de obras em dutos subterrâneos sempre que houver solicitação para realização dessas intervenções por uma concessionária.

§ 2º - Concluídas as obras objeto do chamamento público, novas intervenções no local ficam proibidas durante 5 (cinco) anos.

Art. 43-A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 19)

Art. 43-B - Os parâmetros e normas estabelecidos pela TELEBRÁS, ANATEL, ELETROBRÁS e ANEEL, para a instalação de equipamentos e fiações aéreas de telecomunicações e energia, constituem regras de posturas a serem observadas no Município.

Art. 43-B acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 19)

Art. 44 - As regras deste Capítulo estendem-se à realização de serviço de manutenção ou reparo de qualquer natureza em instalação ou equipamento do serviço público.

Art. 45 - As normas e exigências previstas neste Código e em seu regulamento aplicam-se também a obra ou serviço de responsabilidade do Município em logradouro público, devendo as respectivas unidades administrativas adotar as medidas necessárias ao seu cumprimento.

TÍTULO III DO USO DO LOGRADOURO PÚBLICO

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 46 - Com exceção dos usos de que trata o Capítulo II deste Título, o uso do logradouro público depende de prévio licenciamento.

Art. 47 - O Executivo somente expedirá o competente documento de licenciamento para uso do logradouro público se atendidas as exigências pertinentes.

Parágrafo único - Em caso de praça, a expedição do documento de licenciamento dependerá, adicionalmente, de parecer favorável do órgão responsável pela gestão ambiental.

Art. 47-A - As licenças para utilização do logradouro público para afixação de engenho de publicidade, para colocação de mesa e cadeira e para utilização de toldo, entre outros, ficarão vinculadas ao Alvará de Localização e Funcionamento da atividade.

Art. 47-A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 20)

Art. 48 - O logradouro público não poderá ser utilizado para depósito ou guarda de material ou equipamento, para despejo de entulho, água servida ou similar ou para apoio a canteiro de obra em imóvel a ele limero, salvo quando este Código expressamente admitir algum destes atos.

Parágrafo único - (VETADO)

Art. 49 - O logradouro público, observado o previsto neste Código, somente será utilizado para:

- I - trânsito de pedestre e de veículo;
- II - estacionamento de veículo;
- III - operação de carga e descarga;
- IV - passeata e manifestação popular;
- V - instalação de mobiliário urbano;
- VI - execução de obra ou serviço;
- VII - exercício de atividade;
- VIII - instalação de engenho de publicidade;
- IX - eventos;

Inciso IX acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 21)

X - atividades de lazer.

Inciso X acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 21)

CAPÍTULO II DOS USOS QUE INDEPENDEM DE LICENCIAMENTO

Seção I Do Trânsito, Estacionamento e Operações de Carga e Descarga

Arts. 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56 e 57- (VETADOS)

Seção II Da Passeata e Manifestação Popular

Art. 58 - A realização de passeata ou manifestação popular em logradouro público é livre, desde que:

- I - não haja outro evento previsto para o mesmo local;
- II - tenha sido feita comunicação oficial ao Executivo e ao Batalhão de Eventos da Polícia Militar de Minas Gerais, informando dia, local e natureza do evento, com, no mínimo, 24 (vinte e quatro) horas de antecedência;
- III - não ofereça risco à segurança pública.

CAPÍTULO III DA INSTALAÇÃO DE MOBILIÁRIO URBANO

Seção I Disposições Gerais

Art. 59 - Mobiliário urbano é o equipamento de uso coletivo instalado em logradouro público com o fim de atender a uma utilidade ou a um conforto públicos.

Parágrafo único - O mobiliário urbano poderá ser:

- I - em relação ao espaço que utilizará para sua instalação:
 - a) superficial, aquele que estiver apoiado diretamente no solo;
 - b) aéreo, aquele que estiver suspenso sobre o solo;
 - c) subterrâneo, aquele que estiver instalado no subsolo;
 - d) misto, aquele que utilizar mais de uma das categorias anteriores;
- II - em relação à sua instalação:
 - a) fixo, aquele que depende, para sua remoção, de ser carregado ou rebocado por outro equipamento ou veículo;
 - b) móvel, aquele que, para ser removido, depende exclusivamente de tração própria ou aquele não fixado ao solo e de fácil remoção diária.

Art. 60 - A instalação de mobiliário urbano em logradouro público depende de prévio licenciamento, em processo a ser definido no regulamento deste Código.

Parágrafo único - Em caso de mobiliário urbano considerado pelo regulamento deste Código como de risco para a segurança pública, será exigida, em termos a serem definidos no mesmo regulamento, documentação complementar, podendo ser estabelecido ritual específico para a renovação do respectivo documento de licenciamento.

Art. 61 - O mobiliário urbano pertencerá a um elenco de tipos e obedecerá a padrões definidos pelo Executivo, exceto aquele de caráter artístico, como escultura ou obelisco.

§ 1º - A definição dos tipos e dos padrões será feita pelos órgãos responsáveis pela gestão urbana, ambiental, cultural e de trânsito, que observarão critérios técnicos e especificarão para cada tipo e para cada padrão as seguintes condições, dentre outras:

- I - dimensão;
- II - formato;
- III - cor;
- IV - material;
- V - tempo de permanência;
- VI - horário de instalação, substituição ou remoção;
- VII - posicionamento no logradouro público, especialmente em relação a outro mobiliário urbano.

§ 2º - O Executivo poderá adotar diferentes padrões para cada tipo de mobiliário urbano, podendo acoplar dois ou mais tipos, bem como poderá adotar padrões distintos para cada área do Município.

§ 3º - Poderá ser vedada, nos termos do regulamento deste Código, a instalação de qualquer tipo de mobiliário urbano em área específica do Município.

§ 4º - A localização e o desenho do mobiliário urbano deverão ser definidos de forma a evitar danos ou conflitos com a arborização urbana.

Art. 62 - Em quarteirão fechado e em praça, a instalação de mobiliário urbano será submetida à aprovação prévia dos órgãos competentes.

Parágrafo único - A regra do *caput* aplica-se, por extensão, ao parque e à área verde.

Art. 63 - Em via pública, somente poderá ser autorizada a instalação de mobiliário urbano quando:

- I - tecnicamente não for possível ou conveniente sua instalação em passeio;
- ~~II - tratar-se de palanque, palco, arquibancada, gambiarra ou similar, desde que destinados à utilização em evento licenciado e que não impeçam o trânsito de pedestre;~~
- II - tratar-se de palanque, palco, arquibancada ou similar, desde que destinados à utilização em evento licenciado e que não impeçam o trânsito de pedestre;

Inciso II com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 22)

III - tratar-se de mobiliário urbano destinado à utilização em feira ou evento regularmente licenciado.

IV - tratar-se de fechamento de quarteirão, visando à reorganização do sistema de circulação e a criação de áreas verdes e de lazer.

Inciso IV acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 22)

Art. 64 - A instalação de mobiliário urbano no passeio:

- I - deixará livre a faixa reservada a trânsito de pedestre;
- II - respeitará as áreas de embarque e desembarque de transporte coletivo;
- III - manterá distância mínima de 5,00 m (cinco metros) da esquina, contados a partir do alinhamento dos lotes, quando se tratar de mobiliário urbano que prejudique a visibilidade de pedestres e de condutores de veículos;
- IV - respeitará os seguintes limites máximos:
 - a) com relação à ocupação no sentido longitudinal do passeio: 30 % (trinta por cento) do comprimento da faixa de passeio destinada a este fim em cada testada da quadra respectiva, excetuados deste limite os abrigos de ônibus;
 - b) com relação à ocupação no sentido transversal do passeio: 40 % (quarenta por cento) da largura do passeio.

~~Parágrafo único - A faixa reservada a trânsito de pedestre, a ser definida pelo regulamento deste Código, deverá estar posicionada junto do alinhamento ou da faixa ajardinada e ter largura igual ou superior a 1,50 m (um metro e meio) ou, no caso de passeio com medida inferior a 2,00 m (dois metros), a 75 % (setenta e cinco por cento) da largura desse passeio.~~

Parágrafo único revogado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 91, I)

Art. 65 - O mobiliário urbano instalado em logradouro público estará sujeito ao pagamento de preço público, conforme dispuser regulamento.

Art. 66 - É vedada a instalação em logradouro público de mobiliário urbano destinado a:

- I - abrir portão eletrônico de garagem;
- II - obstruir o estacionamento de veículo sobre o passeio;
- III - proteger contra veículo.

Art. 67 - É vedada a instalação de mobiliário urbano em local em que tal mobiliário prejudique a segurança ou o trânsito de veículo ou pedestre ou comprometa a estética da cidade.

Art. 68 - É vedada a instalação de mobiliário urbano em posição em que tal mobiliário interfira na visibilidade de bem tombado.

§ 1º - O órgão responsável pela gestão cultural deverá estabelecer a altura e a distância que cada tipo de mobiliário urbano deverá ter em relação a cada bem tombado, de forma a não comprometer sua visibilidade.

§ 2º - Enquanto o órgão referido no § 1º deste artigo não definir a altura e a distância de cada mobiliário em relação a algum bem tombado, poderá ser expedido documento de licenciamento para sua instalação, desde que se respeitem a distância mínima de 10,00 m (dez metros) e a altura máxima de 3,00 m (três metros), que prevalecerão pelo prazo de vigência do mesmo.

~~Art. 69 - A instalação de mobiliário urbano subterrâneo, permitida apenas para serviço público, deverá dar-se sob a faixa destinada a pedestre, salvo quanto à abertura respectiva, que deverá ser instalada na faixa destinada a mobiliário urbano, respeitando, ainda, os critérios definidos em regulamento.~~

Art. 69 revogado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 91, II)

Art. 70 - O Executivo poderá delegar a terceiros e conceder, mediante licitação, a instalação de mobiliário urbano de interesse público, definindo-se no edital correspondente as condições de contraprestação.

Art. 71 - O mobiliário urbano que constituir engenho de publicidade e aquele em que for acrescida publicidade deverão respeitar as regras do Capítulo V do Título III deste Código, sem prejuízo das previstas nesta Seção, no que não conflitem com aquelas.

Art. 72 - O mobiliário urbano deverá ser mantido, por quem o instalar, em perfeita condição de funcionamento, conservação e segurança.

Art. 73 - O responsável pela instalação do mobiliário urbano deverá removê-lo:

I - ao final do horário de funcionamento diário da atividade ou uso, no caso de mobiliário móvel;

II - ao final da vigência do licenciamento, por qualquer hipótese, no caso de mobiliário fixo, ressalvadas as situações em que o mobiliário se incorpore ao patrimônio municipal;

III - quando devidamente caracterizado o interesse público que justifique a remoção.

§ 1º - Os ônus com a remoção do mobiliário urbano são de quem tiver sido o responsável por sua instalação.

§ 2º - Se a remoção do mobiliário urbano implicar dano ao logradouro público, o responsável por sua instalação deverá fazer os devidos reparos, restabelecendo no logradouro as mesmas condições em que ele se encontrava antes da instalação respectiva.

§ 3º - No caso de não cumprimento do disposto no § 2º deste artigo, poderá o Executivo realizar a obra, sendo o custo respectivo ressarcido pelo proprietário, acrescido da taxa de administração, sem prejuízo das sanções cabíveis.

Art. 73-A - O Executivo deverá promover a instalação de mobiliário para estacionamento de bicicletas, preferencialmente nas estações do BHBUS, metrô e praças.

Art. 73-A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 23)

Art. 73-B - A instalação de mobiliário urbano será onerosa, na forma disposta em regulamento.

Art. 73-B acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 23)

Art. 73-C - O Município adotará políticas para viabilizar a colocação de câmeras de vídeo em locais públicos, em toda a cidade, em cooperação com o Estado de Minas Gerais e com a iniciativa privada.

Art. 73-C acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 23)

Seção II Da Mesa e Cadeira

Art. 74 - A área a ser destinada à colocação de mesa e cadeira é a do afastamento frontal da edificação, desde que tal afastamento não seja configurado como extensão do passeio e se respeitem os limites com o passeio.

Parágrafo único - A colocação de mesa e cadeira na área de afastamento frontal de que trata o *caput* deste artigo independe de licenciamento.

~~Art. 75 - Não dispendo a edificação de área de afastamento frontal não configurado como extensão do passeio, a colocação de mesa e cadeira poderá ser feita:~~

~~I - no passeio do logradouro público;~~

~~II - no espaço do quarteirão fechado;~~

~~III - na área de afastamento frontal configurado como extensão do passeio.~~

~~Parágrafo único - É vedada a colocação de mesa e cadeira em via pública, exceto no caso de feira ou evento regularmente licenciados.~~

Art. 75 - Independentemente do uso do afastamento frontal, a colocação de mesa e cadeira poderá ser feita, alternativamente:
~~I - no passeio, desde que o mesmo tenha largura igual ou superior a 3,00m (três metros);~~

I - no passeio, desde que o mesmo tenha largura igual ou superior a 2,70m (dois metros e setenta centímetros);

Inciso I com redação dada pela Lei nº 11.019, de 12/1/2017 (Art. 1º)

II - no espaço do quarteirão fechado;

~~III - na área de estacionamento de veículos em via pública local lindeira à testada do imóvel correspondente ao estabelecimento, quando o passeio tiver largura inferior a 3,00m (três metros), mediante avaliação do Executivo;~~

III - Na área de estacionamento de veículos em via pública local lindeira à testada do imóvel correspondente ao estabelecimento, quando o passeio tiver largura inferior a 2,70m (dois metros e setenta centímetros), mediante avaliação do Executivo;

Inciso III com redação dada pela Lei nº 11.019, de 12/1/2017 (Art. 1º)

IV - na via pública, nos casos de feira ou evento regularmente licenciado.

Parágrafo único - O licenciamento para a colocação de mesa e cadeira na área prevista no inciso III do caput deste artigo será permitido mediante a instalação de tablado removível protegido, que não impeça o escoamento de água pluvial, e poderá exceder a testada do imóvel correspondente ao estabelecimento se contar com a anuência do vizinho lateral.

Art. 75 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 24)

~~Art. 76 - Somente poderá colocar mesa e cadeira nos termos do art. 75 desta Seção a edificação utilizada para o funcionamento de restaurante, bar, lanchonete, café ou similares.~~

Art. 76 - Somente poderá colocar mesa e cadeira nos termos do art. 75 desta Lei a edificação utilizada para o funcionamento de restaurante, bar, lanchonete, café, livraria ou similares.

Art. 76 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 25)

~~Art. 77 - A colocação de mesa e cadeira em passeio de logradouro público, em quarteirão fechado e em afastamento frontal configurado como extensão do passeio depende de prévio licenciamento, em processo a ser definido no regulamento.~~

Art. 77 - A colocação de mesa e cadeira nos locais definidos no art. 75 desta Lei depende de prévio licenciamento, a ser definido no regulamento.

Caput com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 26)

Parágrafo único - Para a abertura do processo de que trata o caput, poderá ser solicitado ao interessado, entre outros documentos, o layout da ocupação do espaço pretendido.

~~Art. 78 - A área do passeio a ser utilizada para a colocação de mesa e cadeira será aquela imediatamente em frente à edificação, respeitado que:~~

~~I - a edificação tenha sido construída no alinhamento ou o passeio lindeiro tenha largura igual ou superior a 3,00 m (três metros);~~

~~II - o espaço utilizado não exceda a testada da edificação, exceto se contar com a anuência do vizinho;~~

~~III - sejam observadas as regras aplicáveis da Seção I deste Capítulo, referentes à instalação de mobiliário urbano em passeio.~~

~~Parágrafo único - A critério do Executivo, poderá ser exigido que a área destinada à colocação de mesa e cadeira seja demarcada graficamente na superfície do passeio.~~

Art. 78 - Na hipótese de utilização de área de passeio ou de afastamento frontal configurado como sua extensão para a colocação de mesa e cadeira, deverá ser reservada faixa de pedestre, livre de qualquer obstáculo, inclusive de mobiliário urbano, com largura mínima de 1,00m (um metro), respeitado o seguinte:

I - que o passeio lindeiro tenha largura igual ou superior a 2,00m (dois metros);

II - que o espaço utilizado não exceda a fachada da edificação, exceto se contar com a anuência do vizinho lateral;

III - que sejam observadas as regras aplicáveis da Seção I deste Capítulo, referentes à instalação de mobiliário urbano em passeio.

§ 1º - A área destinada à colocação de mesa e cadeira será demarcada fisicamente, com a instalação de barreira removível, podendo permanecer no local somente no horário definido no documento de licenciamento, obedecendo ao padrão estabelecido pelo Executivo.

§ 2º - A barreira removível deverá privilegiar a paisagem urbana, com a colocação, preferencialmente, de floreiras ou vasos ornamentais.

§ 3º - O licenciado responderá por danos aos pedestres decorrentes de elementos utilizados na instalação de barreira removível.

§ 4º - VETADO

Art. 78 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 27)

~~Art. 79 - A área do quarteirão fechado a ser utilizada para a colocação de mesa e cadeira será aquela imediatamente em frente à edificação, reservada, junto do alinhamento, faixa de pedestre com largura mínima de 1,50 m (um metro e meio).~~

Art. 79 - A área do quarteirão fechado a ser utilizada para a colocação de mesa e cadeira será aquela imediatamente em frente à edificação, junto ao alinhamento, reservada, no eixo longitudinal do logradouro, passagem para pedestre, livre de qualquer obstáculo, com largura mínima de 3,00m (três metros).

Parágrafo único - O espaço utilizado para colocação de mesa e cadeira não poderá exceder a testada do imóvel correspondente ao estabelecimento, exceto se contar com a anuência do vizinho lateral.

Art. 79 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 28)

Art. 80 - Nas hipóteses do art. 75 deste Código, o documento de licenciamento poderá fixar o horário permitido para a colocação de mesa e cadeira, em função das condições locais de sossego ou de segurança pública e do trânsito de pedestre.

Art. 81 - Com relação à largura do passeio, serão observadas, em qualquer dos casos previstos nesta Seção, as seguintes regras:
I - ~~não será permitida, salvo em condições especiais, a colocação de mesa e cadeira em passeio com menos de 3,00 m (três metros) de largura;~~

I - não será permitida, salvo em condições especiais, a colocação de mesa e cadeira em passeio com menos de 2,70m (dois metros e setenta centímetros) de largura;

Inciso I com redação dada pela Lei nº 11.019, de 12/1/2017 (Art. 2º)

II - nos passeios de até 4,00 m (quatro metros) de largura, a ocupação não poderá ter dimensão superior à de sua metade;

III - nos passeios de dimensão superior a 4,00 m (quatro metros), a ocupação poderá exceder o limite estabelecido no inciso II deste artigo, desde que o espaço livre não fique reduzido a menos de 2,00 m (dois metros).

Art. 82 - Ao licenciado para o exercício de atividade em logradouro público é vedada a colocação de mesa e cadeira em passeio, quarteirão fechado ou via pública, mesmo que a atividade por ele exercida tenha natureza similar à dos estabelecimentos referidos nesta Seção.

Parágrafo único - O disposto no *caput* não se aplica ao exercício de atividades em feira ou evento regularmente licenciados.

Art. 83 - As mesas de que trata esta Seção poderão ter guarda-sol removível.

Seção III Do Toldo

~~Art. 84 - Toldo é o mobiliário acrescido à fachada da edificação, instalado sobre porta, janela ou vitrine e projetado sobre o afastamento existente ou sobre o passeio, com estrutura leve e cobertura em material flexível, como a lona ou o plástico, ou translúcido, como o vidro ou o policarbonato, passível de ser removido sem necessidade de obra de demolição, ainda que parcial.~~

Art. 84 - Toldo é o mobiliário acrescido à fachada da edificação, projetado sobre o afastamento existente ou sobre o passeio, com estrutura leve e cobertura em material flexível ou translúcido, passível de ser removido sem necessidade de obra de demolição, ainda que parcial.

Caput com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 29)

Parágrafo único - A colocação de toldo depende de prévio licenciamento.

Art. 85 - O toldo será de um dos seguintes tipos:

I - passarela, aquele que se desenvolve no sentido perpendicular ou oblíquo à fachada, exclusivamente para acesso à edificação, podendo utilizar colunas de sustentação;

II - em balanço, aquele apoiado apenas na fachada;

III - cortina, aquele instalado sob marquise ou laje, com planejamento vertical.

Art. 86 - É admitida a instalação de toldo sobre o passeio, desde que este toldo:

I - não desça nenhum de seus elementos a altura inferior a 2,30 m (dois metros e trinta centímetros) do nível do passeio em qualquer ponto;

II - não prejudique a arborização ou a iluminação públicas;

III - não oculte placa de nomenclatura de logradouros e próprios públicos;

IV - não prejudique as áreas mínimas de iluminação e ventilação da edificação;

V - não exceda a largura do passeio.

VI - não oculte sinalização de trânsito.

Inciso VI acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 30)

~~§ 1º - O toldo em balanço sobre fachada no alinhamento não terá mais de 2,00 m (dois metros) de projeção horizontal, limitando-se, no máximo, à metade do passeio.~~

§ 1º - O toldo do tipo passarela sobre o passeio é admitido apenas em fachada de hotel, bar, restaurante, clube, casa de recepção e congêneres e desde que utilize no máximo 2 (duas) colunas de sustentação e não exceda a largura da entrada do estabelecimento.

§ 1º com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 30)

~~§ 2º - O toldo do tipo passarela sobre o passeio é admitido apenas em fachada de hotel, bar, restaurante, clube, casa de recepção e congêneres e desde que utilize no máximo duas colunas de sustentação e não exceda a largura da entrada do estabelecimento.~~

§ 2º - O pedido de licenciamento de toldo em balanço com mais de 1,20m (um metro e vinte centímetros) deverá ser acompanhado de laudo de responsabilidade técnica de profissional habilitado, atestando a segurança do mesmo.

§ 2º com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 30)

~~Art. 87 - Poderá ser instalado toldo sobre afastamento de edificação, sem que seja considerado elemento construtivo, desde que este toldo:~~

Art. 87 - Poderá ser instalado toldo sobre afastamento de edificação, sem que o espaço coberto resultante seja considerado como área construída, desde que esse toldo:

Caput com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 31)

~~I - não tenha mais de 1,20m (um metro e vinte centímetros) de projeção horizontal, limitando-se à metade do afastamento;~~

I - não tenha mais de 2,00m (dois metros) de projeção horizontal, limitando-se à metade do afastamento;

Inciso I com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 31)

II - não utilize colunas de sustentação;

III - não desça nenhum de seus elementos a altura inferior a 2,30 m (dois metros e trinta centímetros) do nível do piso do pavimento;

IV - não prejudique as áreas mínimas de iluminação e ventilação da edificação;

V - não prejudique as áreas mínimas de permeabilidade.

§ 1º - A área de afastamento frontal lindeira a restaurante, bar, café, lanchonete e similares poderá ser coberta por toldo, dispensando-se as exigências contidas nos incisos I e II deste artigo, desde que o toldo tenha a função de cobrir mesas e cadeiras regularmente licenciadas.

~~§ 2º - A área de afastamento frontal poderá ser coberta por toldo do tipo passarela, dispensando-se as exigências contidas nos incisos I e II deste artigo, desde que o toldo tenha a função de cobrir acesso a edificações destinadas a uso coletivo, conforme classificação da legislação de parcelamento, ocupação e uso do solo.~~

§ 2º revogado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 91, I)

Art. 87-A - A área do passeio e do afastamento frontal lindeiro a restaurante, bar, café, lanchonete e similares poderá ser coberta por toldo do tipo cortina após as 22h (vinte e duas horas), dispensando-se as exigências contidas no inciso I do art. 86 e nos incisos I, III e IV do art. 87, ambos desta Lei, desde que o toldo tenha a função de cobrir mesas e cadeiras regularmente licenciadas.

Art. 87-A acrescentado pela Lei nº 10.065, de 12/1/2011 (Art. 12)

Seção IV Do Sanitário Público e da Cabine Sanitária

~~Art. 88 - O Executivo poderá delegar a terceiros, mediante licitação, a construção, manutenção e exploração de sanitários públicos nos locais de maior trânsito de pedestres, especialmente na Zona Central de Belo Horizonte (ZCBH).~~

Art. 88 - O Executivo poderá instalar sanitários públicos nos locais de maior trânsito de pedestres, especialmente na Zona Central de Belo Horizonte - ZCBH -, podendo delegar a terceiros, mediante licitação, a construção, manutenção e exploração do sanitário, conforme avaliação técnica.

Parágrafo único - A instalação de sanitários somente poderá ocorrer em logradouros dotados de faixa de mobiliário urbano, nos termos do regulamento.

Art. 88 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 32)

Art. 89 - O ponto final da linha de ônibus do serviço de transporte coletivo urbano será equipado com cabine sanitária para uso exclusivo dos empregados neste serviço.

~~Parágrafo único - Considera-se ponto final o ponto de apoio onde ocorrem o controle dos horários de partida da linha respectiva, a parada e o estacionamento dos veículos a seu serviço.~~

§ 1º - Considera-se ponto final o ponto de apoio onde ocorrem o controle dos horários de partida da linha respectiva, a parada e o estacionamento dos veículos a seu serviço.

Parágrafo único renumerado como § 1º pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 33)

§ 2º - Nas hipóteses em que o ponto final de transporte coletivo for fixado na área central do Município, fica vedada a instalação de sanitários no logradouro público.

§ 2º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 33)

~~Art. 90 - A cabine sanitária será instalada pela empresa subconcessionária do transporte coletivo e não acarretará ônus para os cofres públicos.~~

Art. 90 - A cabine sanitária será instalada pela empresa subconcessionária do transporte coletivo e pelas cooperativas do sistema de transporte suplementar e não acarretará ônus para os cofres públicos.

Art. 90 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 34)

Art. 91 - Estando o ponto final a distância inferior ou igual a 100 m (cem metros) da garagem da empresa subconcessionária da respectiva linha, esta fica desobrigada de instalar a cabine sanitária, bastando comunicar o fato ao órgão competente do Executivo, que o comprovará.

Art. 92 - (VETADO)

Art. 93 - A mudança do ponto final de um local para outro no logradouro público obriga à realocação da cabine no novo local e à recuperação do espaço em que ela estava instalada, obedecido prazo previsto em regulamento.

~~Art. 93-A - Em local destinado a ponto de táxi, situado fora dos limites da Zona Central de Belo Horizonte (ZCBH), poderá ser instalada cabine sanitária para uso dos motoristas de táxi.~~

Art. 93-A - Em local destinado a ponto de táxi, situado fora dos limites da Zona Central de Belo Horizonte (ZCBH), poderá ser instalada uma cabine para uso dos motoristas de táxi.

Caput com redação dada pela Lei nº 10.370, de 30/12/2011 (Art. 1º)

~~§ 1º - A cabine de que trata o caput será padronizada pelo órgão competente do Executivo, não poderá exceder 2m² (dois metros quadrados) e deverá considerar a possibilidade de utilização de parte de seu espaço para instalação de telefone.~~

§ 1º - A cabine de que trata o caput deste artigo será padronizada pelo órgão competente do Executivo e não poderá exceder a 3m² (três metros quadrados).

§1º com redação dada pela Lei nº 10.370, de 30/12/2011 (Art. 1º)

§ 2º - A autorização para instalação da cabine deverá ser solicitada, por meio de requerimento à Prefeitura de Belo Horizonte, cabendo aos motoristas de táxi, usuários do ponto, a instalação e a manutenção desse equipamento.

§ 3º - O requerimento a que se refere o § 2º será assinado por, no mínimo, 5 (cinco) motoristas do ponto de táxi, cadastrados no órgão gerenciador do trânsito no Município.

Art. 93-A acrescentado pela Lei nº 8.977, de 04/11/2004 (Art. 1º)

~~Art. 93-B - As cabines sanitárias previstas nesta Seção poderão ser dotadas de sistemas de água, esgotamento sanitário e energia elétrica, conforme padrões a serem estabelecidos pelo Executivo.~~

Art. 93-B acrescentado pela Lei nº 9.713, de 24/6/2009 (Art. 1º)

Art. 93-B - As cabines previstas nesta seção poderão ser dotadas de um sanitário com vaso e pia, sistema de água, esgotamento sanitário, energia elétrica, ponto de telefone e acesso à internet.

Art. 93-B com redação dada pela Lei nº 10.370, de 30/12/2011 (Art. 1º)

Art. 93-C - Os sanitários a que se refere esta Seção deverão ter como área máxima a necessária para atendimento das normas relativas à acessibilidade.

Art. 93-C acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 35)

Seção V Da Banca

Art. 94 - Poderá ser instalada no logradouro público banca destinada ao exercício da atividade prevista na Seção II do Capítulo IV do Título III deste Código, sendo que sua instalação depende de prévio licenciamento, em processo definido neste Código e em seu regulamento.

Art. 95 - A banca obedecerá a padrões definidos em regulamento, que especificarão modelos e dimensões diferenciados, de modo a atender às particularidades do local de instalação e do produto a ser comercializado.

§ 1º - Poderá ser instalada banca em desconformidade com os padrões estabelecidos pelo regulamento, desde que haja licenciamento especial do Executivo, com a finalidade de adaptá-la a projeto de urbanização e paisagismo.

§ 2º - A banca destinada ao comércio de flores e plantas naturais será dotada de mecanismos físicos de aeração, adequados à proteção da mercadoria, de forma a não comprometer o viço e a resistência das flores e plantas.

Art. 96 - O local para a instalação de banca será indicado pelo Executivo, que cuidará de resguardar as seguintes distâncias mínimas:

I - 10,00 m (dez metros) com relação aos pontos de embarque e desembarque de coletivos;

II - 100 m (cem metros) com relação a outra banca na Zona Hipercentral (ZHIP) e Zona Central de Belo Horizonte (ZCBH) e 200 m (duzentos metros) nos demais locais;

III - 50 m (cinquenta metros) com relação a lojas que comercializam o mesmo produto que a banca.

Parágrafo único - As distâncias previstas nos incisos deste artigo serão medidas ao longo do eixo do logradouro.

Art. 97 - Não será permitida alteração no modelo externo original da banca, nem mudança na sua localização, sem autorização expressa do Executivo.

Art. 98 - A banca será de propriedade da pessoa a quem tiver sido conferido o documento de licenciamento, que providenciará a sua instalação, obedecidos o prazo, as condições e o local previamente estabelecidos.

Seção VI Do Suporte para Colocação de Lixo

~~Art. 99 - O suporte para colocação de lixo é equipamento da edificação e será instalado sobre base própria fixada no passeio lindeiro ao respectivo terreno.~~

Art. 99 - O suporte para colocação de lixo é equipamento da edificação e, quando fixo, será instalado sobre base própria fixada na faixa de mobiliário urbano do passeio lindeiro ao respectivo terreno.

Art. 99 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 36)

Parágrafo único - Os estabelecimentos de industrialização e comercialização de gêneros alimentícios e congêneres ficam obrigados a adotar coletor móvel para colocação de lixo, no formato fechado e com tampa.

Parágrafo único acrescentado pela Lei nº 10.070, de 12/1/2011 (Art. 1º)

Art. 100 - A instalação, a conservação e a manutenção do suporte para colocação de lixo são da responsabilidade do proprietário do terreno e deverão seguir as normas do órgão de limpeza urbana.

~~Art. 101 - A aprovação do projeto arquitetônico de edificação condiciona-se a que este tenha indicado o número e o tamanho dos suportes para colocação de lixo demandados, bem como o local destinado a sua instalação.~~

Art. 101 - Condiciona a aprovação do projeto arquitetônico da edificação a indicação do número e tamanho dos suportes para colocação de lixo demandados, bem como o local destinado à sua instalação, quando fixo.

Caput com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 37)

Parágrafo único - O Executivo poderá eximir o proprietário da instalação de suporte para colocação de lixo em função do intenso trânsito de pedestres no logradouro, da excessiva quantidade de lixo que o coletor deverá suportar ou de outras especificidades locais.

Seção VII Da Caçamba

Art. 102 - Caçamba é o mobiliário destinado à coleta de terra e entulho provenientes de obra, construção, reforma ou demolição de qualquer natureza.

Art. 103 - A colocação, a permanência, a utilização e o transporte de caçamba em logradouro público sujeitam-se a prévio licenciamento, em processo a ser definido no regulamento deste Código.

§ 1º - A unidade licenciada será o conjunto de 1 (um) caminhão e 15 (quinze) caçambas.

§ 2º - O licenciamento previsto pelo § 1º deste artigo estará condicionado ao licenciamento do local de guarda das caçambas.

§ 3º - É vedada a utilização de logradouro público para guarda de caçamba.

Art. 104 - A caçamba obedecerá a modelo próprio, que terá as seguintes características, entre outras a serem definidas em regulamento:

I - capacidade máxima de 7m³ (sete metros cúbicos);

II - cores vivas, preferencialmente combinando amarelo e azul ou alaranjado e vermelho;

III - tarja refletora com área mínima de 100cm² (cem centímetros quadrados) em cada extremidade, para assegurar a visibilidade noturna;

IV - identificação do nome do licenciado e do número do telefone da empresa nas faces laterais externas.

Art. 105 - O local para a colocação de caçamba em logradouro público poderá ser:

I - a via pública, ao longo do alinhamento da guia do meio-fio, em sentido longitudinal;

~~II - o passeio, desde que deixe livre, junto ao alinhamento, faixa para circulação de pedestre de no mínimo 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) de largura.~~

II - o passeio, na faixa destinada a mobiliário urbano ou faixa gramada, desde que deixe livre faixa para circulação de pedestre de no mínimo 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) de largura.

Inciso II com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 38)

Parágrafo único - Não será permitida a colocação de caçamba:

- I - a menos de 5,00 m (cinco metros) da esquina do alinhamento dos lotes;
- II - no local sinalizado com placa que proíba parar e estacionar;
- III - junto ao hidrante e sobre registro de água ou tampa de poço de inspeção de galeria subterrânea;
- IV - inclinada em relação ao meio-fio, quando ocupar espaço maior que 2,70 m (dois metros e setenta centímetros) de largura.

Art. 106 - Poderão ser formados grupos de até 2 (duas) caçambas no logradouro público, desde que obedecido o espaço mínimo de 10,00 m (dez metros) entre os grupos.

Art. 107 - O tempo de permanência máximo por caçamba em um mesmo local, exceto o previsto no art. 108 deste Código, é de 3 (três) dias úteis.

Art. 108 - Na Zona Hipercentral (ZHIP), o horário de colocação, de permanência e de retirada das caçambas é:

- I - das 20 (vinte) às 7 (sete) horas nos dias úteis;
- II - das 14 (catorze) horas de sábado às 7 (sete) horas de segunda-feira;
- III - livre nos feriados.

Art. 109 - Na operação de colocação e na de retirada da caçamba, deverá ser observada a legislação referente à limpeza urbana, ao meio ambiente e à segurança de veículo e pedestre, cuidando-se para que sejam utilizados:

- I - sinalização com 3 (três) cones refletores;
- II - calços nas rodas traseiras dos veículos, no caso de logradouro com declividade.

Art. 110 - O Executivo poderá determinar a retirada de caçamba, mesmo no local para o qual ela tenha sido liberada, quando, devido a alguma excepcionalidade, a mesma venha a prejudicar o trânsito de veículo e pedestre.

Art. 111 - As penalidades previstas neste Código referentes a esta Seção serão aplicadas ao proprietário da caçamba.

Seção VIII Da Cadeira de Engraxate

~~Art. 112 - A cadeira de engraxate é o mobiliário utilizado para a prestação do serviço a que se refere, devendo, para sua instalação, obedecer a padronização estabelecida pelo órgão competente do Executivo.~~

Art. 112 - A cadeira de engraxate é o mobiliário utilizado para a prestação do serviço a que se refere, com a realização de pequenos consertos em calçados e a venda de cadarços avulsos e de palmilhas, devendo, para sua instalação, obedecer à padronização estabelecida pelo Executivo.

Caput com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 39)

Parágrafo único - O licenciado para atividade em cadeira de engraxate poderá fazer a cadeira, por sua conta, obedecendo ao modelo oficial.

Art. 113 - O Executivo definirá o local adequado à instalação da cadeira de engraxate, cuidando para que a mesma não seja instalada:

- I - em passeio de largura inferior a 3,00 m (três metros);
- II - na proximidade de ponto de coletivo, saída de repartição pública, estabelecimento bancário ou de ensino, cinema e teatro.

Parágrafo único - O Executivo poderá, por conveniência pública, mudar a localização da cadeira a qualquer tempo, devendo a transferência dar-se no prazo para tanto estabelecido.

Art. 114 - (VETADO)

Art. 115 - (VETADO)

Seção IX Do Abrigo para Ponto de Ônibus *Seção IX (Arts. 115-A e 115-B) acrescentada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 40)*

Art. 115-A - O abrigo para ponto de ônibus é o mobiliário urbano destinado à proteção e ao conforto dos usuários do transporte coletivo do Município.

Parágrafo único - O abrigo para ponto de ônibus conterá, no mínimo:

- I - cobertura para proteção de passageiros;
- II - banco;
- III - coletor de lixo.

Art. 115-B - O abrigo para ponto de ônibus obedecerá a padrões definidos em regulamento, que especificará modelos e dimensões diferenciados, de modo a corresponder às particularidades do local de instalação e ao número de usuários atendidos.

Parágrafo único - Poderá ser instalado abrigo para ponto de ônibus em desconformidade com os padrões estabelecidos pelo regulamento, desde que haja licenciamento especial do Executivo, com a finalidade de adaptá-lo a projeto de urbanização e paisagismo.

Seção X

Do Quiosque em Locais de Caminhada

Seção X (Arts. 115-C, 115-D, 115-E e 115-F) acrescentada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 41)

Art. 115-C - Poderá ser instalado quiosque no logradouro público, exclusivamente em locais destinados à prática de caminhada, sendo que sua instalação depende de prévio licenciamento, em processo definido neste Código e em seu regulamento.

Art. 115-D - O quiosque obedecerá a padrões definidos em regulamento, que especificará modelos e dimensões diferenciados, de modo a atender às particularidades do local de instalação e do produto a ser comercializado.

Parágrafo único - Poderá ser instalado quiosque em desconformidade com padrões estabelecidos pelo regulamento, desde que haja licenciamento especial do Executivo, com a finalidade de adaptá-lo a projeto de urbanização e paisagismo.

Art. 115-E – VETADO

Art. 115-F - O Executivo poderá delegar a terceiros, mediante licitação, a construção, manutenção e exploração do comércio, inclusive a construção de banheiro público que também será explorado.

CAPÍTULO IV DO EXERCÍCIO DE ATIVIDADES

Seção I

Disposições Gerais

Art. 116 - O exercício de atividades em logradouro público depende de licenciamento prévio junto ao Executivo.

Parágrafo único - O Executivo poderá licenciar, para o exercício em logradouro público, apenas as seguintes atividades, observadas as limitações previstas neste Código:

I - em banca;

II - em veículo de tração humana e veículo automotor;

~~III - exercida por deficiente visual;~~

III - exercida por pessoa com deficiência visual;

Inciso III com redação dada pela Lei nº 11.197, de 14/10/2019 (Art. 1º)

IV - de engraxate;

V - evento;

VI - feira;

VII - em quiosque em local de caminhada;

VIII - exploração de sanitário público;

IX - lavador de veículo automotor.

Parágrafo único acrescentado pela Lei nº 10.520, de 30/7/2012 (Art. 1º)

Art. 117 - (VETADO)

~~Art. 118 - Fica proibido o exercício de atividade por camelôs e toreros em logradouro público.~~

Art. 118 - Fica proibido o exercício de atividade por camelôs, toreros e flanelinhas no logradouro público.

Art. 118 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 42)

~~Art. 118-A - Fica proibida a utilização do passeio por ambulantes.~~

~~§ 1º - Os ambulantes já licenciados para o exercício de atividade no passeio deverão ser redirecionados, sempre que possível, para outras áreas no logradouro público acessíveis e atrativas.~~

~~§ 2º - Não serão emitidas novas licenças para o exercício de atividade no passeio.~~

Art. 118-A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 43)

Art. 118-A - O passeio poderá ser utilizado por ambulante somente para exercício de atividade de comércio:

I - em veículo de tração humana;

~~II - por deficiente visual.~~

Art. 118-A com redação dada pela Lei nº 10.520, de 30/7/2012 (Art. 3º)

II - por pessoa com deficiência visual.

Inciso III com redação dada pela Lei nº 11.197, de 14/10/2019 (Art. 2º)

Art. 119 - O regulamento deste Código poderá:

- I - estabelecer área do Município em que será proibido o exercício de atividade, correlacionando ou não essa vedação a determinada época, circunstância ou atividade;
- II - (VETADO)
- III - definir locais específicos para a concentração do comércio exercido por ambulantes.

Art. 120 - A atividade exercida no logradouro público pode ser:

- I - constante, aquela que se realiza periodicamente;
- II - eventual, aquela que se realiza esporadicamente.

Art. 121 - O licenciamento para exercício de atividade em logradouro público terá sempre caráter precário e será feito por meio de licitação, conforme procedimento previsto no regulamento deste Código, que poderá ser simplificado em relação a alguma atividade, particularmente a classificada como eventual.

Parágrafo único - O prazo de validade do documento de licenciamento variará conforme a classificação da atividade, podendo ser:

- I - de até 1 (um) ano, prorrogável conforme dispuser o regulamento deste Código, quando se tratar de atividade constante;
- II - de até 3 (três) meses ou até o encerramento do evento, conforme o caso, quando se tratar de atividade eventual, sendo, em ambos os casos, improrrogável.

Art. 122 - O documento de licenciamento deverá explicitar o equipamento ou apetrecho de uso admitido no exercício da atividade respectiva no logradouro público e mencionar, inclusive, a possibilidade de utilização de aparelho sonoro, sendo vedada a utilização de qualquer outro equipamento ou apetrecho nele não explicitado.

Art. 123 - O documento de licenciamento é pessoal e específico para a atividade e o local de instalação ou área de trânsito nele indicados.

§ 1º - Somente poderá ser licenciada para exercício de atividade em logradouro público a pessoa natural e desde que não seja proprietária de estabelecimento industrial, comercial ou de serviços.

§ 2º - Não será liberado mais de um documento de licenciamento para a mesma pessoa natural, mesmo que para atividades distintas.

§ 3º - O titular do documento de licenciamento poderá indicar preposto para auxiliá-lo no exercício da atividade, desde que tal preposto não seja titular de documento de licenciamento da mesma natureza, ainda que de atividade distinta.

§ 4º - As vedações de que tratam os § 1º, 2º e 3º deste artigo não se aplicam à possibilidade de acumular 1 (um) documento de licenciamento para atividade constante com 1 (um) documento de licenciamento para atividade eventual.

§ 5º - Será especificado no regulamento deste Código o número de prepostos a que se refere o § 3º deste artigo, podendo haver variação desse número em função da atividade.

§ 6º - No caso do exercício da atividade em banca de jornais e revistas, cada licenciado poderá indicar 3 (três) prepostos, que poderão substituir o titular em qualquer de suas ausências e impedimentos, independentemente de comunicação prévia, respondendo solidariamente por todas as obrigações decorrentes da licença.

§ 6º acrescentado pela Lei nº 10.411, de 15/2/2012 (Art. 1º)

§ 7º - O exercício de atividade em logradouro público poderá ser licenciado a pessoas jurídicas, excepcionalmente, quando permissionárias do “Programa ABasteCer - Alimentos a Baixo Custo” ou de outro programa que venha a sucedê-lo.

§ 7º acrescentado pela Lei nº 10.524, de 24/8/2012 (Art. 1º)

Art. 124 - Ocorrerá desistência quando:

- I - o licenciado, sem motivo justificado, não iniciar o exercício da atividade no prazo determinado;
- II - o licenciado, tendo iniciado o exercício da atividade, requerer ao Executivo a revogação do licenciamento.

§ 1º - No caso de a desistência ocorrer durante o primeiro ano, o licenciamento será repassado ao habilitado imediatamente classificado na respectiva licitação.

§ 2º - No caso de a desistência ocorrer após a vigência do primeiro ano, será o licenciamento restituído ao Executivo, a fim de que seja redistribuído por meio de nova licitação.

§ 3º - Em ambos os casos, a pessoa desistente não estará isenta de suas obrigações fiscais junto ao Poder Público.

Art. 125 - O documento de licenciamento é intransferível, exceto se o titular:

- I - falecer;
- II - entrar em licença médica por prazo superior a 60 (sessenta) dias;
- III - tornar-se portador de invalidez permanente.

§ 1º - Nos casos admitidos nos incisos deste artigo, a transferência obedecerá à seguinte ordem:

- I - cônjuge ou companheiro estável;
- II - filho;
- III - irmão.

~~§ 2º - O documento de licenciamento que tiver sido transferido passará a ter caráter precário e sua validade se estenderá apenas até que ocorra nova licitação para o exercício da atividade.~~

§ 2º - A validade do documento de licenciamento transferido nos termos deste artigo se estenderá até que ocorra nova licitação para o exercício da atividade.

§ 2º com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 44)

Art. 126 - O horário de exercício de atividade no logradouro público será previsto no documento de licenciamento respectivo.

Art. 127 - Para os fins deste Código, o equipamento para exercício de atividade no logradouro público constitui modalidade de mobiliário urbano.

Art. 128 - É expressamente proibida a instalação de *trailer* em logradouro público, à exceção dos que, não se destinando a atividade comercial, tenham obtido anuência do órgão competente do Executivo.

Art. 129 - Somente é permitida a comercialização no logradouro público de mercadoria com origem legal comprovada.

Art. 130 - É proibida no logradouro público a realização de campanha para arrecadação de fundos.

Art. 131 - O Executivo capacitará o licenciado para o exercício de atividade no logradouro público, visando a engajá-lo nos programas de interesse público desenvolvidos no respectivo local, podendo, inclusive, vir a utilizar o mobiliário onde a atividade é exercida como ponto de apoio e referência para a comunidade.

Art. 132 - O Executivo regulamentará este Capítulo, especialmente no que se refere ao detalhamento dos critérios de licenciamento, às taxas respectivas e à fiscalização das atividades.

Seção II Da Atividade em Banca

Art. 133 - Poderá ser exercida a atividade de comércio em banca fixa instalada em logradouro público, que se sujeita a prévio licenciamento, em processo a ser definido no regulamento deste Código.

~~Art. 133 - Poderá ser exercida a atividade de comércio em banca instalada em logradouro público, que se sujeita a prévio licenciamento, em processo a ser definido no regulamento deste Código.~~

Art. 133 com redação dada pela Lei nº 9.187, de 05/04/2006 (Art. 1º)

Lei nº 9.187/06 DECLARADA INCONSTITUCIONAL conforme ADI nº 1.0000.06.449058-4/000

Art. 134 - O comércio de que trata o art. 133 deste Código será dedicado à venda ao consumidor das mercadorias previstas nesta Seção para os seguintes tipos de banca:

- I - banca de jornais e revistas;
- II - banca de flores e plantas naturais.

Parágrafo único - Cada um dos tipos de banca somente poderá explorar o comércio das mercadorias que para ele tiverem sido previstas nesta Seção.

~~Art. 134 - O comércio de que trata o art. 133 deste Código será destinado exclusivamente à venda ao consumidor das mercadorias previstas nesta Seção para os seguintes tipos de banca:~~

- ~~I - banca de jornais e revistas, que será fixa;~~
- ~~II - banca de flores e plantas naturais, que será fixa;~~
- ~~III - banca de bebidas naturais, que será móvel.~~

Caput com redação dada pela Lei nº 9.187, de 05/04/2006 (Art. 2º)

Lei nº 9.187/06 DECLARADA INCONSTITUCIONAL conforme ADI nº 1.0000.06.449058-4/000

~~§ 1º - Cada um dos tipos de banca somente poderá explorar o comércio das mercadorias que para ele tiverem sido previstas nesta Seção.~~

§ 1º com redação e numeração dadas pela Lei nº 9.187, de 05/04/2006 (Art. 2º)

Lei nº 9.187/06 DECLARADA INCONSTITUCIONAL conforme ADI nº 1.0000.06.449058-4/000

~~§ 2º - A banca móvel será instalada, preferencialmente, próximo a área de lazer e será montada sobre estrutura metálica que facilite sua transferência para outro local.~~

§ 2º acrescentado pela Lei nº 9.187, de 05/04/2006 (Art. 2º)

Lei nº 9.187/06 DECLARADA INCONSTITUCIONAL conforme ADI nº 1.0000.06.449058-4/000

~~§ 3º - Em caso de interesse público, devidamente justificado, em que se demonstre haver necessidade de remoção da banca de bebidas naturais, esta deverá ser transferida para local a ser definido pelo Executivo.~~

~~§ 3º acrescentado pela Lei nº 9.187, de 05/04/2006 (Art. 2º)~~

~~Lei nº 9.187/06 DECLARADA INCONSTITUCIONAL conforme ADI nº 1.0000.06.449058-4/000~~

~~§ 4º - O Executivo poderá autorizar a remoção da banca de bebidas naturais para outro local, mediante solicitação do proprietário da banca.~~

~~§ 4º acrescentado pela Lei nº 9.187, de 05/04/2006 (Art. 2º)~~

~~Lei nº 9.187/06 DECLARADA INCONSTITUCIONAL conforme ADI nº 1.0000.06.449058-4/000~~

Art. 135 - A banca de jornais e revistas destina-se à comercialização de:

I - jornal e revista;

II - flâmula, álbum de figurinha, emblema e adesivo;

III - cartão postal e comemorativo;

IV - mapa e livro;

V - cartão telefônico e recarga de cartão magnético do sistema de transporte coletivo;

VI - talão de estacionamento;

VII - selo postal;

VIII - bilhete de loteria e prognóstico explorado ou concedido pelo Poder Público;

Inciso VIII promulgado em 26/09/2003 e publicado em 30/09/2003

IX - periódico de qualquer natureza, inclusive audiovisual integrante do mesmo;

X - ingresso para espetáculo público;

XI - carnê de sorteio autorizado pela fazenda Pública;

Inciso XI promulgado em 26/09/2003 e publicado em 30/09/2003

XII - artigo de papelaria de pequeno porte e serviço de cópia e fax;

Inciso XII promulgado em 26/09/2003 e publicado em 30/09/2003

XIII - impresso de utilidade pública;

XIV - artigo para fumante, pilha, barbeador, preservativo;

~~XV - fita de áudio, CD encartado em publicação e filme fotográfico;~~

XV - objeto encartado em publicação e material fotográfico descartável;

Inciso XV com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 45)

XVI - (VETADO)

Inciso XVI acrescentado pela Lei nº 9.007, de 29/12/2004 (Art. 1º)

XVII - (VETADO)

Inciso XVII acrescentado pela Lei nº 9.007, de 29/12/2004 (Art. 1º)

XVIII - (VETADO)

Inciso XVIII acrescentado pela Lei nº 9.007, de 29/12/2004 (Art. 1º)

XIX - (VETADO)

Inciso XIX acrescentado pela Lei nº 9.007, de 29/12/2004 (Art. 1º)

XX - (VETADO)

Inciso XX acrescentado pela Lei nº 9.007, de 29/12/2004 (Art. 1º)

XXI - acessórios para aparelho telefônico celular;

Inciso XXI acrescentado pela Lei nº 9.007, de 29/12/2004 (Art. 1º)

XXII - (VETADO)

Inciso XXII acrescentado pela Lei nº 9.007, de 29/12/2004 (Art. 1º)

XXIII - bombonière;

Inciso XXIII acrescentado pela Lei nº 9.007, de 29/12/2004 (Art. 1º)

XXIV - brindes diversos;

Inciso XXIV acrescentado pela Lei nº 9.007, de 29/12/2004 (Art. 1º)

XXV - serviço de revelação de filmes fotográficos;

Inciso XXV acrescentado pela Lei nº 9.007, de 29/12/2004 (Art. 1º)

XXVI - cópias de chaves;

Inciso XXVI acrescentado pela Lei nº 9.007, de 29/12/2004 (Art. 1º)

XXVII - brinquedos;

Inciso XXVII acrescentado pela Lei nº 9.007, de 29/12/2004 (Art. 1º)

XXVIII - artesanatos;

Inciso XXVIII acrescentado pela Lei nº 9.007, de 29/12/2004 (Art. 1º)

XXIX - (VETADO).

Inciso XXIX acrescentado pela Lei nº 9.007, de 29/12/2004 (Art. 1º)

XXX - água mineral em embalagem descartável, sorvete e picolé embalados;

Inciso XXX acrescentado pela Lei nº 9.459, de 06/12/2007 (Art. 1º)

XXXI - refrigerantes;

Inciso XXXI acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 45)

XXXII - sucos em embalagens descartáveis.

Inciso XXXII acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 45)

§ 1º - Será facultado à banca de jornais e revistas fazer a distribuição de encarte, folheto e similar de cunho promocional.

§ 2º - A distribuição prevista no § 1º deste artigo não poderá descaracterizar a atividade própria da banca.

§ 3º - De acordo com o previsto no art. 131 desta lei, a banca de jornais e revistas deverá expor, em local visível, e distribuir material institucional.

§3º acrescentado pela Lei nº 10.411, de 23/1/2012 (Art. 2º)

§ 4º - Entende-se como material institucional, para os efeitos desta lei, panfletos, folhetos, encartes, publicações e similares, elaborados pelo poder público municipal, com objetivo de:

I - informar sobre os serviços oferecidos pela Prefeitura;

II - informar sobre pontos turísticos do Município de Belo Horizonte e de sua região metropolitana;

III - divulgar campanhas promovidas pelo poder público municipal;

IV - fornecer informações de utilidade pública.

§4º acrescentado pela Lei nº 10.411, de 23/1/2012 (Art. 2º)

§ 5º - A distribuição do material institucional às bancas é de responsabilidade do poder público municipal.

§5º acrescentado pela Lei nº 10.411, de 23/1/2012 (Art. 2º)

§ 6º - O licenciado para o exercício de atividade em banca de jornais e revistas e seus prepostos deverão ser qualificados pelo Executivo para o exercício da função de divulgação e distribuição de material institucional, de acordo com o previsto no art. 131 desta lei, passando a ser denominados Agentes de Divulgação de Informações - Adin.

§6º acrescentado pela Lei nº 10.411, de 23/1/2012 (Art. 2º)

§ 7º - Nas laterais da banca será delimitado espaço, a ser definido em regulamento, para instalação de painel destinado a publicidade institucional.

§7º acrescentado pela Lei nº 10.411, de 23/1/2012 (Art. 2º)

§ 8º - O espaço previsto no § 7º deste artigo deverá ocupar, no máximo, 30% (trinta por cento) da área das laterais da banca.

§8º acrescentado pela Lei nº 10.411, de 23/1/2012 (Art. 2º)

§ 9º - A banca de jornais e revistas poderá funcionar 24 (vinte e quatro) horas por dia.

§9º acrescentado pela Lei nº 10.411, de 23/1/2012 (Art. 2º)

Art. 136 - É proibida a exploração de banca de jornais e revistas ao proprietário de empresa distribuidora de jornal e revista, proibição extensiva ao cônjuge.

Art. 137 - A banca de flores e plantas naturais poderá comercializar, além de flores e plantas naturais, também produto utilizado no cultivo domiciliar de pequeno porte, como terra vegetal, adubo e semente.

~~Art. 137-A - A banca de bebidas naturais destina-se à comercialização de:~~

~~I - água de coco;~~

~~II - caldo de cana;~~

~~III - refresco;~~

~~IV - suco natural;~~

~~V - água mineral.~~

Art. 137-A acrescentado pela Lei nº 9.187, de 05/04/2006 (Art. 3º)

Lei nº 9.187/06 DECLARADA INCONSTITUCIONAL conforme ADI nº 1.0000.06.449058-4/000

Art. 138 - Em qualquer dos tipos de banca, a exposição do produto que comercializa somente será permitida no local próprio, previsto para esta finalidade, em modelos padronizados aprovados pelo Poder Público.

Seção III

Da Atividade em Veículo de Tração Humana e Veículo Automotor

Art. 139 - Poderão ser utilizados o veículo de tração humana e o automotor para a comercialização de alimento em logradouro público, devendo tais veículos, bem como os utensílios e vasilhames utilizados no serviço, ser vistoriados e aprovados pelo órgão municipal responsável pela vigilância sanitária.

Art. 140 - A atividade de que trata esta Seção poderá ser exercida em sistema de rodízio estabelecido pela entidade representativa de cada segmento, segundo critérios a serem definidos pelo regulamento.

Art. 141 - O licenciado para exercer atividade comercial em veículo de tração humana ou automotor deverá, quando em serviço:

I - portar o documento de licenciamento atualizado;

II - usar uniforme limpo e de cor clara;

III - manter rigoroso asseio pessoal;

IV - zelar para que as mercadorias não estejam deterioradas ou contaminadas e se apresentem em perfeitas condições higiênicas;

- V - zelar pela limpeza do logradouro público;
- VI - manter o veículo em perfeitas condições de conservação, higiene e limpeza;
- VII - acatar os dispositivos legais que lhe forem aplicáveis.

Art. 142 - O veículo será de tipo padronizado, definido pelo Executivo para cada modalidade de comércio, sendo, em qualquer caso, dotado de:

- I - recipiente adequado à coleta de resíduos;
- II - extintor de incêndio apropriado, no caso de utilização de substância inflamável no preparo dos produtos a serem comercializados.

Parágrafo único - O veículo não poderá apresentar expansão ou acréscimo de qualquer espécie, vedada a exposição de mercadoria em suas partes externas.

Art. 143 - A mercadoria não poderá ficar exposta em caixote ou assemelhado colocado no passeio ou via pública.

Art. 144 - É proibido comercializar em veículo:

~~I - bebida alcoólica;~~

Inciso I revogado pela Lei nº 10.947, de 13/7/2016 (Art. 1º)

~~II - refresco;~~

~~III - caldo de cana;~~

~~IV - café;~~

~~V - carnes e derivados;~~

~~VI - sorvete de fabricação instantânea, proveniente de xaropes ou qualquer outro processo;~~

~~VII - fruta descascada ou partida, exceto laranja, que deverá ser descascada na hora, a pedido e à vista do consumidor.~~

I - refresco;

II - caldo de cana;

III - café;

IV - carnes e derivados;

IV - sorvete de fabricação instantânea, proveniente de xaropes ou qualquer outro processo;

VI - fruta descascada ou partida, exceto laranja, que deverá ser descascada na hora, a pedido e à vista do consumidor.

Incisos II a VII reenumerados pela Lei nº 10.947, de 13/7/2016 (Art. 1º)

Art. 145 - Os produtos comercializados em veículos deverão atender ao disposto na legislação sanitária específica.

Art. 146 - O licenciado para o comércio em veículo de tração humana somente poderá comercializar algodão-doce, milho verde, água-de-coco, doces, água mineral, suco e refresco industrializado, refrigerante, picolé, sorvete, pipoca, praliné, amendoim torrado, cachorro-quente, churro e frutas.

Art. 147 - É vedado ao licenciado para atividade desenvolvida em veículo de tração humana:

I - o preparo de alimentos não elencados no art. 146 deste Código;

II - o preparo de bebida, ou mistura de xarope, essência ou outro produto corante ou aromático;

III - a venda fracionada de refrigerante, água mineral, suco ou refresco industrializado.

Art. 148 - O licenciado para o comércio em veículo automotor somente poderá comercializar lanche rápido, água mineral, suco ou refresco industrializado e refrigerante, conforme definido em regulamento.

Art. 149 - O veículo automotor a ser utilizado deverá:

I - estar devidamente emplacado pelo órgão competente, respeitando-se as normas aplicáveis do Código de Trânsito Brasileiro;

~~II - ser utilitário de até 1.000 kg (mil quilogramas);~~

II - ser utilitário de até 1.500Kg (mil e quinhentos quilogramas)

Inciso II com redação dada pela Lei nº 10.899, de 7/1/2016 (Art. 1º)

III - estar devidamente adaptado;

IV - atender às normas de segurança e de saúde pública;

V - ser aprovado em vistoria técnica anual pelo órgão municipal responsável pelo trânsito.

Parágrafo único - Não se admitirá o comércio em *trailer* ou reboque em logradouro público.

Art. 150 - É proibida ao comércio em veículo automotor a utilização de:

I - sombrinha, mesa e cadeira;

II - som.

Parágrafo único - A instalação de toldo e o uso de publicidade obedecerão ao disposto no regulamento.

Art. 151 - O comércio em veículo automotor não poderá ocorrer:

I - em frente a portaria de estabelecimento de ensino, hospital, clube e templo religioso;

II - a menos de 50 m (cinquenta metros) de lanchonete, bar, restaurante e similar;

III - em afastamento frontal de edificação;

IV - em local onde a legislação de trânsito não permita a parada ou o estacionamento de veículo.

Art. 152 - Não será permitida a venda ambulante de alimento em cesto, baú, tabuleiro ou qualquer outro recipiente similar.

153 - O regulamento deste Código:

I - definirá a documentação necessária ao licenciamento para o exercício de atividade comercial em veículos de tração humana e automotor;

II - poderá estabelecer, em área específica, proibições adicionais relativas a horários e a locais para o exercício de atividade comercial em veículos.

Seção III-A

Da Atividade Exercida por Deficiente Visual

Seção III-A (Art. 153-A) acrescentada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 46)

Seção III-A

Da Atividade Exercida por Pessoa com Deficiência

Seção III-A renomeada pela Lei nº 10.947, de 13/7/2016 (Art. 2º)

~~Art. 153-A - Poderá ser exercida, nos termos desta Seção, a atividade de comércio em logradouro público por deficiente visual, que dependerá de prévio licenciamento.~~

Art. 153-A - Poderá ser exercida, nos termos desta Seção, a atividade de comércio em logradouro público por pessoa com deficiência, que dependerá de prévio licenciamento.

Caput com redação dada pela Lei nº 10.947, de 13/7/2016 (Art. 3º)

Parágrafo único - O licenciado deverá:

I - exercer a atividade de que trata esta Seção sem a utilização de carrinho, banca, mesa ou outro equipamento que ocupe espaço no logradouro público;

II - exercer pessoalmente as atividades respectivas, sendo-lhe proibido colocar preposto no serviço;

III - portar o documento de licenciamento e apresentá-lo à fiscalização quando solicitado.

Seção IV

Da Atividade de Engraxate

Art. 154 - Poderá ser exercida em logradouro público a atividade de engraxate, que dependerá de licenciamento, observado que:

I - seja dada prioridade aos candidatos com maior grau de carência socioeconômica;

II - haja isenção do pagamento de taxa ou de qualquer outro tributo ou preço público.

Art. 155 - O Executivo poderá celebrar convênio com entidade voltada à garantia dos direitos da criança e do adolescente com vistas à seleção de menores candidatos à obtenção do licenciamento de que trata o art. 154 deste Código.

Art. 156 - O licenciado poderá explorar apenas 1 (uma) cadeira de engraxate e uma mesma cadeira de engraxate poderá ser explorada por até 2 (duas) pessoas.

~~Art. 157 - O licenciado deverá exercer pessoalmente as atividades respectivas, sendo-lhe proibido colocar preposto no serviço.~~

Art. 157 - O licenciado deverá exercer pessoalmente as atividades respectivas, ressalvada a possibilidade de auxílio prevista no § 3º do art. 123 desta Lei.

Caput com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 47)

Parágrafo único - A proibição prevista no *caput* não atinge o irmão ou o filho do licenciado, desde que comprovada e comunicada ao Executivo a sua incapacidade temporária ou definitiva.

Art. 157-A - É permitido ao licenciado, vedado o uso de outro mobiliário urbano além da cadeira de engraxate:

I - comercializar cadarços de sapatos e de tênis;

II - realizar pequenos consertos.

Art. 157-A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 48)

Art. 158 - Cumpre ao licenciado:

I - manter a cadeira e acessórios em bom estado de conservação e aparência;

II - portar o documento de licenciamento e apresentá-lo à fiscalização quando solicitado;

III - observar a tabela de preços e afixá-la em local visível;

IV - usar o uniforme estipulado pelo Executivo;

V - manter limpa a área num raio de 5 m (cinco metros) da cadeira;

VI - usar em serviço material de boa qualidade.

Art. 159 - É vedado ao licenciado:

- I - permanecer inativo por mais de 5 (cinco) dias, salvo em caso de superveniência de incapacidade temporária, se ela não for substituída na forma do parágrafo único do art. 157 deste Código;
- II - ocupar o logradouro público com mercadoria, objeto ou instalação diversa de sua atividade;
- ~~III - realizar qualquer serviço de sapataria, inclusive consertos, no logradouro público;~~
- III - realizar serviços de sapataria além dos permitidos nesta Seção;

Inciso III com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 49)

~~IV - comercializar qualquer espécie de produto.~~

IV - comercializar qualquer espécie de produto não prevista nesta Seção.

Inciso IV com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 49)

Seção V Do Evento

Art. 160 - Poderá ser realizado evento em logradouro público, desde que atenda ao interesse público, devidamente demonstrado no processo de licenciamento respectivo.

Parágrafo único - Considera-se evento, para os fins deste Código, qualquer realização, sem caráter de permanência, de atividade recreativa, social, cultural, religiosa ou esportiva.

~~Art. 161 - O evento em logradouro público será:~~

~~I - constante, aquele realizado periodicamente, no mesmo local, com intervalo de pelo menos uma semana entre uma e outra realização;~~

~~II - itinerante, aquele realizado periodicamente, com intervalo de pelo menos uma semana entre uma e outra realização e com variação do local de realização;~~

~~III - esporádico, aquele realizado em dia certo e específico, sem periodicidade e intervalo determinados, não podendo ultrapassar o total de 10 (dez) realizações no ano no mesmo local.~~

Caput revogado pela Lei nº 9.063, de 17/01/2005 (Art. 12)

~~§ 1º - Para fins de aplicação da regra do inciso III do caput, entende-se como mesmo local aquele situado em raio de distância determinado em relação ao local licenciado, conforme definido no regulamento deste Código.~~

§ 1º revogado pela Lei nº 9.063, de 17/01/2005 (Art. 12)

~~§ 2º - O regulamento deste Código definirá:~~

~~I - o número de eventos permitidos em cada local, observando-se a natureza dos eventos e as especificidades locais;~~

~~II - o processo de licenciamento específico para cada uma das modalidades de evento previstas no caput deste artigo.~~

§ 2º revogado pela Lei nº 9.063, de 17/01/2005 (Art. 12)

~~Art. 162 - O requerimento de licenciamento para realização de evento em logradouro público deverá definir, conforme o caso:~~

~~I - a área a ser utilizada;~~

~~II - os locais para estacionamento de veículo e para carga e descarga;~~

~~III - a solução viária para desvio do trânsito;~~

~~IV - a garantia de acessibilidade para veículo utilizado em situações emergenciais;~~

~~V - a garantia de acessibilidade aos imóveis lindeiros ao local de realização do evento;~~

~~VI - a solução da questão da limpeza urbana;~~

~~VII - os equipamentos que serão instalados;~~

~~VIII - as medidas preventivas de segurança;~~

~~IX - as medidas de proteção do meio ambiente.~~

Caput revogado pela Lei nº 9.063, de 17/01/2005 (Art. 12)

~~§ 1º - O processo será submetido à análise dos órgãos responsáveis pela gestão ambiental, pela segurança e pelo trânsito, que informarão sobre os impactos do evento no ambiente urbano e sobre as medidas a serem adotadas para minorá-los, podendo esses órgãos opinar pela não autorização do evento.~~

§ 1º revogado pela Lei nº 9.063, de 17/01/2005 (Art. 12)

~~§ 2º - Inclui-se na regra prevista no § 1º deste artigo o evento promovido pelo Poder Público no logradouro público.~~

§ 2º revogado pela Lei nº 9.063, de 17/01/2005 (Art. 12)

~~§ 3º - Com base na opinião dos órgãos mencionados no § 1º deste artigo, o Poder Público poderá indeferir a solicitação de licenciamento para realização do evento.~~

§ 3º revogado pela Lei nº 9.063, de 17/01/2005 (Art. 12)

~~§ 4º - O regulamento deste Código poderá definir outras informações que deverão constar do requerimento de licenciamento, bem como outros órgãos competentes para proceder à análise respectiva.~~

§ 4º revogado pela Lei nº 9.063, de 17/01/2005 (Art. 12)

~~§ 5º - O requerente deverá firmar termo de responsabilidade relativo a danos ao patrimônio público ou a quaisquer outros decorrentes do evento.~~

§ 5º revogado pela Lei nº 9.063, de 17/01/2005 (Art. 12)

Art. 163 - O espetáculo pirotécnico é considerado evento e dependerá de licenciamento e comunicação prévia ao Corpo de Bombeiros.

Parágrafo único - O espetáculo pirotécnico respeitará as regras de segurança pública e de proteção ao meio ambiente, podendo o regulamento proibir a sua realização na proximidade que definir em relação a local onde possa comprometer a segurança de pessoa ou de bem.

Seção VI
Da Feira
Subseção I
Disposições Preliminares

Art. 164 - As áreas destinadas a feira em logradouro público serão fechadas ao trânsito de veículos durante sua realização.

Art. 164-A - O Executivo adotará sistema de monitoramento para as feiras realizadas no logradouro público, visando garantir a compatibilidade do funcionamento das mesmas com o interesse público.

Art. 164-A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 50)

Art. 164-B - VETADO

Art. 164-B acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 50)

Art. 165 - É vedada a realização de feira que fira o interesse público, a critério do Executivo.

Art. 166 - A feira será criada pelo Executivo, nos termos do art. 31 da Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte.

Subseção II
Do Documento de Licenciamento

Art. 167 - A participação em feira depende de prévio licenciamento e da expedição do respectivo documento de licenciamento.

§ 1º - O documento de licenciamento para participação em feira terá validade de 1 (um) ano, podendo, a critério do Executivo, ser renovado ao final do período por igual prazo.

§ 2º - Para a renovação do documento de licenciamento deverá ser encaminhado ao órgão competente requerimento instruído com cópia do documento vigente e comprovação de pagamento da última taxa devida.

Art. 168 - O documento de licenciamento será específico para cada feira ou, se for o caso, para cada dia.

Parágrafo único - No caso de feira permanente, é vedado deter mais de um documento de licenciamento, a qualquer título, para uma mesma feira.

Art. 169 - O Executivo reservará vagas nas feiras, nos termos prescritos no regulamento, até o limite de 5% (cinco por cento), para entidades assistenciais ou filantrópicas ou para pessoas portadoras de deficiência, que ficarão isentas do pagamento das taxas devidas.

~~Art. 170 - Cada feirante poderá indicar, por escrito, uma pessoa como seu preposto, devidamente cadastrada junto ao Executivo, para que o substitua em caso de necessidade devidamente comprovada.~~

Art. 170 - Em caso de necessidade, devidamente comprovada, o feirante poderá indicar pessoa prevista no § 3º do art. 123 desta Lei para substituí-lo.

Caput com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 51)

Parágrafo único - O prazo máximo para substituição será de 60 (sessenta) dias, ficando os casos excepcionais sujeitos a avaliação pela comissão paritária de que trata o art. 182 deste Código.

Subseção III
Dos Deveres e Vedações

Art. 171 - O feirante é obrigado a:

I - trabalhar apenas na feira e com os materiais para os quais esteja licenciado;

II - respeitar o local demarcado para a instalação de sua banca;

III - manter rigoroso asseio pessoal;

IV - respeitar e cumprir o horário de funcionamento da feira;

V - adotar o modelo de equipamento definido pelo Executivo;

VI - colaborar com a fiscalização no que for necessário, prestando as informações solicitadas e apresentando os documentos pertinentes à atividade;

- VII - manter os equipamentos em bom estado de higiene e conservação;
- VIII - manter plaquetas contendo nome, preço e classificação do produto;
- IX - manter balança aferida e nivelada, quando for o caso;
- X - respeitar o regulamento de limpeza pública e demais normas expedidas pelo órgão competente do Executivo;
- XI - tratar com urbanidade o público em geral e os clientes;
- XII - afixar cartazes e avisos de interesse público determinados pelo Executivo.

Art. 172 - É proibido ao feirante:

- I - faltar injustificadamente a 2 (dois) dias de feira consecutivos ou a mais de 4 (quatro) dias de feira por mês;
- II - apregoar mercadoria em voz alta;
- III - vender produto diferente dos constantes em seu documento de licenciamento;
- IV - fazer uso do passeio, da arborização pública, do mobiliário urbano público, da fachada ou de quaisquer outras áreas das edificações lindadeiras para exposição, depósito ou estocagem de mercadoria ou vasilhame ou para colocação de apetrecho destinado à afixação de faixa e cartaz ou a suporte de toldo ou barraca;
- V - ocupar espaço maior do que o que lhe foi licenciado;
- ~~VI - explorar a concessão exclusivamente por meio de preposto;~~
- VI - explorar a atividade exclusivamente por meio de auxiliar previsto no § 3º do art. 123 desta Lei;
Inciso VI com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 52)
- VII - lançar, na área da feira ou em seus arredores, detrito, gordura e água servida ou lixo de qualquer natureza;
- VIII - vender, alugar ou ceder a qualquer título, total ou parcialmente, permanente ou temporariamente, seu direito de participação na feira;
- IX - utilizar letreiro, cartaz, faixa e outro processo de comunicação no local de realização da feira;
- X - fazer propaganda de caráter político ou religioso durante a realização da feira, no local onde ela funcione.

Parágrafo único - No caso de feira permanente, é permitido ao feirante fazer uso do passeio, desde que seja respeitada a faixa reservada a trânsito de pedestre, conforme dispõe o art. 64 deste Código.

Parágrafo único acrescentado pela Lei nº 9.746, de 24/9/2009 (Art. 1º)

Art. 173 - (VETADO)

Art. 174 - O feirante deverá utilizar banca para expor sua mercadoria, respeitando o disposto nos arts. 95, 96 e 97 deste Código, no que for compatível.

Subseção IV Das Modalidades e Especificidades da Feira

Art. 175 - A feira poderá ser:

- I - permanente, a que for realizada continuamente, ainda que tenha caráter periódico;
- II - eventual, a que for realizada esporadicamente, sem o sentido de continuidade.

Parágrafo único - As feiras permanentes deverão ter espaço destinado a apresentação gratuita de grupos regionais, culturais e de diversão.

Art. 176 - Serão admitidas as seguintes modalidades de feira:

~~I - feira livre, a que se destinar à venda, exclusivamente a varejo, de frutas, legumes, verduras, aves vivas e abatidas, ovos, gêneros alimentícios componentes da cesta básica, pescados, doces e laticínios, cereais, óleos comestíveis, artigos de higiene e limpeza, utilidades domésticas, produtos comprovadamente artesanais e produtos da lavoura e indústria rural;~~

I - feira livre, a que se destinar à venda, exclusivamente a varejo, de frutas, legumes, verduras, aves vivas e abatidas, ovos, gêneros alimentícios componentes da cesta básica, pescados, doces e laticínios, biscoitos a granel, cereais, óleos comestíveis, artigos de higiene e limpeza artesanais, utilidades domésticas, produtos comprovadamente artesanais e produtos da lavoura e indústria rural;

Inciso I com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 53)

~~II - de plantas e flores naturais;~~

II - de plantas e flores;

Inciso II com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 53)

~~III - de livros usados e periódicos antigos;~~

III - de livros e periódicos;

Inciso III com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 53)

IV - de artes plásticas e artesanato;

V - de antiguidades;

VI - de comidas e bebidas típicas nacionais ou estrangeiras;

VII - promocional.

Parágrafo único - (VETADO)

Art. 177 - A feira de plantas e flores naturais comercializará os produtos naturais previstos no art. 137 deste Código.

Parágrafo único - É vedada a comercialização, na feira de plantas e flores naturais, de espécimes coletados na natureza que possam representar risco de depredação da flora nativa.

Art. 178 - A feira de arte e artesanato comercializará produtos resultantes da ação predominantemente manual, que agreguem significado cultural, utilitário, artístico, patrimonial ou estético e que, feitos com todos os materiais possíveis, sejam de elaboração exclusivamente artesanal, não sendo elaborados em nível final, exceto quando reciclados.

Art. 179 - A feira de antigüidade comercializará objetos selecionados de acordo com a data de fabricação - que é critério fundamental -, com o estilo de época, a raridade, a possibilidade de serem colecionados e as peculiaridades locais.

Parágrafo único - A fim de se evitar a evasão do patrimônio histórico, artístico e cultural, cada expositor deverá manter registro de procedência e destino das peças sacras, mobiliário e outros que porventura venha a comercializar na feira.

Art. 180 - A feira de comidas e bebidas típicas comercializará produtos que:
I - estejam ligados a origem cultural determinada, constituindo tradição cultural das cozinhas mineira, nacional e internacional;
II - resultem de preparo e processo exclusivamente caseiro, à exceção de cerveja, refrigerante, suco e refresco industrializado e água mineral.

Art. 181 - A feira promocional será destinada a divulgar atividade, produto, tecnologia, serviço, país, estado ou cidade.

§ 1º - Na feira prevista no *caput* é vedada a venda a varejo.

§ 2º - É permitida, na feira prevista no *caput*, a instalação de espaços destinados à prestação de serviço distinto da finalidade da feira, desde que ocupando no máximo 10 % (dez por cento) de seu espaço total.

Subseção V Da Coordenação das Feiras

Art. 182 - As feiras serão coordenadas por uma comissão paritária constituída, em igual número, por representantes do Executivo e dos feirantes, com suplência, sendo que haverá uma comissão para cada uma das modalidades de feira previstas no art. 176 deste Código.

§ 1º - Os representantes dos feirantes serão eleitos diretamente entre os licenciados nas feiras, em processo autônomo.

§ 2º - Os membros suplentes serão escolhidos da mesma forma que os membros titulares.

§ 3º - O mandato dos membros da comissão paritária será de 1 (um) ano, renovável uma vez por igual período.

§ 4º - Os membros da comissão paritária não farão jus a qualquer espécie de remuneração.

§ 5º - Serão excluídos da comissão paritária os membros, titulares ou suplentes, que faltarem injustificadamente a mais de 4 (quatro) reuniões por ano.

§ 6º - O regulamento deste Código definirá as regras de funcionamento e de realização das reuniões da comissão paritária, considerando as prescrições desta Subseção.

Art. 183 - Em virtude da dimensão de alguma feira em particular, poderá ser criada uma comissão paritária específica para ela, obedecidas as regras do art. 182 deste Código.

Art. 184 - À comissão paritária compete:

- I - solicitar ao Poder Público a constituição de grupo técnico de avaliação, sempre que entender necessário;
- II - organizar e orientar o funcionamento das feiras;
- III - manifestar-se sobre os recursos impetrados por feirantes em caso de aplicação de penalidade.

Art. 185 - O Poder Público, de ofício ou mediante solicitação da comissão paritária, constituirá um grupo técnico de avaliação, composto por especialistas nas atividades desenvolvidas nas feiras e em urbanismo e que não sejam feirantes.

Parágrafo único - Compete ao grupo técnico de avaliação:

- I - avaliar a natureza, a qualidade da produção e do material e as ferramentas utilizadas, podendo fazê-lo nos locais de exposição, armazenagem ou produção;
- II - apreciar a compatibilização do material a ser exposto e comercializado com as prescrições deste Código, de seu regulamento e do documento de licenciamento respectivo;
- III - assessorar a comissão paritária sempre que solicitado.

Seção VII Da Atividade em Quiosque em Locais de Caminhada *Seção VII (Arts. 185-A e 185-B) acrescentada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 54)*

Art. 185-A - Poderá ser exercida atividade de comércio em quiosque instalado no logradouro público, exclusivamente em locais de caminhada, sujeita a prévio licenciamento, em processo a ser definido no regulamento deste Código.

Art. 185-B - O quiosque destina-se à comercialização de:

- I - água mineral;
- II - água de coco;
- III - bebidas não alcoólicas;
- IV - bombonière;
- V - picolés e sorvetes em embalagens descartáveis;
- VI - exploração de sanitário público.

CAPÍTULO V DA INSTALAÇÃO DE ENGENHO DE PUBLICIDADE

~~Art. 186 - Poderá ser instalado engenho de publicidade no logradouro público e no espaço aéreo do Município, observadas as permissões expressas constantes neste Capítulo e as normas gerais constantes no Capítulo II do Título VI deste Código.~~

Art. 186 - Poderá ser instalado engenho de publicidade no logradouro público e no espaço aéreo do Município, observadas as permissões expressas constantes neste Capítulo e o disposto no Capítulo II do Título VI desta Lei, no que couber.

Art. 186 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 55)

Art. 187 - Em qualquer hipótese, é vedada a instalação de engenho de publicidade:

- I - em local em que o engenho prejudique a identificação e preservação dos marcos referenciais urbanos;
- II - nas árvores;
- III - em local em que, de qualquer maneira, o engenho prejudique a sinalização de trânsito ou outra destinada à orientação pública, ou ainda, em que cause insegurança ao trânsito de veículo e pedestre, especialmente em viaduto, ponte, canal, túnel, pontilhão, passarela de pedestre, passarela de acesso, trevo, entroncamento, trincheira, elevado e similares;
- IV - em placa indicativa de trânsito;
- V - em faixa de domínio de rodovias, nos seguintes pontos:
 - a) no trevo e no trecho em curva;
 - b) em distância inferior a 100,00 m (cem metros) da entrada e saída de túnel;
 - c) em distância inferior a 50,00 m (cinquenta metros) de elevado e rótula;
- VI - em veículo, motorizado ou não, com o fim exclusivo de divulgação de publicidade, salvo previsão do art. 194 deste Código;
- VII - em mobiliário urbano de pequeno porte, conforme previsto em regulamento;

Inciso VII acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 56)

VIII - em postes e demais equipamentos de energia e comunicação, exceto telefone público, respeitado o art. 190 desta Lei;

Inciso VIII acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 56)

IX - em postes de sinalização e identificação de logradouro público.

Inciso IX acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 56)

Art. 188 - É permitida a instalação de engenho de publicidade em logradouro público durante a realização de evento, desde que o local de sua instalação seja estritamente o do evento, obedecidos os critérios estabelecidos no licenciamento do evento.

~~Art. 189 - É permitida a instalação de faixa e estandarte no logradouro público quando transmitirem mensagem institucional veiculada por órgão e entidade do Poder Público, observado período de exposição máximo de 5 (cinco) dias.~~

Art. 189 - É permitida a instalação de faixa e estandarte no logradouro público quando transmitirem exclusivamente mensagem institucional, nos termos desta Lei, veiculada por órgão ou entidade do Poder Público.

Caput com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 57)

§ 1º - É permitida a veiculação da marca do patrocinador da divulgação das mensagens previstas no *caput* deste artigo, desde que para tanto se respeite o limite de 10 % (dez por cento) da área total da faixa ou estandarte.

§ 2º - A faixa e o estandarte destinados à divulgação de campanha de interesse público poderão permanecer instalados por período máximo de 30 (trinta) dias, desde que a entidade do Poder Público responsável pela campanha encaminhe ao órgão municipal competente a relação de endereços de instalação e dos respectivos prazos de exposição, com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas da instalação.

~~Art. 190 - É permitida a instalação de engenho de publicidade em mobiliário urbano com o objetivo de que o preço cobrado pelo uso do logradouro público financie a instalação, manutenção, substituição e padronização de mobiliário urbano, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Executivo.~~

~~§ 1º - O Executivo estabelecerá sistema de cobrança diferenciada pelo uso do logradouro público, segundo critério que possibilite que o preço cobrado por engenho instalado em local de alta visibilidade financie a instalação de outro mobiliário naquele local ou de mobiliário em local que não seja objeto de interesse por parte dos anunciantes.~~

~~§ 2º - No caso de mobiliário urbano objeto de concessão estadual ou federal, somente é permitido utilizar engenho de publicidade quando houver interesse do Município em que a concessionária instale mobiliário além dos exigidos nos termos da respectiva concessão.~~

Art. 190 - É permitida a instalação de engenho de publicidade em mobiliário urbano, que observará os critérios e preços a serem estabelecidos pelo Executivo.

Parágrafo único - No caso de mobiliário urbano objeto de concessão estadual ou federal, somente é permitido utilizar engenho de publicidade quando houver interesse do Município em que a concessionária instale mobiliário além dos exigidos nos termos da respectiva concessão.

Art. 190 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 58)

Art. 190-A - O engenho de publicidade instalado no mobiliário urbano poderá ser luminoso, sendo proibido o engenho iluminado.

Art. 190-A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 59)

Art. 190-B - É permitida a instalação de sombrinha como engenho de publicidade em veículo de tração humana, devendo-se observar os critérios a serem estabelecidos pelo Executivo.

Art. 190-B acrescentado pela Lei nº 10.520, de 30/7/2012 (Art. 4º)

~~Art. 191 - É permitida a instalação de engenho de publicidade no canteiro central da via pública e na praça para divulgação de entidade patrocinadora de programa de adoção de área verde, respeitados a legislação específica e o modelo padronizado pelo Executivo.~~

Art. 191 - É permitida a instalação de engenho de publicidade no canteiro central da via pública e na praça, respeitados a legislação específica e o modelo padronizado pelo Executivo, nas seguintes hipóteses:

I - para a divulgação de entidade patrocinadora de programa de adoção de área verde;

II - em relógios.

Art. 191 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 60)

Art. 192 - É permitida a veiculação de publicidade de entidade patrocinadora da pista de Cooper e da ciclovia regularmente instaladas no logradouro público, respeitados os padrões previamente estabelecidos pelo Executivo para o local.

~~Art. 192-A - A publicidade em abrigo de ponto de embarque e desembarque do transporte coletivo urbano deverá ser realizada por meio de película translúcida no vidro do próprio abrigo, sendo vedada a sua iluminação.~~

~~Parágrafo único - Fica vedada a instalação de totens junto aos abrigos de ponto de embarque e desembarque de transporte coletivo, ressalvadas as concessões em vigor.~~

Art. 192-A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 61)

Art. 192-A revogado pela Lei nº 10.704, de 13/1/2014 (Art. 3º)

Art. 193 - É permitida, durante a realização de evento em logradouro público, a instalação de engenho de publicidade no espaço aéreo sobre a área em que o evento esteja sendo realizado.

Parágrafo único - Entende-se por espaço aéreo aquele situado acima da altura máxima permitida para a instalação de engenho de publicidade no local.

Art. 194 - A empresa concessionária do sistema de transporte público do Município poderá autorizar, mediante normatização, a publicidade em ônibus, táxi e mobiliário urbano relacionado àquele sistema, observadas as disposições gerais deste Código e as disposições e determinações da legislação de trânsito, naquilo que lhes for aplicável.

CAPÍTULO VI DO TRANSPORTE COLETIVO

Arts. 195, 196 e 197 - (VETADOS)

TÍTULO IV DAS OPERAÇÕES DE CONSTRUÇÃO, CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO DA PROPRIEDADE

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 198 - Serão observadas, para a promoção e a manutenção do controle sanitário nos terrenos e nas edificações, as disposições contidas no Código Sanitário Municipal e no Regulamento de Limpeza Urbana.

Art. 199 - Para a instalação de cerca elétrica ou de qualquer dispositivo de segurança que apresente risco de dano a terceiros exige-se que:

~~I - a altura do dispositivo em relação ao terreno ou piso circundante, quando instalado nas divisas ou alinhamento, seja no mínimo de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);~~

I - qualquer elemento energizado esteja a, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) acima do piso circundante;
Inciso I com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 62)

II - a projeção ortogonal do dispositivo esteja contida nos limites do terreno;

III - sejam feitas a apresentação de Responsável Técnico e a de comprovação de contratação de seguro de responsabilidade civil.

Art. 200 - A instalação, o funcionamento e a manutenção de elevadores e aparelhos de transporte similares observarão o disposto na Lei nº 7.647, de 23 de fevereiro de 1999, e nas que a modificarem ou sucederem, aplicando-se às infrações nelas elencadas as penalidades previstas neste Código.

Art. 200 retificado em 28/04/2005

CAPÍTULO II DO TERRENO OU LOTE VAGO

Art. 201 - Entende-se por terreno ou lote vago aquele destituído de qualquer edificação permanente.

Art. 202 - Em logradouro público dotado de meio-fio, o proprietário de terreno ou lote vago deverá fechá-lo em sua divisa com o alinhamento, com vedação de no mínimo 1,80 m (um metro e oitenta centímetros) de altura, medida em relação ao passeio.

§ 1º - O fechamento de que trata este artigo poderá ser feito com qualquer material admitido no regulamento, podendo este padronizar ou proibir determinado material em alguma área específica do Município.

§ 2º - O material a ser usado no fechamento deverá ser capaz de impedir o carregamento de material do lote ou terreno vago para o logradouro público.

§ 3º - Deverá ser previsto um acesso ao terreno ou lote vago.

Art. 203 - É proibido o despejo de lixo no terreno ou lote vago.

Parágrafo único - O proprietário de terreno ou lote vago é obrigado a mantê-lo limpo, capinado e drenado, independentemente de licenciamento os respectivos atos.

CAPÍTULO III DO LOTE EDIFICADO

~~Art. 204 - Entende-se por lote edificado aquele onde existe edificação concluída ou aquele onde é exercida uma atividade.~~

Art. 204 revogado pela Lei nº 9.725, de 16/7/2009 (Art. 93, XXIII), a partir de 12/1/2010

~~Art. 205 - O proprietário fechará, com vedação de no mínimo 1,80 m (um metro e oitenta centímetros) de altura, todas as divisas do lote edificado, dispensando-se o fechamento em sua divisa com o alinhamento.~~

~~Parágrafo único - Poderá ser dispensada a exigência de muro sobre as divisas laterais e de fundo mediante acordo expresse entre os proprietários dos imóveis lindeiros.~~

Art. 205 revogado pela Lei nº 9.725, de 16/7/2009 (Art. 93, XXIII), a partir de 12/1/2010

Art. 205 revogado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 91, II)

~~Art. 206 - O proprietário manterá em bom estado de conservação o fechamento nas divisas e no alinhamento e as fachadas do imóvel.~~

~~Parágrafo único - Não é motivo de isenção do cumprimento do disposto neste artigo a deprecação por terceiro ou a ocorrência de acidente.~~

Art. 206 revogado pela Lei nº 9.725, de 16/7/2009 (Art. 93, XXIII), a partir de 12/1/2010

TÍTULO V DA OBRA NA PROPRIEDADE E DE SUA INTERFERÊNCIA EM LOGRADOURO PÚBLICO

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

~~Art. 207 - O responsável pela modificação das condições naturais do terreno, que cause instabilidade ou dano de qualquer natureza a logradouro público ou a terreno vizinho, é obrigado a executar as obras necessárias a sanar o problema.~~

Art. 207 revogado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 91, II)

Art. 208 - O tapume, o barracão de obra e o dispositivo de segurança instalados não poderão prejudicar a arborização pública, o mobiliário urbano instalado, nem a visibilidade de placa de identificação de logradouro público ou de sinalização de trânsito.

CAPÍTULO II DO TAPUME

Art. 209 - O responsável pela execução de obra, reforma ou demolição deverá instalar, ao longo do alinhamento, tapume de proteção.

§ 1º - O tapume terá altura mínima de 1,80 m (um metro e oitenta centímetros) e poderá ser construído com qualquer material que cumpra finalidade de vedação e garanta a segurança do pedestre.

§ 2º - A instalação do tapume é dispensada:

I - em caso de obra interna à edificação;

II - em obra cujo vulto ou posição não comprometam a segurança de pedestre ou de veículo, desde que autorizado pelo Executivo;

III - em caso de obra em imóvel fechado com muro ou gradil.

§ 3º - O tapume deverá ser mantido em bom estado de conservação.

§ 3º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 63)

Art. 210 - O tapume poderá avançar sobre o passeio correspondente à testada do imóvel em que será executada a obra, desde que o avanço não ultrapasse a metade da largura do passeio e desde que deixe livre faixa contínua para passagem de pedestre de no mínimo 1,20 m (um metro e vinte centímetros) de largura.

Parágrafo único - Nos casos em que, segundo a devida comprovação pelo interessado, as condições técnicas da obra exigirem a ocupação de área maior no passeio, poderá ser tolerado avanço superior ao permitido neste artigo, mediante o pagamento do preço público relativo à área excedente, excetuando-se o trecho de logradouro de grande trânsito, a juízo do órgão competente do Executivo.

Art. 211 - A instalação de tapume sobre o passeio sujeita-se a processo prévio de licenciamento, nos termos do regulamento deste Código.

Art. 212 - O documento de licenciamento para a instalação de tapume terá validade pelo prazo de duração da obra.

§ 1º - No caso de ocupação de mais da metade da largura do passeio, o documento de licenciamento vigorará pelo prazo máximo e improrrogável de 1 (um) ano, variando conforme a intensidade do trânsito de pedestre no local.

~~§ 2º - No caso de paralisação da obra, o tapume colocado sobre passeio deverá ser recuado para o alinhamento do terreno no prazo máximo de 2 (dois) dias úteis, contados da paralisação respectiva.~~

§ 2º - No caso de paralisação da obra, o tapume colocado sobre passeio deverá ser recuado para o alinhamento do terreno no prazo máximo de 7 (sete) dias corridos, contados da paralisação respectiva.

§ 2º com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 64)

§ 3º - Decorridos 120 (cento e vinte dias) de paralisação da obra, o tapume deverá ser substituído por muro de alvenaria ou gradil no alinhamento.

§ 3º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 64)

CAPÍTULO III DO BARRACÃO DE OBRA

Art. 213 - A instalação de barracão de obra suspenso sobre o passeio será admitida quando se tratar de obra executada em imóvel localizado em logradouro público de intenso trânsito de pedestre - conforme classificação feita pelo órgão responsável pela gestão do trânsito - e desde que não tenha sido concluído qualquer piso na obra.

Art. 214 - A instalação de barracão de obra sujeita-se a processo prévio de licenciamento, sendo de 1 (um) ano o prazo máximo de vigência do documento de licenciamento respectivo.

Parágrafo único - O documento de licenciamento de que trata o *caput* ficará automaticamente cancelado, independentemente do prazo transcorrido, quando a obra tiver concluída a construção de seu terceiro piso acima do nível do passeio.

Art. 215 - O barracão de obra será instalado a pelo menos 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de altura em relação ao passeio, admitida a colocação de pontalite de sustentação na faixa de mobiliário urbano.

CAPÍTULO IV DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA

~~Art. 216 - Durante a execução de obra, reforma ou demolição, o responsável por ela, visando à proteção de pedestre ou de edificação vizinha, deverá instalar dispositivos de segurança, conforme critérios definidos na legislação específica sobre a segurança do trabalho.~~

~~Parágrafo único - A regra deste artigo estende-se a qualquer serviço executado na fachada da edificação, mesmo que tal serviço não seja da natureza de obra de construção ou similar.~~

Art. 216 - Durante a execução de obra, reforma ou demolição, o responsável técnico e o proprietário, visando à proteção de pedestre ou de edificação vizinha, deverão instalar tela protetora envolvendo toda a fachada da edificação, nos termos do regulamento, e dispositivos de segurança, conforme critérios definidos na legislação específica sobre a segurança do trabalho.

§ 1º - A obrigação prevista neste artigo estende-se a qualquer serviço executado na fachada da edificação, mesmo que tal serviço não tenha natureza de construção ou similar.

§ 2º - No caso de obra paralisada, os dispositivos que não apresentarem bom estado de conservação deverão ser retirados ou reparados imediatamente.

Art. 216 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 65)

CAPÍTULO V DA DESCARGA DE MATERIAL DE CONSTRUÇÃO

Art. 217 - A descarga de material de construção será feita no canteiro da respectiva obra, admitindo-se excepcionalmente o uso do logradouro público para tal fim, observadas as determinações contidas no Regulamento de Limpeza Urbana.

Parágrafo único - Na exceção admitida no *caput*, o responsável pela obra deverá iniciar imediatamente a remoção do material descarregado para o respectivo canteiro, tolerando-se prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas, contadas da finalização da descarga, para total remoção.

Art. 218 - O responsável pela obra é obrigado a manter o passeio lindeiro ao imóvel em que está sendo executada a obra em bom estado de conservação e em condições de ser utilizado para trânsito de pedestre.

CAPÍTULO VI DO MOVIMENTO DE TERRA E ENTULHO

Art. 219 - O movimento de terra e entulho sujeita-se a processo prévio de licenciamento, devendo o respectivo requerimento ser instruído com:

- I - projeto de terraplenagem ou cópia do documento de licenciamento de demolição, conforme o caso;
- II - planta do local, do levantamento plani-altimétrico correspondente e do perfil projetado para o terreno após a terraplenagem;
- III - declaração de inexistência de material tóxico ou infecto-contagioso no local.

Art. 220 - O transporte de terra e entulho provenientes de execução de obra, reforma ou demolição deverá ser feito em veículo cadastrado e licenciado pelo órgão competente do Executivo.

§ 1º - No caso de utilização de caçamba, deverão ser respeitados adicionalmente os critérios previstos na Seção VII do Capítulo III do Título III deste Código.

§ 2º - A licença do veículo a que se refere o *caput* deverá ser renovada anualmente.

Art. 221 - A terra e o entulho decorrentes de terraplenagem ou de demolição serão levados para local de bota-fora definido pelo Executivo.

Parágrafo único - O licenciado poderá indicar outro local para o bota-fora, desde que tal local seja de propriedade privada, que o proprietário respectivo apresente termo escrito de concordância e que a indicação seja aprovada pelo Executivo.

Art. 222 - É proibida a utilização de logradouro público, de parque, de margens de curso d'água e de área verde para bota-fora ou empréstimo.

Art. 223 - A operação de remoção de terra e entulho será realizada de segunda-feira a sábado, no horário de 7 (sete) às 19 (dezenove) horas.

Art. 224 - Caberá ao infrator remover imediatamente o material depositado em local não autorizado, sem prejuízo das demais penalidades previstas neste Código.

Art. 225 - O movimento de terra e entulho obedecerá às determinações contidas no Regulamento de Limpeza Urbana.

TÍTULO VI DO USO DA PROPRIEDADE

CAPÍTULO I DO EXERCÍCIO DE ATIVIDADES

Seção I
Disposições Gerais

Art. 226 - O disposto neste Capítulo complementa o previsto na legislação de parcelamento, ocupação e uso do solo no que diz respeito à localização de usos e ao exercício de atividades na propriedade pública e privada.

Art. 227 - O exercício de atividade não-residencial depende de prévio licenciamento.

§ 1º - A atividade a ser desenvolvida deverá estar em conformidade com os termos do documento de licenciamento, dentre eles os referentes ao uso licenciado, à área ocupada e às restrições específicas.

§ 2º - O documento de licenciamento terá validade máxima de 5 (cinco) anos.

Art. 228 - O exercício de atividade em parque deverá atender às exigências contidas no Capítulo IV do Título III deste Código no que for compatível, bem como às exigências adicionais previstas nos regulamentos específicos de cada parque.

Art. 229 - Deverão ser afixados no estabelecimento onde se exerce a atividade, em local e posição de imediata visibilidade:

I - o documento de licenciamento;

II - cartaz com o número do telefone dos órgãos de defesa do consumidor e da ordem econômica;

III - cartaz com o número do telefone do órgão de defesa da saúde pública, conforme exigência no regulamento, considerada a natureza da atividade;

IV - certificado de regularidade, emitido pelo órgão competente, referente a equipamento de aferição de peso ou medida, no caso de a atividade exercida utilizar tal equipamento;

V - demais documentos elencados no documento de licenciamento que condicionem a sua validade.

Inciso V acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 67)

Parágrafo único - O certificado de que trata o inciso IV deste artigo deverá ser mantido em local próximo ao equipamento, sem prejuízo de sua imediata visibilidade.

Art. 230 - É permitida a exposição de produto fora do estabelecimento, nos afastamentos laterais, frontal e de fundo da respectiva edificação, desde que se utilizem para tanto vitrine, banca ou similares e desde que a projeção horizontal máxima desses equipamentos não tenha mais de 0,25m (vinte e cinco centímetros) além dos limites da edificação.

Parágrafo único - A exposição de produto fora do estabelecimento não pode avançar sobre o passeio, mesmo quando se tratar de edificação construída sobre o alinhamento, sem afastamento frontal.

Art. 230-A - Ressalvadas as hipóteses autorizadas neste Código, é proibido:

I - apregoar a prestação de serviços e a venda de mercadorias no logradouro público;

II - prestar serviços ou vender mercadorias no logradouro público;

III - afixar produtos em toldos;

IV - afixar produtos e publicidade em postes, exceto mobiliário urbano, conforme dispuser o regulamento.

Art. 230-A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 68)

Art. 231 - A edificação destinada total ou parcialmente a atividade não-residencial que atraia um alto número de pessoas está sujeita à elaboração de laudo técnico descritivo de suas condições de segurança.

§ 1º - O laudo previsto no *caput* deve ser de autoria de profissional competente, com a respectiva anotação de responsabilidade técnica junto ao Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de Minas Gerais (CREA/MG).

§ 2º - O regulamento deste Código estabelecerá, com relação ao laudo técnico:

I - a listagem das atividades, conforme o porte e características, que se obrigam a elaborá-lo;

II - a relação e o nível de detalhamento mínimos dos itens de segurança que deverão constar na análise para cada tipo de atividade;

III - o prazo de validade.

§ 3º - O laudo técnico e suas respectivas renovações, em inteiro teor, serão arquivados no órgão competente do Executivo, para fins de fiscalização.

Art. 232 - As atividades mencionadas no art. 231 deste Código obrigam-se a contratar seguro de responsabilidade civil em favor de terceiros.

Seção II
Da Atividade em Trailer

Art. 233 - O *trailer* fixo, destinado à comercialização de comestíveis e bebidas, é considerado estabelecimento comercial, sujeito às normas que regem o bar, a lanchonete e similares, com as restrições deste Código.

Art. 234 - É proibida a instalação de *trailer* em logradouro público.

~~Parágrafo único — Poderá ser excepcionado da regra prevista no *caput* o *trailer* que, não se destinando a atividade comercial, tenha obtido prévia anuência do órgão competente do Executivo.~~

Parágrafo único - Poderá ser excepcionado da regra prevista no *caput* deste artigo o *trailer* que, não se destinando a atividade empresarial, tenha obtido prévia anuência do órgão competente do Executivo.

Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 69)

Art. 235 - A instalação de *trailer* sujeita-se a prévio processo de licenciamento, em que deverá ser observado o atendimento das exigências da legislação sobre parcelamento, ocupação e uso do solo no que diz respeito à localização de atividades e ao afastamento frontal.

~~Art. 236 — A utilização de instrumento de som e de mesa e cadeira no passeio pelo *trailer* sujeita-se a prévio processo de licenciamento, obedecidos os limites estabelecidos na legislação vigente.~~

Art. 236 - A utilização de mesa e cadeira no passeio pelo *trailer* está sujeita a prévio processo de licenciamento, obedecidos os limites estabelecidos na legislação vigente, vedada a utilização de instrumento de som.

Caput com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 70)

Parágrafo único - O *trailer* não poderá possuir área superior a 30 m² (trinta metros quadrados).

Seção III Da Atividade Perigosa

Art. 237 - A atividade perigosa será definida no regulamento deste Código, nela se incluindo, necessariamente, aquela relacionada com a fabricação, a guarda, o armazenamento, a comercialização, a utilização ou o transporte de produto explosivo, inflamável ou químico de fácil combustão.

Parágrafo único - Entende-se por produto químico de fácil combustão a tinta, o verniz, o querosene, a graxa, o óleo, o plástico, a espuma e congêneres.

Art. 238 - O exercício de atividade perigosa sujeita-se a processo prévio de licenciamento, devendo o requerimento inicial estar instruído com:

I - laudo de responsabilidade técnica de profissional habilitado, que ateste o atendimento das normas de segurança pertinentes;
II - comprovação de contratação de seguro de responsabilidade civil em favor de terceiros, no valor mínimo apurado pelos critérios constantes do regulamento deste Código.

§ 1º - O laudo de responsabilidade técnica de profissional habilitado poderá determinar a adaptação do equipamento, da instalação e do veículo, conforme o caso, por motivo de segurança, fixando o prazo para sua implementação.

§ 2º - O licenciado deverá apresentar comprovação de renovação do seguro e do laudo de responsabilidade técnica de profissional habilitado, ao final do prazo de validade respectiva.

§ 3º - Aplicam-se as regras deste artigo mesmo que a atividade perigosa não seja a única exercida no local.

Art. 239 - A atividade relacionada com a fabricação, a guarda, o armazenamento, a comercialização, a utilização ou o transporte de produto explosivo, inflamável ou químico de fácil combustão contratará seguro contra incêndio em favor de terceiros.

Parágrafo único - A apólice de seguro cobrirá qualquer dano material causado a terceiros instalados ou residentes no imóvel onde tenha ocorrido o incêndio.

Art. 240 - A estocagem máxima de pólvora permitida no estabelecimento varejista que comercializa fogos de artifício é de 20 kg (vinte quilogramas).

Art. 241 - O transporte de produto perigoso deverá atender às exigências da legislação específica.

Seção IV Do Estacionamento

Art. 242 - A atividade de estacionamento sujeita-se a processo prévio de licenciamento, nos termos do regulamento.

~~Parágrafo único — Na Zona Hipercentral (ZHHP) será exigida a instalação de alarme sonoro e visual na saída do imóvel em que a atividade vier a ser exercida.~~

Parágrafo único - Será exigida a instalação de alarme sonoro e visual na saída do imóvel em que a atividade vier a ser exercida.

Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 71)

Art. 242-A - Nos dias de jogos e/ou eventos realizados no Mineirão ou no Mineirinho, a atividade de estacionamento será permitida em imóveis residenciais, imóveis comerciais e lotes vagos existentes no entorno desses estádios, desde que possuam espaço para abrigar veículos.

§ 1º - O licenciamento para a atividade referida no caput deste artigo se sujeita a processo prévio simples de licenciamento e só terá validade pelo período de 12 (doze) horas antes e 3 (três) horas depois do evento.

§ 2º - O processo prévio simples de licenciamento se dará pelo pagamento de uma taxa a ser fixada pelo poder público para cada dia ou evento.

§ 3º - O valor da taxa será fixado por meio de portaria ou decreto regulamentador e a guia deverá ser afixada em local visível à fiscalização.

§ 4º - Nenhuma outra atividade será simultaneamente permitida nos respectivos imóveis.

§ 5º - Aplica-se à permissão estabelecida neste artigo o disposto no art. 243 e §§ 1º e 2º desta lei.

§ 6º - O proprietário que utilizar o imóvel como estacionamento fica obrigado a manter segurança física no local.

Art. 242-A acrescentado pela Lei nº 10.973, de 16/9/2016 (Art. 1º)

Art. 243 - O estabelecimento dedicado à atividade de estacionamento será responsável pela proteção dos veículos nele estacionados, respondendo pelos danos a eles causados, enquanto estiverem sob sua guarda.

§ 1º - A responsabilidade do estabelecimento de estacionamento estende-se aos objetos que estiverem no interior dos veículos estacionados, caso as chaves dos mesmos tenham sido confiadas à sua guarda.

§ 2º - O estabelecimento a que se refere este artigo fica obrigado a contratar e manter atualizado seguro de responsabilidade civil em favor dos proprietários dos veículos que ali estacionarem, devendo este cobrir obrigatoriamente os casos de furto, roubo e colisões.

Art. 244 - Cartaz informativo, contendo a transcrição das responsabilidades de que trata o art. 243 deste Código, será afixado pelo proprietário em local visível da área do estabelecimento dedicado à atividade de estacionamento.

Art. 245 - O estabelecimento comercial que presta serviço por tempo decorrido terá de tomar como fração, para fins de cobrança, o tempo de 15 (quinze) minutos.

§ 1º - O valor cobrado na primeira fração, ou seja, nos primeiros 15 (quinze) minutos, tem de ser o mesmo nas frações subsequentes e, necessariamente, representar parcela aritmética proporcional ao custo da hora integral.

§ 2º - Deverá ser afixada placa, próximo à entrada do estabelecimento, com os valores devidos por permanência de 15 (quinze), 30 (trinta), 45 (quarenta e cinco) e 60 (sessenta) minutos.

Seção V Da Atividade de Diversão Pública

Art. 246 - O exercício de atividade de diversão pública sujeita-se a processo prévio de licenciamento, devendo o requerimento inicial estar instruído com:

I - termo de responsabilidade técnica referente ao sistema de isolamento e condicionamento acústico instalado, nos termos da legislação ambiental;

II - termo de responsabilidade técnica referente ao equipamento de diversão pública, quando este for utilizado;

III - laudo técnico descritivo de suas condições de segurança, conforme previsto pelo art. 231 deste Código.

~~Art. 247 - A instalação de circo e de parque de diversões somente será feita após expedido o documento de licenciamento e seu funcionamento somente terá início após a vistoria feita pelo órgão competente do Executivo, observando-se o cumprimento da legislação municipal e as normas de segurança do Corpo de Bombeiros.~~

~~§ 1º - A região onde se pretende instalar o circo ou o parque de diversões deverá apresentar satisfatória fluidez de tráfego e área de estacionamento nas suas proximidades, salvo se no local houver espaço suficiente para este fim.~~

~~§ 2º - O responsável pelo circo e pelo parque de diversões deverá instalar pelo menos 2 (dois) banheiros para uso dos frequentadores, sendo um para cada sexo, do tipo móvel ou não.~~

~~§ 3º - O regulamento deste Código definirá a relação entre o número mínimo de banheiros e o porte ou especificidade da atividade.~~

~~Art. 247 - A instalação de circo e de parque de diversões somente será feita após a expedição do documento de licenciamento, e seu funcionamento somente terá início após a vistoria feita pelo órgão competente do Executivo, observando-se o cumprimento da legislação municipal e as normas de segurança.~~

Art. 247 com redação dada pela Lei 9.064, de 17/01/2005 (Art. 7º)

ADI nº 1.0000.12.086797-3/000, do Tribunal de Justiça de Minas Gerais - concedida a liminar – suspensa a eficácia da Lei nº 9.064.

Art. 247 - A instalação de parque de diversões somente será feita após a expedição do documento de licenciamento, e seu funcionamento somente terá início após a vistoria feita pelo órgão competente do Executivo, observando-se o cumprimento da legislação municipal e as normas de segurança.

§ 1º - A região onde se pretende instalar o parque de diversões deverá apresentar satisfatória fluidez de tráfego e área de estacionamento nas suas proximidades, salvo se no local houver espaço suficiente para esse fim.

§ 2º - O responsável pelo parque de diversões deverá instalar pelo menos 2 (dois) banheiros para uso dos frequentadores, sendo um para cada sexo, do tipo móvel ou não.

§ 3º - O regulamento deste Código definirá a relação entre o número de banheiros e o porte ou especificidade da atividade.
Art. 247 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 73)

Art. 247-A - Para os efeitos deste Código, considera-se atividade circense a atividade de diversão pública de caráter permanente com funcionamento itinerante.

Art. 247-A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 74)

Art. 247-B - O licenciamento para o exercício de atividade circense será anual e dependerá de apresentação dos seguintes documentos:

I - requerimento e termo de responsabilidade devidamente preenchido e assinado;

II - cópia do contrato social registrado na respectiva junta comercial ou estatuto registrado em cartório, se o responsável pelo circo for pessoa jurídica;

III - cópia da inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ -, se o responsável pelo circo for pessoa jurídica, ou cópia do Cadastro de Pessoas Físicas - CPF - e documento de identidade, se o responsável pelo circo for pessoa física;

IV - laudo técnico de segurança, definido em regulamento do Executivo, acompanhado de Anotação de Responsabilidade Técnica, devidamente assinados;

V - seguro de responsabilidade civil em favor de terceiros.

§ 1º - A licença fundamentada neste artigo possibilitará ao titular a montagem dos equipamentos circenses em todo o âmbito municipal, ficando, porém, o início das atividades condicionado à autorização do órgão executivo competente.

§ 2º - A autorização de que trata o § 1º deste artigo dependerá de:

I - requerimento de funcionamento pelo interessado ao órgão executivo competente em que se indique a data prevista para o início das atividades e o tempo de permanência no local;

II - licenciamento municipal expedido com base no caput deste artigo;

III - termo de permissão, se tratar-se de ocupação de propriedade pública, ou contrato, se tratar-se de terreno privado;

IV - laudo de vistoria realizada pelo Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Minas Gerais para o local em que se montou o circo.

§ 3º - O requerimento de que trata o inciso I do § 2º deste artigo deverá ser protocolizado no órgão competente pelo interessado em até 5 (cinco) dias úteis antes da data prevista para o início das atividades, podendo o laudo do Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Minas Gerais ser juntado posteriormente.

§ 4º - O órgão competente deverá expedir o ato de autorização de funcionamento para a localidade específica em que se instalou o circo após a apresentação pelo interessado de vistoria realizada pelo Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Minas Gerais e dos demais documentos referidos no § 2º deste artigo.

§ 5º - A expedição do ato de autorização de funcionamento ocorrerá até 48 (quarenta e oito) horas após a apresentação pelo interessado dos documentos referidos no § 2º deste artigo, período durante o qual os órgãos municipais competentes poderão realizar vistoria nos locais em que se instalou o circo.

§ 6º - A não expedição do ato de autorização no prazo determinado no § 5º deste artigo dá ao titular do requerimento protocolizado no órgão competente, nos termos do § 2º deste artigo, o direito de exercer a atividade pelo período solicitado, desde que o protocolo do requerimento esteja acompanhado dos documentos enumerados nos incisos II, III e IV do § 2º deste artigo.

§ 7º - O órgão executivo competente poderá a qualquer tempo anular o ato de autorização ou cassar o direito exercido com base no § 6º deste artigo, caso o beneficiário não esteja cumprindo os requisitos legais para expedição do ato de autorização.

§ 8º - O ato de autorização de funcionamento terá validade territorial e temporal definida no próprio ato.

§ 9º - O regulamento deste Código definirá a relação entre o número mínimo de banheiros e o porte ou especificidade das atividades.

Art. 247-B acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 74)

Art. 248 - A maior de 60 (sessenta) anos será garantida a gratuidade do acesso a cinema, cineclube, evento esportivo, teatro, parque de diversões e espetáculos circense e musical instalados em próprio público municipal.

Art. 249 - O direito previsto no art. 248 deste Código será exercido nas seguintes condições:

I - em cinema e cineclube, de segunda a sexta-feira, exceto feriados, com entrada até 18 (dezoito) horas;

II - nos demais locais, em qualquer dia e horário, em percentual a ser definido no regulamento deste Código.

Art. 250 - No caso de o evento previsto no art. 248 deste Código não se realizar em próprio público municipal, a pessoa com mais de 60 (sessenta) anos terá direito de adquirir ingresso pela metade do preço cobrado normalmente ao público freqüentador.

Parágrafo único - O benefício previsto no *caput* deste artigo incidirá somente sobre as apresentações realizadas de segunda a quinta-feira.

Art. 251 - A comprovação da idade do beneficiário será feita mediante apresentação de documento de identidade de validade nacional ou de carteira de idoso usuário de transporte público municipal.

Art. 252 - O responsável pelo estabelecimento ou evento referidos nos arts. 248 e 250 deste Código deverá afixar, na bilheteria, cartaz contendo a transcrição ou o resumo e o número dos arts. 248 a 252 deste Código.

Seção VI Da Feira

Art. 253 - A feira promovida pelo Executivo na propriedade atenderá às seguintes exigências:

I - caso a modalidade da feira seja uma das previstas no art. 176 deste Código, será obedecido o regramento estabelecido pela Seção VI do Capítulo IV do Título III deste Código, no que for compatível;

II - caso a modalidade da feira não esteja entre as previstas no art. 176 deste Código, seus licenciados serão exclusivamente pessoas naturais e será obedecido o regramento da Lei Municipal nº 6.854, de 19 de abril de 1995, da que a modificar ou suceder.

~~Art. 254 - A feira promovida por particular na propriedade e que inclua venda a varejo sujeita-se a processo prévio de licenciamento e não poderá ter duração superior a 7 (sete) dias consecutivos.~~

Art. 254 - A feira promovida por particular na propriedade privada e que inclua venda a varejo se sujeita a processo prévio de licenciamento e não poderá ter duração superior a 10 (dez) dias consecutivos.

Art. 254 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 75)

Art. 255 - O requerimento para a concessão do documento de licenciamento para realização da feira de que trata o art. 254 deste Código será instruído com:

I - projeto de ocupação e distribuição de espaços para os expositores, para os órgãos das administrações fazendárias do Estado e do Município e para órgãos de defesa do consumidor e de segurança pública;

II - projeto de localização e identificação de instalações sanitárias, aprovado pelo órgão municipal competente;

III - projeto de segurança contra incêndio, devidamente aprovado pelo órgão competente;

IV - comprovação de contratação de seguro contra incêndio, destinado:

a) à cobertura de sinistros contra edificações e instalações em todo o espaço ocupado pela feira;

b) à cobertura de danos pessoais que atinjam visitantes, freqüentadores, clientes da feira, bem como servidores públicos e trabalhadores em serviço;

V - cópia, com atestado de prazo de validade, do comprovante de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica do organizador da feira e dos expositores;

VI - cópia do contrato social do organizador da feira, bem como dos expositores devidamente registrados;

~~VII - certidão de regularidade fiscal municipal, estadual e federal do organizador da feira e dos expositores;~~

Inciso VII revogado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 91, I)

VIII - (VETADO)

IX - comprovação do recolhimento de taxas, nos termos da legislação em vigor sobre a matéria e devidas em razão do exercício do poder de polícia ou em razão da utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos à sua disposição;

X - comprovante de comunicação da realização da feira às Secretarias da Fazenda do Estado e do Município.

Parágrafo único - O requerimento do documento de licenciamento deverá ser apresentado ao órgão competente da Administração Pública do Município com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da data prevista para início da realização da feira.

Art. 256 - O expositor manterá à disposição da fiscalização do Município, durante todo o período de duração da feira, os documentos a que se referem os incisos V, VI e VII do art. 255 desta Seção, bem como as notas fiscais dos produtos expostos.

Art. 257 - O Executivo, na ausência isolada ou em conjunto dos documentos a que se refere o art. 255 desta Seção, deixará de liberar o documento de licenciamento para a realização da feira, podendo fazê-lo, ainda, quando essa realização, a seu critério, venha a ferir o interesse público do Município.

Art. 258 - A realização das feiras de que trata o art. 254 desta Seção sem o respectivo documento de licenciamento ensejará a aplicação de multa, que variará de acordo com o porte do estabelecimento, conforme vier a estabelecer o regulamento deste Código.

§ 1º - A aplicação da multa não prejudica o dever de encerramento imediato das atividades, até que seja liberado o documento de licenciamento respectivo.

§ 2º - A cada notificação por funcionamento sem o documento de licenciamento, respeitado o prazo de 10 (dez) dias entre uma e outra, será cobrada nova multa, que terá como valor o equivalente ao devido na última autuação acrescido do valor da multa inicial.

§ 3º - Fica ressalvado do procedimento previsto no § 2º deste artigo o estabelecimento que já tenha protocolado, junto ao órgão competente, o requerimento do documento de licenciamento.

Seção VII Da Defesa do Consumidor

Art. 259 - A administradora de imóveis para locação deverá afixar em locais de seu estabelecimento, visíveis ao público, placas contendo, no mínimo, as seguintes informações:

I - documentação exigida no processo de locação;

II - locais de levantamento cadastral, especificando a quem cabe a iniciativa do cadastro;

III - taxas e despesas de intermediação, destacando seus valores monetários e especificando, entre as partes envolvidas no processo de locação, quem se obriga aos ônus;

IV - endereço e telefone de um dos órgãos de defesa do consumidor.

Parágrafo único - As placas deverão ser confeccionadas com caracteres legíveis e de fácil entendimento e em dimensões compatíveis com as informações delas constantes.

Art. 260 - É obrigatório, ao estabelecimento vendedor de veículos, o fornecimento de certidão de informações de *nada consta* de multas, furto, roubos e impedimentos para comprador de veículo automotor usado.

§ 1º - A certidão de que trata o *caput* será a expedida pela delegacia de trânsito competente.

§ 2º - O estabelecimento vendedor de veículo deverá afixar placa, em local visível e de fácil leitura, contendo as seguintes inscrições: "O comprador tem direito à certidão de informações de *nada consta* de multas, furtos, roubos e impedimentos".

§ 3º - Deverá ser mantida, em arquivo próprio no estabelecimento, cópia autenticada do documento referido no *caput*, a qual será apresentada à fiscalização sempre que solicitado.

Art. 261 - O hotel, o restaurante, a lanchonete, o bar e os similares obrigam-se:

I - a fornecer cardápio em *braille* aos clientes portadores de deficiência visual;

II - a afixar em local visível cartaz com os dizeres: "*Se você for beber, não dirija. Se dirigir, não beba. Além do perigo, existem pesadas multas e você ainda poderá ficar sem a sua carteira de habilitação*".

III - a afixar nos cardápios ou em lugar conveniente os telefones dos serviços de táxi ou outro serviço de transporte de passageiros.

Inciso III acrescentado pela Lei nº 10.192, de 7/7/2011 (Art. 1º)

Parágrafo único - O regulamento definirá as dimensões mínimas do cartaz a que se refere o inciso II deste artigo.

CAPÍTULO II DA INSTALAÇÃO DE ENGENHO DE PUBLICIDADE

Seção I Das Diretrizes

Art. 262 - Este Código é aplicável a todo engenho de publicidade exposto na paisagem urbana e visível de qualquer ponto do espaço público.

§ 1º - Para os efeitos deste Código entende-se por:

I - engenho de publicidade: todo e qualquer dispositivo ou equipamento utilizado com o fim de veicular publicidade, tais como tabuleta, cartaz, letreiro, totem, poliedro, painel, placa, faixa, bandeira, estandarte, balão ou pipa, bem como outros mecanismos que se enquadrem na definição contida neste inciso, independentemente da denominação dada;

II - publicidade: mensagem veiculada por qualquer meio, forma e material, cuja finalidade seja a de promover ou identificar produtos, empresas, serviços, empreendimentos, profissionais, pessoas, coisas ou idéias de qualquer espécie.

§ 2º—Aplicam-se os dispositivos deste Código também a pintura ou a revestimento que objetivem veicular publicidade ou imagem que alterem a paisagem urbana, tais como pintura de letreiros, pintura mural, logomarcas e outros que se enquadrem na definição contida no inciso II do § 1º deste artigo, independentemente da denominação dada.

Art. 263—Para os efeitos deste Código, os engenhos de publicidade classificam-se em:

I—complexos: os que apresentam pelo menos um dos seguintes atributos:

- a) área superior a 1,00 m² (um metro quadrado);
- b) dispositivo de iluminação ou animação;
- c) estrutura própria de sustentação.

II—simples: os que não apresentam nenhum dos atributos referidos no inciso I deste artigo, sendo a sua área igual ou inferior a 1,00 m² (um metro quadrado).

§ 1º—Os engenhos de publicidade complexos classificam-se em:

I—com relação à iluminação: luminosos ou não luminosos, caso tenham ou não, respectivamente, sua visibilidade destacada por qualquer dispositivo ou mecanismo luminoso;

II—com relação ao movimento: animados ou inanimados, caso possuam ou não, respectivamente, programação de múltipla mensagem através de movimento, mudança de cores, jogo de luz ou qualquer dispositivo que permita a exposição intermitente de mensagem.

§ 2º—Com relação à mensagem que transmitem, os engenhos de publicidade classificam-se em:

I—indicativo, o engenho que contém apenas a identificação da atividade exercida no móvel ou imóvel em que está instalado ou a identificação da propriedade destes;

II—publicitário, o engenho que comunica qualquer mensagem de propaganda, sem caráter indicativo;

III—institucional, o anúncio que contém mensagem de cunho cívico ou de utilidade pública veiculada por partido político, órgão ou entidade do Poder Público;

IV—cooperativo, o engenho que transmite mensagem indicativa associada à mensagem de publicidade.

§ 3º—No caso do inciso IV do § 2º deste artigo, a mensagem de publicidade é restrita a 30% (trinta por cento) da área total do engenho.

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.

Seção II Disposições Gerais

Art. 265—Esta Seção trata das normas a que está sujeito todo engenho de publicidade, exceptuadas as condições específicas estabelecidas neste Código.

Art. 266—A altura máxima do engenho de publicidade é de 12,00 m (doze metros) contados:

I—do ponto médio do passeio no alinhamento, para os lotes em obras e edificados e também para os terrenos em declive em relação ao nível da rua;

II—do nível do terreno natural ou do piso pré-existente, para as demais situações.

Parágrafo único—O limite de altura estabelecido neste artigo não se aplica ao engenho de publicidade instalado sobre:

I—empena cega;

II—fachada de edificação;

III—tela protetora de edificação em construção.

Art. 267—A área máxima de exposição de cada face do engenho de publicidade é de 40,00m² (quarenta metros quadrados).

Parágrafo único—Não se obriga ao limite de que trata o *caput* o engenho afixado sobre:

I—empena cega;

II—(VETADO)

III—tela protetora de edificação em construção.

Art. 268 — A área máxima de exposição de engenho de publicidade instalado fora do logradouro público será o resultado da proporção de:

I — 1,50 m² (um metro e meio quadrado) para cada 1,00 m (um metro) de testada medida sobre o alinhamento do lote correspondente, para anúncios publicitários e cooperativos na parte destinada a mensagem de publicidade, excetuados os afixados sobre:

a) empena cega;

b) (VETADO)

e) tela protetora de edificação em construção;

II — 0,50 m² (meio metro quadrado) para cada 1,00 m (um metro) de testada medida sobre o alinhamento do lote correspondente, para anúncios indicativos, excetuados os afixados sobre:

a) empena cega;

b) (VETADO)

e) tela protetora de edificação em construção;

III — 70% (setenta por cento) da área total disponível em cada plano, limitada a 500,00 m² (quinhentos metros quadrados) por engenho, no caso dos afixados sobre:

a) empena cega;

b) (VETADO)

e) tela protetora de edificação em construção.

§ 1º — Para efeito de aplicação da regra prevista no *caput*, será permitido o agrupamento de lotes no caso de:

I — edificação que ocupe mais de um lote e que tenha tido o respectivo projeto arquitetônico aprovado pelo Município;

II — conjunto de lotes vagos adjacentes vinculado à anuência prévia dos respectivos proprietários.

§ 2º — Prevalecem as medidas oficiais constantes do projeto de parcelamento dos lotes sobre as medidas existentes no local, em caso de divergência.

§ 3º — Nos casos previstos no § 1º deste artigo, será permitida a concentração da área de exposição de engenho de publicidade em um único lote, atendidas as demais disposições deste Código.

§ 4º — No caso de terrenos não parcelados, será utilizada, para efeito da aplicação da regra do *caput*, a medida da divisa do terreno com o logradouro público limítrofe.

§ 5º — Nos lotes limítrofes a vias locais, a área máxima de exposição de engenho de publicidade fica limitada a 0,5 m² (meio metro quadrado) por metro linear de testada e restrita a engenho de caráter indicativo ou cooperativo.

Art. 269 — Não se admite, em uma mesma edificação, a utilização simultânea de empena cega e fachadas para instalação de engenho de publicidade.

Parágrafo único — Excetuam-se do disposto no *caput* o engenho indicativo e o cooperativo instalados até a altura máxima correspondente à laje de cobertura do segundo pavimento da edificação.

Art. 270 — O engenho de publicidade instalado em terreno vago contíguo a faixa de domínio de rodovia deverá apresentar uma única face, que permanecerá voltada para o sentido de direção do trânsito, formando ângulo entre 30º e 90º (trinta graus e noventa graus) com a rodovia.

Art. 271 — O engenho de publicidade luminoso não poderá ser instalado em posição que permita a reflexão de luz nas fachadas laterais e de fundos dos imóveis contíguos ou que interfira na eficácia dos sinais luminosos de trânsito.

Art. 272 — É permitida a instalação de engenho de publicidade no espaço aéreo da propriedade, em caráter provisório, durante o evento que nela se realize.

Parágrafo único — Entende-se por espaço aéreo da propriedade aquele situado acima da altura máxima permitida para a instalação de engenho de publicidade no local.

Seção III Dos Locais de Instalação

Subseção I Dos Locais Proibidos

Art. 273 — É proibida a instalação e manutenção de engenho de publicidade:

I — nos corpos d'água, tais como rios, lagoas, lagos e congêneres;

II — nos dutos de abastecimento de água, hidrantes e caixas d'água;

III — em Zonas de Preservação Ambiental (ZPAM);

IV — em terrenos e lotes vagos localizados em Zonas de Proteção Ambiental 1, 2 e 3 (ZP1, ZP2 e ZP3);

V — em linhas de cumeada;

~~VI — em edificações tombadas e monumentos públicos, exceto aqueles destinados à identificação do estabelecimento, desde que não prejudiquem a visibilidade dos bens e atendam às normas para instalação de engenho estabelecidas na legislação específica;~~

~~VII — em obras públicas de arte, salvo para identificação do autor;~~

~~VIII — sobre portas, janelas, saídas de emergência ou qualquer outra abertura e em posição que altere as condições de circulação, ventilação ou iluminação da edificação;~~

~~IX — que veicule mensagem:~~

~~a) de apologia à violência ou crime;~~

~~b) contrária ao pluralismo filosófico, ideológico, religioso ou político;~~

~~c) que promova a exclusão social ou discriminação de qualquer tipo.~~

~~Parágrafo único — Nos locais previstos nos incisos III, IV, V e VI deste artigo fica permitida a instalação de engenho para divulgação de anúncio indicativo, desde que respeitada a área máxima estabelecida em regulamento.~~

~~Subseção II No Terreno ou Lote Vago~~

~~Art. 274 — Para os fins de aplicação deste Código, entende-se por terreno ou lote vago aquele destituído de qualquer edificação.~~

~~Art. 275 — É permitida a instalação de engenho de publicidade em terreno ou lote vago desde que sejam respeitados:~~

~~I — o afastamento frontal, nos termos da legislação de parcelamento, ocupação e uso do solo vigente;~~

~~II — a distância das divisas laterais e de fundos igual a pelo menos metade da altura do engenho de publicidade.~~

~~Art. 276 — O licenciamento de engenho de publicidade em terreno ou lote vago fica condicionado ao atendimento das disposições deste Código relativas à construção de passeio e ao fechamento de terreno ou lote vago.~~

~~Subseção III No Lote em Obras~~

~~Art. 277 — Para os fins de aplicação deste Código, entende-se por lote em obras aquele onde esteja sendo construída ou modificada uma edificação.~~

~~Art. 278 — É permitida a instalação de engenho de publicidade no tapume ou no muro frontal sobre o alinhamento do lote em obras ou na sua área de afastamento frontal, desde que:~~

~~I — a estrutura do engenho seja afixada dentro da área delimitada pelo tapume e diretamente sobre o solo;~~

~~II — a altura máxima do engenho seja de 2,30 m (dois metros e trinta centímetros), contados a partir do ponto médio do passeio no alinhamento;~~

~~III — o engenho seja afixado na edificação ou no solo e atenda ao previsto pelo art. 284 deste Código, no caso de se utilizar o afastamento frontal.~~

~~Art. 279 — É permitida a instalação de engenho de publicidade na edificação em construção ou em modificação, desde que:~~

~~I — o engenho seja afixado diretamente sobre a edificação em construção ou modificação;~~

~~II — sua projeção ortogonal não ultrapasse as dimensões da edificação em construção ou modificação;~~

~~III — seja respeitado o limite de 50% (cinquenta por cento) da área total permitida nos termos deste Código.~~

~~Art. 280 — É permitida a utilização das telas protetoras como engenho de publicidade em lote em obras até que o revestimento da fachada esteja concluído, respeitado o previsto no inciso III do art. 268 deste Código.~~

~~Subseção IV No Lote Edificado~~

~~Art. 281 — Entende-se por lote edificado aquele onde existe edificação concluída ou aquele onde é exercida uma atividade.~~

~~Art. 282 — É vedada a instalação de engenho de publicidade na edificação de uso exclusivamente residencial e na parte residencial da edificação de uso misto, nos termos da legislação de parcelamento, ocupação e uso do solo.~~

~~Art. 283 — É permitida a instalação de engenho de publicidade no muro frontal do lote edificado, desde que sua altura máxima seja de 2,30 m (dois metros e trinta centímetros), contados a partir do ponto médio do passeio no alinhamento.~~

~~Art. 284 — É permitida a instalação de engenho de publicidade na área de afastamento frontal do lote edificado, desde que:~~

~~I — o lote seja lindeiro a via coletora;~~

~~II — a área máxima de exposição do engenho seja de 10,00m² (dez metros quadrados);~~

~~III — o engenho seja afixado na edificação ou no solo;~~

~~IV — a edificação seja de uso não residencial;~~

~~V — sejam atendidos os dispositivos do art. 286 deste Código.~~

~~Art. 285 — É proibida a instalação de engenho de publicidade na área dos afastamentos laterais e de fundos de lote edificado.~~

Art. 286 — É permitida a instalação de engenho de publicidade em edificação desde que:

I — seja respeitado o limite de 50% (cinquenta por cento) da área total permitida nos termos deste Código;

II — sejam atendidos os seguintes requisitos:

a) quando instalado em paralelo à fachada, o engenho não poderá avançar mais de 0,50 m (meio metro) além do plano da fachada, incluídos os dispositivos para iluminação, e deverá ter todos os seus pontos a altura acima de 2,30 m (dois metros e trinta centímetros) do piso imediatamente abaixo dele;

b) quando instalado em bandeira ou em posição perpendicular ou oblíqua à fachada, o engenho poderá avançar até 1,50 m (um metro e meio) além do plano da fachada, devendo ser respeitada a altura mínima de 2,30 m (dois metros e trinta centímetros) medidos entre o ponto mais baixo do engenho e o piso imediatamente abaixo dele, sendo vedado o avanço sobre o passeio;

c) quando instalado sobre fachada de edificação, a projeção ortogonal do engenho deve estar totalmente contida dentro dos limites da fachada;

d) quando instalado sobre marquise ou corpo avançado, o engenho deverá:

1) ficar limitado, no máximo, às dimensões da marquise ou corpo avançado;

2) respeitar a altura máxima de 1,50 m (um metro e meio), podendo esta ser ampliada somente nos casos de existência de sobreloja, desde que respeitados os limites físicos da sobreloja, preservadas a sua ventilação e iluminação internas;

e) quando instalado sobre a cobertura das edificações, o engenho deverá:

1) possuir estrutura própria de sustentação;

2) manter sua projeção dentro dos limites da cobertura sobre a qual se apóia;

3) respeitar altura máxima de 5,00 m (cinco metros) contados a partir da laje sobre a qual se apóia;

f) quando instalado em empena cega de edificação, o engenho deverá manter sua projeção dentro dos limites da empena sobre a qual se apóia.

Parágrafo único — Para os fins de aplicação deste Código, entende-se por:

I — fachada, cada uma das faces da edificação, exceto a empena cega;

II — marquise, a laje projetada sobre o passeio ou sobre o afastamento frontal situada no mesmo nível da cobertura do primeiro pavimento de uma edificação;

III — empena cega, a face da edificação sem aberturas e construída nas divisas laterais ou de fundos do lote.

Art. 287 — É permitida a instalação de engenho de publicidade sobre cobertura de edificação somente em terrenos edificados lindeiros às vias arteriais ou de ligação regional, sem prejuízo da regra prevista no art. 273 deste Código.

Seção IV Do Licenciamento

Art. 288 — A instalação de engenho de publicidade sujeita-se a processo prévio de licenciamento, do qual resultará documento de licenciamento próprio, expedido a título precário, pelo Executivo.

§ 1º — Ficam dispensados da exigência de que trata o *caput*, quando instalados nos limites do imóvel, os engenhos de publicidade:

I — classificados como simples, desde que a soma das áreas dos engenhos em um mesmo imóvel ou estabelecimento não exceda 1,0 m² (um metro quadrado);

II — constituídos por placas de identificação em obras, obrigatórias pela legislação municipal, estadual ou federal;

III — constituídos por placas de identificação de instituições públicas.

§ 2º — A dispensa de licenciamento prevista no § 1º deste artigo não se aplica ao engenho de publicidade instalado em logradouro público.

§ 3º — A dispensa de licenciamento prevista no § 1º deste artigo não desobriga o proprietário ou responsável pelo engenho do cumprimento das demais exigências deste Código.

§ 4º — O licenciamento para engenhos complexos deverá ser requerido ao órgão municipal competente, que obedecerá no processo respectivo às seguintes exigências:

I — os novos espaços para engenhos de publicidade serão submetidos à aprovação do Conselho Municipal de Meio Ambiente (COMAM), que terá o prazo máximo de 3 (três) sessões ordinárias para emitir o parecer;

II — o licenciamento deverá ser concedido ou negado no prazo máximo de 30 (trinta) dias após o parecer do COMAM;

III — todo licenciamento concedido deverá estar disponível no endereço eletrônico do órgão público responsável;

IV — os novos licenciamentos deverão constar no Diário Oficial do Município e no endereço eletrônico do órgão público responsável.

Art. 289 — O licenciamento para instalação de engenho de publicidade complexo fica condicionado à apresentação, pelo requerente, da respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) do profissional devidamente registrado no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de Minas Gerais (CREA/MG).

Parágrafo único — Ficam dispensados da apresentação de ART a pintura mural e o engenho desprovido de estrutura de sustentação e cuja área de exposição de publicidade seja inferior a 10,00 m² (dez metros quadrados).

Art. 290 — Nos conjuntos urbanos tombados, o Executivo poderá autorizar a veiculação de publicidade, desde que atendidas as normas de tombamento e de preservação em vigor.

~~Art. 291 — Qualquer alteração quanto ao local de instalação, à dimensão e à propriedade do engenho de publicidade implica novo licenciamento, devendo seu proprietário ou responsável, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, a contar da data da ocorrência, tomar as seguintes providências:~~

- ~~I — proceder à baixa do engenho originário, objeto da alteração;~~
~~II — efetuar o licenciamento do engenho alterado.~~

~~Parágrafo único — Nos casos de transferência de propriedade do engenho publicitário sem alteração de sua dimensão ou do local de sua instalação, será necessário apenas atualizar o licenciamento com os dados do novo proprietário.~~

~~Art. 292 — Serão considerados co-responsáveis, em caso de infração ao previsto neste Código ou em seu regulamento, a empresa proprietária do engenho de publicidade, a agência de publicidade, o anunciante e o proprietário ou possuidor do imóvel onde estiver instalado o engenho, cabendo assim a todos a aplicação da multa correspondente à infração.~~

~~§ 1º — O processo administrativo para apuração de infração observará os seguintes prazos máximos:~~

- ~~I — 20 (vinte) dias para o infrator oferecer defesa ou impugnação do auto de infração, contados da data da ciência da autuação;~~
~~II — 30 (trinta) dias para a autoridade competente julgar o auto de infração, contados da data da sua lavratura, apresentada ou não a defesa ou impugnação;~~

~~III — (VETADO)~~

~~§ 2º — (VETADO)~~

~~§ 3º — (VETADO)~~

CAPÍTULO II

DA INSTALAÇÃO DE ENGENHO DE PUBLICIDADE

Arts. 262 a 292 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 76)

Seção I

Das Diretrizes e Definições

Art. 262 - Este Capítulo é aplicável a todo engenho de publicidade exposto na paisagem urbana e visível de qualquer ponto do espaço público.

Art. 263 - Constituem diretrizes a serem observadas no disciplinamento da instalação do engenho de publicidade:

- I - garantia de livre acesso à infraestrutura 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 desta Lei, 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 - não obstrução de elementos de ventilação e iluminação das edificações;
- VII - compatibilização técnica entre as modalidades de engenho e os locais aptos a receber cada uma delas, nos termos desta Lei;
- VIII - zelo pela segurança da população, das edificações e do logradouro público.

Art. 264 - Para os fins desta Lei, não são considerados como engenho de publicidade:

- I - os que contenham mensagens obrigatórias por legislação federal, estadual ou municipal;
- II - as placas públicas de sinalização colocadas por órgão federal, estadual ou municipal;
- III - as denominações de prédios e condomínios quando possuírem área de até 1,00m² (um metro quadrado);
- IV - qualquer elemento, pintura, adesivo ou similar, com função decorativa, bem como revestimento de fachada diferenciado;
- V - os que contenham referências que indiquem lotação, capacidade e os que recomendem cautela ou indiquem perigo, desde que sem qualquer legenda, dístico ou desenho de valor publicitário;
- VI - os banners ou pôsteres que veiculem exclusivamente mensagem de propaganda dos eventos culturais que serão exibidos na própria edificação do museu, teatro ou cinema onde estão instalados, desde que a área dedicada aos patrocinadores não ultrapasse 50% (cinquenta por cento) do tamanho do engenho;
- VII - os logotipos ou logomarcas de postos de abastecimento e serviços, quando veiculados nos equipamentos próprios do mobiliário, como bombas, densímetros e similares;
- VIII - os que contenham indicação de monitoramento de empresas de segurança com área máxima de 0,04m² (quatro decímetros quadrados);
- IX - os que contenham as bandeiras dos cartões de crédito aceitos no estabelecimento comercial, desde que não ultrapassem a área total de 0,09m² (nove decímetros quadrados);
- X - os expostos no interior de estabelecimentos comerciais, desde que não estejam fixados em qualquer vão ou abertura que componha a fachada, inclusive vitrines;
- ~~XI — os que contenham mensagem alusiva à disponibilidade do imóvel para venda ou aluguel, desde que contenham apenas indicação e telefone do anunciante e área máxima de 1,00m² (um metro quadrado).~~
- XI - os que contenham mensagem alusiva à disponibilidade do imóvel para venda, aluguel ou destinação similar.

Inciso XI com redação dada pela Lei nº 10.893, de 23/12/2015 (Art. 1º)

§ 1º - Denomina-se engenho provisório de divulgação aqueles mencionados no inciso XI, cuja utilização observará o seguinte:

- I - admitem-se, no máximo, dois engenhos provisórios de divulgação por imóvel anunciado;
- II - cada anúncio ocupará a área máxima de 0,50m² (meio metro quadrado);
- III - os anúncios conterão apenas indicação do anunciante, seu telefone e mensagem que indique a qual destinação o imóvel se encontra disponível;
- IV - é vedada a instalação na área comum dos prédios, devendo o engenho ser afixado exclusivamente em vão de janela, vitrine ou similar da unidade habitacional ou comercial anunciada, observadas as regras contidas na convenção do condomínio;
- V - poderá ser instalado apenas um engenho em lote ou terreno não edificado, diretamente sobre o solo, com área máxima de 1m² (um metro quadrado) e não ultrapassando a altura de 2m (dois metros), desde que fora da área destinada ao afastamento frontal mínimo, do fechamento do imóvel, de tapume ou barracão de obras.

§ 1º acrescentado pela Lei nº 10.893, de 23/12/2015 (Art. 2º)

§ 2º - A instalação de engenhos provisórios de divulgação independe de autorização.

§ 2º acrescentado pela Lei nº 10.893, de 23/12/2015 (Art. 2º)

§ 3º - A inobservância das normas do § 1º deste artigo sujeita o responsável pelo anúncio e, subsidiariamente, o proprietário do imóvel às sanções previstas em regulamento próprio

§ 3º acrescentado pela Lei nº 10.893, de 23/12/2015 (Art. 2º)

Art. 265 - Com relação à mensagem que transmitem, os engenhos de publicidade classificam-se em:

- I - indicativo: engenho que contém exclusivamente a identificação da atividade exercida no local em que está instalado ou a identificação da propriedade deste;
- II - publicitário: engenho que comunica qualquer mensagem de propaganda, sem caráter indicativo;
- III - cooperativo: engenho indicativo que também contém mensagem publicitária, não superior a 50% (cinquenta por cento) de sua área;
- IV - institucional: engenho que contém mensagem exclusivamente de cunho cívico ou de utilidade pública veiculada por órgão ou entidade do Poder Público.

Parágrafo único - De acordo com as características que possuem, os engenhos de publicidade classificam-se em:

I - simples: os que, cumulativamente:

- a) veiculem mensagem indicativa ou institucional;
- b) possuam área igual ou inferior a 1,00m² (um metro quadrado);
- c) não possuam dispositivo de iluminação ou animação;
- d) não possuam estrutura própria de sustentação;

II - complexos: todos os demais engenhos que não se enquadrem na descrição contida no inciso I deste artigo.

Seção II
Dos Locais de Instalação

Subseção I
Dos Locais Proibidos

Art. 266 - É proibida a instalação e manutenção de engenho de publicidade:

- I - nos corpos d'água, tais como rios, lagoas, lagos e congêneres, exceto quando vinculada a datas comemorativas, observado o interesse público e a autorização pelo Executivo;
- II - nos dutos de abastecimento de água, hidrantes e caixas d'água;
- III - sobre faixas de domínio nas rodovias e ferrovias, bem como nas áreas non aedificandi adjacentes às mesmas;
- IV - em edificação de uso exclusivamente residencial e na parte residencial da edificação de uso misto, nos termos da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo;
- V - nos afastamentos laterais e de fundos das edificações, ressalvadas as hipóteses previstas nos incisos VII e VIII do art. 269;
- VI - em marquise ou qualquer elemento da edificação que avance para além da fachada;
- VII - em toldos, exceto o engenho de publicidade classificado como indicativo na testeira frontal do toldo, limitado à altura máxima de 0,30m (trinta centímetros);
- VIII - em gradis ou em qualquer elemento translúcido utilizado para vedação;
- IX - em coberturas de edificações de qualquer tipologia;
- X - cobrindo total ou parcialmente portas e janelas ou em posição que altere as condições de circulação, ventilação ou iluminação da edificação;
- XI - na área de afastamento frontal do lote em obras;
- XII - na área de afastamento frontal mínimo do lote edificado localizado nas vias de ligação regional e arterial;
- XIII - em obra paralisada;
- XIV - onde obstruam visadas de referenciais simbólicas como edifícios históricos, obras de arte e Serra do Curral;
- XV - em terrenos e lotes vagos e em empenas cegas localizados nas Áreas de Diretrizes Especiais - ADEs - exclusivamente residenciais, na ADE da Pampulha, na ADE de Santa Tereza, na ADE do Mangabeiras, na ADE do Belvedere, na ADE Santa Lúcia, na ADE São Bento, na ADE Cidade Jardim, nas Zonas de Preservação Ambiental - ZPAMs - e nas Zonas de Proteção 1 e 2 - ZP-1 e ZP-2 -, nos termos da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo;

XVI - em terrenos e lotes vagos localizados na Zona Central de Belo Horizonte - ZCBH -, na Zona Hipercentral - ZHIP -, na Zona Central do Barreiro - ZCBA -, na Zona Central de Venda Nova - ZCVN - e em ambos os lados da Avenida do Contorno, nos termos da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo;

XVII - em terrenos e lotes vagos localizados nas Zonas de Proteção 3 - ZP-3;

XVIII - que veicule mensagem classificada como publicitária em lotes edificadas, à exceção da previsão contida nos arts. 269 e 270 desta Lei;

XIX - em obras públicas de arte, salvo para identificação do autor;

XX - que veicule mensagem:

a) de apologia à violência ou crime;

b) contrária ao pluralismo filosófico, ideológico, religioso ou político;

c) que promova a exclusão social ou discriminação de qualquer tipo;

XXI - no muro situado em qualquer local da cidade, exceto aquela destinada à veiculação de programação de eventos culturais, hipótese em que deverão obedecer às regras constantes do inciso VI do art. 264 desta Lei e terão área limitada a 15m² (quinze metros quadrados);

XXII - em empenas cegas localizadas na ZCBH, na ZHIP e em ambos os lados da Avenida do Contorno, nos termos da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo.

Parágrafo único - Excetua-se do disposto no inciso IV do caput deste artigo, a instalação de engenho de publicidade em empena cega de edificações de uso misto, desde que a edificação tenha, no mínimo, 5 (cinco) andares e esteja localizada em via arterial ou de ligação regional.

Subseção II

Dos Locais Permitidos

Art. 267 - Nas edificações existentes nos locais descritos no inciso XV do artigo 266 desta Lei, em edificações tombadas, em conjuntos urbanos protegidos e em monumentos públicos somente são admitidos engenhos de publicidade classificados como indicativos e institucionais.

Parágrafo único - A instalação de engenhos de publicidade nos locais previstos no caput deste artigo deve respeitar as determinações estabelecidas em deliberações pelo Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte para os conjuntos urbanos protegidos e imóveis com tombamento isolado.

Art. 268 - É permitida a instalação de engenho publicitário no espaço aéreo da propriedade, em caráter provisório, durante o evento que nela se realize, desde que licenciado para esse fim.

Art. 269 - Respeitado o disposto no Capítulo V do Título III desta Lei e as regras previstas neste Capítulo, a instalação de engenhos de publicidade classificados como institucionais somente será permitida nos seguintes locais:

I - em terreno ou lote vago lindeiro a via de ligação regional ou arterial, limitada a 2 (dois) engenhos por face de quadra;

II - em empena cega de edificações situadas em via de ligação regional ou arterial, fora da ZHIP, da ZCBH e de ambos os lados da Avenida do Contorno, limitada a 1 (uma) empena por face de quadra;

III - em telas protetoras de edificações em obra, respeitado o disposto no art. 275 desta Lei;

IV - sobre o solo na área de afastamento frontal em lotes edificadas, exceto no afastamento frontal mínimo nos localizados nas vias classificadas como de ligação regional ou arterial;

V - na fachada frontal das edificações, em paralelo, perpendicular ou oblíquo;

VI - em terrenos não parcelados, limitada a 1 (um) engenho a cada 100m (cem metros);

VII - em imóvel destinado exclusivamente a estacionamento ou manobra de veículos, desde que atendidas, cumulativamente, as seguintes condições:

a) tenha área mínima de 360m² (trezentos e sessenta metros quadrados);

b) a área total construída não ultrapasse 20m² (vinte metros quadrados);

c) esteja situado em via arterial ou de ligação regional, fora da ZCBH, da ZHIP e de ambos os lados da Avenida do Contorno;

d) observe o limite de 1 (um) engenho por face de quadra;

VIII - em imóvel destinado exclusivamente a fins comerciais que possuam área lateral não edificada, desde que atendidas, cumulativamente, as seguintes condições:

a) a área lateral não edificada tenha, no mínimo, 150m² (cento e cinquenta metros quadrados);

b) esteja situado em via arterial ou de ligação regional, fora da ZCBH, da ZHIP e de ambos os lados da Avenida do Contorno;

c) observe o limite de 1 (um) engenho por face de quadra;

d) o engenho de publicidade seja instalado inteiramente na área lateral e não avance sobre o afastamento frontal do imóvel.

IX - em imóvel destinado a campo de futebol de várzea, entendido como campo de uso público, usado para a prática de futebol amador, desde que atendidas condições a serem estabelecidas pelo Executivo.

Inciso IX acrescentado pela Lei n° 10.653, de 2/9/2013 (Art. 1°)

§ 1° - A utilização das formas de instalação de engenho de publicidade previstas nos incisos IV e V deste artigo será alternativa.

§ 2° - A limitação do número de engenhos por face de quadra prevista nos incisos I, II, VI, VII e VIII do caput deste artigo compreende todas as formas de instalação de publicidade previstas nesses incisos, de modo que a instalação do engenho baseada em um dos referidos incisos exclui a possibilidade de instalação dos demais na mesma face de quadra.

§ 3º - Para efeito do disposto na alínea "b" do inciso VII e na alínea "a" do inciso VIII do caput deste artigo, não se consideram como área construída as coberturas com até 3,00m (três metros) de altura e que não possuam fechamento lateral.

Art. 270 - Respeitado o disposto no art. 265 desta Lei, a permissão para a instalação das demais classificações de engenho de publicidade atenderá ao seguinte:

I - os engenhos de publicidade classificados como indicativos somente poderão localizar-se nos locais previstos nos incisos II, IV e V do caput do art. 269 desta Lei;

II - os engenhos de publicidade classificados como cooperativos somente poderão localizar-se nos locais previstos nos incisos II, IV e V do caput do art. 269 desta Lei;

III - os engenhos de publicidade classificados como publicitários somente poderão localizar-se nos locais previstos nos incisos I, II, III, VI, VII e VIII do caput do art. 269 desta Lei.

Seção III Das Condições para Instalação

Art. 271 - A altura máxima para instalação de engenho de publicidade é de 9,00m (nove metros), exceto quando instalado:

I - em empena cega;

II - sobre tela protetora de edificação em construção;

III - em pedestal com logotipo ou logomarca na extremidade, nos postos de abastecimento de combustíveis, com altura máxima de 12,00m (doze metros).

§ 1º - A altura a que se refere este artigo é contada do ponto médio do passeio no alinhamento.

§ 2º - A projeção do engenho deve estar contida nos limites do lote no qual o mesmo estiver instalado, não sendo admitido avançar sobre lote vizinho ou sobre logradouro público.

Art. 272 - O engenho de publicidade luminoso não poderá ser instalado em posição que permita a reflexão de luz nas fachadas laterais e de fundos dos imóveis contíguos ou que interfira na eficácia dos sinais luminosos de trânsito.

Art. 273 - O engenho de publicidade instalado em terreno ou lote vago, bem como nos locais previstos nos incisos VII e VIII do art. 269 terá, no máximo, 27m² (vinte e sete metros quadrados) de área.

Parágrafo único - O licenciamento do engenho de publicidade instalado em terreno e lote vago fica condicionado ao atendimento das disposições desta Lei relativas à construção de passeio e ao fechamento do terreno ou lote vago.

Art. 274 - O engenho de publicidade instalado sobre empena cega poderá ocupar até 50% (cinquenta por cento) da área da empena sobre a qual se apoia.

§ 1º - É permitida a fixação de apenas 1 (um) engenho de publicidade na empena cega da edificação.

§ 2º - É permitida a utilização de apenas 1 (uma) empena cega por edificação.

§ 3º - A iluminação em empena cega deverá ser direcionada exclusivamente ao engenho de publicidade.

Art. 275 - A utilização de telas protetoras de edificações em obras como engenho de publicidade somente será possível nas seguintes hipóteses:

I - reforma da fachada, até a conclusão de seu revestimento, limitada a 6 (seis) meses;

II - obra de edificação pública, mediante realização de licitação pelo Executivo, visando seu financiamento parcial ou integral;

III - obra de restauração de imóvel tombado.

§ 1º - A tela protetora deverá envolver toda a edificação, e a publicidade deverá ser veiculada na própria tela, sendo vedada a fixação de quaisquer engenhos sobre a mesma.

§ 2º - Fica vedada a utilização de engenho de publicidade em telas protetoras em obras de reforma ou modificação internas à edificação.

§ 3º - Na hipótese prevista no inciso III do caput deste artigo, fica facultado o uso de tela protetora como engenho de publicidade em outra edificação, situada em área de maior visibilidade, mediante autorização do Executivo, em área equivalente à das fachadas do imóvel tombado.

Art. 276 - O engenho de publicidade indicativo e cooperativo sobre o solo deverá atender aos seguintes requisitos:

I - engenhos verticais:

a) altura máxima de 2,10m (dois metros e dez centímetros);

b) largura máxima de 0,60m (sessenta centímetros);

c) possuir até 3 (três) faces;

II - engenhos horizontais:

a) altura máxima de 1,00m (um metro), contada a partir do piso natural do terreno;

b) espessura máxima de 0,20m (vinte centímetros), no caso de engenho de publicidade luminoso;

- c) comprimento máximo de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros);
- d) possuir apenas um plano, com utilização opcional de ambas as faces.

§ 1º - Somente poderá ser instalado um engenho por edificação.

§ 2º - No caso de edificação implantada em lote de esquina, poderá ser instalado um engenho por fachada voltada para o logradouro público.

~~Art. 277 - O engenho de publicidade instalado na fachada frontal, em paralelo à mesma, deverá atender aos seguintes requisitos:~~

- ~~I - um engenho para cada vão de acesso, somente no pavimento térreo e em galerias superiores recuadas;~~
- ~~II - encaixar-se no vão das portas, entre ombreiras;~~
- ~~III - estar alinhado com a fachada, não podendo se projetar além desta;~~
- ~~IV - apresentar altura máxima de 0,50m (cinquenta centímetros);~~
- ~~V - apresentar espessura máxima de 0,20m (vinte centímetros);~~
- ~~VI - apresentar altura mínima de 2,30m (dois metros e trinta centímetros), medida entre o ponto mais baixo do anúncio e o ponto mais alto do passeio.~~

~~§ 1º - No caso de a fachada da edificação não apresentar pilares aparentes ou marcações de vãos, deve-se associar a instalação do engenho com o acesso principal da edificação e atender aos seguintes requisitos:~~

- ~~I - altura máxima de 0,80m (oitenta centímetros);~~
- ~~II - altura mínima de 2,30m (dois metros e trinta centímetros), medida entre o ponto mais baixo do anúncio e o ponto mais alto do passeio;~~
- ~~III - espessura máxima de 0,20m (vinte centímetros);~~
- ~~IV - área igual a 0,50m² (meio metro quadrado) para cada 1,00m (um metro) de comprimento da fachada do estabelecimento.~~

~~§ 2º - Se a altura ou a largura do vão da porta for maior que 3,00m (três metros), a altura máxima da placa será de 0,80m (oitenta centímetros), desde que respeitada altura mínima de 2,30m (dois metros e trinta centímetros), medida entre o ponto mais baixo do anúncio e o ponto mais alto do passeio, e a área máxima igual a 0,50m² (meio metro quadrado) para cada 1,00m (um metro) de comprimento da fachada do estabelecimento.~~

Art. 277 - O engenho de publicidade instalado na fachada frontal, em paralelo à mesma, deverá atender aos seguintes requisitos:

- I - 1 (um) engenho para cada estabelecimento, somente no pavimento térreo e em galerias superiores recuadas, exceto no caso de shopping centers;
- II - estar alinhado com a fachada, não podendo se projetar além desta;
- III - apresentar espessura máxima de 0,20m (vinte centímetros);
- IV - apresentar altura mínima de 2,30m (dois metros e trinta centímetros), medida entre o ponto mais baixo do anúncio e o ponto mais alto do passeio.

Art. 277 com redação dada pela Lei nº 10.065, de 12/1/2011 (Art. 13)

§ 1º - Aos hotéis e hospitais, além do engenho previsto no inciso I do caput deste artigo, será permitida a instalação de engenho de publicidade adicional em qualquer ponto da fachada da edificação, podendo o mesmo possuir até 3 (três) faces, respeitadas as seguintes dimensões:

- I - limitação vertical de até 3m (três metros);
- II - limitação horizontal de 3/4 (três quartos) da extensão horizontal da fachada.

§1º acrescentado pela Lei nº 11.179, de 30/7/2019 (Art. 1º)

§ 2º - O disposto no § 1º deste artigo aplica-se a todos os hotéis e hospitais, inclusive aos situados dentro das áreas de diretrizes especiais, da ZHIP e da ZCBH, de ambos os lados da Avenida do Contorno.

§2º acrescentado pela Lei nº 11.179, de 30/7/2019 (Art. 1º)

~~Art. 278 - O engenho de publicidade instalado na fachada frontal, em posição perpendicular ou oblíqua à mesma, obedecerá ao seguinte:~~

- ~~I - 1 (um) por atividade comercial que esteja no pavimento térreo;~~
- ~~II - ter projeção com comprimento máximo de 2/3 (dois terços) da largura do passeio limitada a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros);~~
- ~~III - altura máxima igual a 0,50m (cinquenta centímetros);~~
- ~~IV - espessura máxima igual a 0,05m (cinco centímetros), se iluminado, e de até 0,15m (quinze centímetros), se luminoso;~~
- ~~V - devem estar instalados a uma altura mínima de 2,30m (dois metros e trinta centímetros), medidos entre o ponto mais baixo do anúncio e o ponto mais alto do passeio.~~

~~§ 1º - Os engenhos de publicidade a que se refere o caput deste artigo deverão deixar um espaçamento mínimo de 0,15m (quinze centímetros) entre as suas extremidades laterais e os alinhamentos da marquise e da fachada do imóvel, não devendo, portanto, ultrapassar a área sob a marquise.~~

~~§ 2º - No caso de edificações de dois pavimentos, é possível a instalação de engenhos publicitários perpendiculares também no segundo pavimento, desde que este abrigue uma única atividade comercial.~~

~~§ 3º - Para edifícios com 3 (três) ou mais pavimentos, será permitida a colocação de uma placa perpendicular à fachada, de caráter indicativo, destinada aos estabelecimentos instalados no interior dos mesmos, próximo ao acesso principal do edifício.~~

Art. 278 - O engenho de publicidade instalado na fachada frontal, em posição perpendicular ou oblíqua à mesma, obedecerá ao seguinte:

I - 1 (um) por estabelecimento que esteja no pavimento térreo;

II - ter projeção com comprimento máximo de 2/3 (dois terços) da largura do passeio limitada a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros);

III - apresentar espessura máxima igual a 0,05m (cinco centímetros), se iluminado, e de até 0,15m (quinze centímetros), se luminoso;

IV - estar instalado a uma altura mínima de 2,30m (dois metros e trinta centímetros), medidos entre o ponto mais baixo do anúncio e o ponto mais alto do passeio.

§ 1º - O engenho de publicidade a que se refere o *caput* deste artigo deverá deixar um espaçamento mínimo de 0,15m (quinze centímetros) entre as suas extremidades laterais e os alinhamentos da marquise e da fachada do imóvel, não devendo, portanto, ultrapassar a área sob a marquise.

§ 2º - No caso de edificações de dois pavimentos, é possível a instalação de engenhos publicitários perpendiculares também no segundo pavimento, desde que este abrigue uma única atividade comercial.

Art. 278 com redação dada pela Lei nº 10.065, de 12/1/2011 (Art. 14)

~~Art. 279 - O engenho de publicidade pintado e as letras isoladas aplicadas diretamente sobre a fachada atenderão ao seguinte:~~

~~I - as letras isoladas aplicadas sobre a fachada poderão ter no máximo 0,05m (cinco centímetros) de espessura e altura máxima igual a 0,50m (cinquenta centímetros), não importando o material utilizado;~~

~~II - no caso de anúncio pintado, fica proibida a pintura de fundo diferenciada da cor da fachada, bem como de frisos emoldurando o anúncio;~~

~~III - no caso de edificações de apenas 2 (dois) pavimentos, é possível a instalação de engenhos pintados ou de letras isoladas em ambos, desde que cada um comporte uma única atividade comercial;~~

~~IV - no caso de edificações que comportem diversas atividades, fica proibida a instalação de letras soltas acima do térreo.~~

Art. 279 - A área máxima de exposição de engenho de publicidade indicativo ou cooperativo na fachada frontal da edificação será o resultado da proporção de:

I - 0,45m² (quarenta e cinco decímetros quadrados) para cada 1,00m (um metro) de testada medida sobre o alinhamento do lote correspondente;

II - 0,50m² (meio metro quadrado) para cada 1,00m (um metro) de testada medida sobre o alinhamento do lote correspondente, para estabelecimentos que atendam o seguinte:

a) equipamentos de grande porte, conforme definição do regulamento desta Lei;

b) a fachada da edificação não apresente marcações aparentes da estrutura ou de pavimentos e possua altura mínima de 5,00m (cinco metros), contados a partir do ponto médio do passeio no alinhamento.

Art. 279 com redação dada pela Lei nº 10.065, de 12/1/2011 (Art. 15)

Art. 280 - Visando assegurar condições estéticas e de segurança, o Executivo poderá regulamentar a utilização de materiais de execução e acabamento dos engenhos de publicidade.

Seção IV Do Licenciamento e Fiscalização

Art. 281 - A instalação de engenho de publicidade sujeita-se a processo prévio de licenciamento, mediante requerimento ao Executivo, do qual resultará documento de licenciamento próprio, expedido a título precário.

§ 1º - Ficam dispensados da exigência de que trata o *caput* deste artigo os engenhos de publicidade classificados como simples.

§ 2º - A dispensa de licenciamento prevista no § 1º deste artigo não se aplica ao engenho de publicidade instalado em logradouro público, que estará sujeito às regras específicas estabelecidas nesta Lei.

§ 3º - A dispensa de licenciamento prevista no § 1º deste artigo não desobriga o responsável pelo engenho do cumprimento das demais exigências desta Lei.

§ 4º - O regulamento definirá as características de engenhos para os quais será exigida, no processo de licenciamento, indicação de responsável técnico pela sua instalação, devidamente registrado no CREA.

Art. 282 - Expedido o documento de licenciamento, será obrigatória, em espaço do próprio engenho, a indicação do seu respectivo número e do nome do licenciado.

Art. 283 - O documento de licenciamento deverá ser mantido à disposição da fiscalização municipal para apresentação imediata no local onde estiver instalado o engenho ou, se este estiver instalado em terreno ou lote vago, no local indicado no requerimento original.

Art. 284 - Qualquer alteração quanto ao local de instalação, à dimensão e à propriedade do engenho de publicidade implica novo e prévio licenciamento.

Art. 285 - Não poderá permanecer instalado o engenho de publicidade que:

- I - veicule mensagem fora do prazo autorizado;
- II - veicule mensagem relativa a estabelecimento desativado;
- III - esteja em mau estado de conservação nos aspectos visual e estrutural;
- IV - acarrete risco à segurança dos ocupantes das edificações e à população em geral;
- V - não atenda aos requisitos desta Lei;
- VI - não obedeça ao padrão fixado pelo Executivo.

Art. 286 - Para fins de fiscalização, serão consideradas responsáveis pelo engenho de publicidade as pessoas relacionadas no art. 12, parágrafo único e seus incisos, da Lei nº 5.641, de 22 de dezembro de 1989, independente da ordem ali inscrita.

§ 1º - No caso de engenho de publicidade indicativo instalado irregularmente, será responsabilizado o proprietário do engenho.

§ 2º - Nos demais casos de engenhos de publicidade instalados irregularmente, serão responsabilizados, individualmente, o anunciante, a agência de publicidade, o proprietário do engenho, o dono do imóvel e o responsável pela sua instalação.

§ 3º - No caso de edificações de múltiplos usuários, o condomínio será considerado responsável pelo engenho de publicidade instalado no local, pelo que respondem solidariamente os coproprietários do imóvel, mesmo quando não constituído formalmente o condomínio.

Art. 287 - Constatada a irregularidade do engenho, fica o responsável obrigado a removê-lo no prazo fixado na notificação, sob pena de aplicação de multa diária, conforme dispuser o regulamento desta Lei.

§ 1º - Não removido o engenho irregular pelo responsável, o Poder Público procederá à remoção do mesmo, mantendo, em qualquer hipótese, a multa a que se refere o caput deste artigo.

§ 2º - Enquanto não realizada a remoção do engenho, nos termos do disposto no § 1º deste artigo, o Poder Público poderá sobrepor ao mesmo tarja alusiva à irregularidade ou cobri-lo total ou parcialmente.

Art. 288 - Ocorrendo a retirada do engenho, fica o responsável obrigado a providenciar sua baixa junto ao órgão municipal competente, conforme dispuser o regulamento, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, a contar da data da ocorrência.

Art. 289 - O regulamento deverá prever critérios que assegurem a proporcionalidade entre a multa e a área de exposição do engenho.

Seção V Do Cadastro

Art. 290 - O engenho de publicidade, licenciado ou não, inclusive o classificado como simples, deverá integrar cadastro municipal específico, cujos elementos darão suporte ao exercício do poder de polícia.

Art. 291 - A inscrição de engenho de publicidade no cadastro será feita:

- I - mediante solicitação do responsável;
- II - de ofício, com base nas informações obtidas pelo Executivo;
- III - por órgãos da Administração Direta ou Indireta do Município em se tratando de engenho instalado em ônibus, táxi ou mobiliário urbano vinculado àquele serviço.

Parágrafo único - A área do engenho de publicidade será arbitrada pelo agente público responsável quando sua apuração for impedida ou dificultada.

Seção VI Disposições Finais

Art. 292 - Regulamento irá dispor sobre os prazos e as condições para o licenciamento dos engenhos de publicidade.

Parágrafo único - No caso de haver mais de um interessado no licenciamento de engenho publicitário, nos moldes previstos nos incisos I, II, VI, VII e VIII do caput do art. 269 desta Lei, a forma de escolha dos interessados será definida em regulamento.

~~Seção V~~ ~~Das Condições para Instalação~~

~~Art. 293 - Expedido o documento de licenciamento, será obrigatória, em espaço do próprio engenho, a indicação do seu respectivo número e do nome do licenciado.~~

~~Parágrafo único—Para o engenho de publicidade instalado em cobertura de edificação será obrigatória a indicação das informações referidas no caput deste artigo no acesso principal da edificação.~~

~~Art. 293 revogado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 91, II)~~

~~Art. 294—O documento de licenciamento deverá ser mantido à disposição da fiscalização municipal para apresentação imediata no local onde estiver instalado o engenho ou, se este estiver instalado em terreno ou lote vago, no local indicado no requerimento original.~~

~~Art. 294 revogado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 91, II)~~

~~Art. 295—Não poderá ser mantido instalado o engenho de publicidade que:~~

- ~~I—veicule mensagem fora do prazo autorizado;~~
- ~~II—veicule mensagem relativa a estabelecimento desativado;~~
- ~~III—esteja em mau estado de conservação nos aspectos visual e estrutural;~~
- ~~IV—acarrete risco, atual ou iminente, à segurança dos ocupantes das edificações e à população em geral.~~

~~Parágrafo único—O descumprimento do previsto no caput deste artigo sujeita o infrator à imediata apreensão do engenho ou à afixação de aviso de publicidade ilegal no engenho, independentemente de prévia notificação, sem prejuízo da aplicação das demais penalidades cabíveis.~~

~~Art. 295 revogado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 91, II)~~

~~Art. 296—Ocorrendo a retirada do engenho, fica o proprietário ou responsável obrigado a providenciar sua baixa junto aos órgãos municipais responsáveis pelo exercício do poder de polícia e pelos atos relativos à competência tributária, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, a contar da data da ocorrência.~~

~~Art. 296 revogado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 91, II)~~

Seção VI Do Cadastro e da Fiscalização

~~Art. 297—O engenho de publicidade, licenciado ou não, integrará cadastro municipal específico, cujos elementos darão suporte ao exercício do poder de polícia e aos atos relativos à competência tributária.~~

~~Art. 297 revogado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 91, II)~~

~~Art. 298—A inscrição de um dado engenho no cadastro será feita:~~

- ~~I—mediante solicitação do proprietário do engenho;~~
- ~~II—de ofício, com base nas informações obtidas pelo Executivo;~~
- ~~III—pela empresa concessionária do sistema de transporte público do Município de Belo Horizonte, em se tratando de publicidade em ônibus, táxis e mobiliário urbano vinculado a aquele serviço.~~

~~Parágrafo único—A área do engenho será arbitrada pelo agente de fiscalização do Executivo quando sua apuração for impedida ou dificultada.~~

~~Art. 298 revogado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 91, II)~~

~~Art. 299—São obrigados a prestar informações ao Executivo sobre a propriedade do engenho, sempre que solicitados:~~

- ~~I—o anunciante cuja publicidade estiver sendo veiculada no engenho no momento da diligência fiscal;~~
- ~~II—o proprietário do imóvel onde o engenho se encontra instalado;~~
- ~~III—o proprietário da empresa onde o engenho se encontra instalado;~~
- ~~IV—o condomínio ou a empresa administradora de condomínio, no caso de ser condominial o imóvel, onde o engenho se encontra instalado;~~
- ~~V—aquele que confeccionar ou instalar o engenho.~~

~~Art. 299 revogado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 91, II)~~

Art. 300 - (VETADO)

~~Art. 301—O regulamento deverá prever critérios que assegurem a proporcionalidade entre a multa e a área de exposição do engenho.~~

~~Art. 301 revogado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 91, II)~~

Seção VII Do Engenho de Publicidade Instalado

Art. 302 - (VETADO)

Art. 303 - (VETADO)

CAPÍTULO III DA ANTENA DE TELECOMUNICAÇÃO

Art. 304 - A localização, a instalação e a operação de antena de telecomunicação com estrutura em torre ou similar obedecerão às determinações contidas nas Leis Municipais nºs 8.201, de 17 de setembro de 2001, e 7.277, de 17 de dezembro de 1997, e das que as modificarem ou sucederem.

TÍTULO VII DA INFRAÇÃO

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 305 - A ação ou a omissão que resultem em inobservância às regras deste Código constituem infração, que se classifica em leve, média, grave e gravíssima.

Art. 306 - O regulamento definirá a classificação de cada infração prevista neste Código, considerando o grau de comprometimento à saúde, à segurança, ao meio ambiente, à paisagem urbana, ao patrimônio, ao trânsito e ao interesse público.

§ 1º - A classificação de que trata o *caput* conterà a especificação da infração e o dispositivo deste Código que a prevê.

§ 2º - (VETADO)

§ 3º - (VETADO)

§ 4º - (VETADO)

CAPÍTULO II DAS PENALIDADES

Art. 307 - O cometimento de infração implicará a aplicação das seguintes penalidades:

~~I - notificação;~~

Inciso I revogado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 91, I)

II - multa;

III - apreensão de produto ou equipamento;

IV - embargo de obra ou serviço;

V - cassação do documento de licenciamento;

~~VI - interdição da atividade;~~

VI - interdição da atividade ou do estabelecimento;

Inciso VI com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 77)

VII - demolição.

~~Parágrafo único - Quando o infrator praticar, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as penalidades pertinentes.~~

§ 1º - Quando o infrator praticar, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as penalidades pertinentes.

Parágrafo único renumerado como § 1º pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 77)

§ 2º - Decreto irá dispor sobre as infrações que comportam notificação prévia ou acessória, e sobre as hipóteses em que a notificação é dispensada.

§ 2º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 77)

Art. 308 - A aplicação da penalidade prevista no art. 307 deste Código não isenta o infrator da obrigação de reparar o dano resultante da infração.

Art. 309 - Responderá solidariamente com o infrator quem, de qualquer modo, concorrer para a prática da infração ou dela se beneficiar.

Art. 310 - A notificação implica a obrigatoriedade de o infrator sanar a irregularidade dentro do prazo fixado em regulamento.

§ 1º - (VETADO)

§ 2º - (VETADO)

Art. 310-A - A notificação será dispensada quando:

I - houver apreensão, interdição ou embargo imediatos;

II - houver obstrução de via pública;

III - houver exercício de atividade ou instalação de engenho não licenciado em logradouro público;

IV - o infrator já tiver sido autuado por cometimento da mesma infração no período compreendido nos 24 (vinte e quatro) meses imediatamente anteriores;

V - nos demais casos previstos no regulamento desta Lei.

Art. 310-A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 78)

~~Art. 311 - A multa será aplicada quando o infrator não sanar a irregularidade dentro do prazo fixado na notificação.~~

Art. 311 - A multa será aplicada quando o infrator não sanar a irregularidade dentro do prazo fixado na notificação, ou imediatamente, nas hipóteses em que não haja previsão, nesta Lei ou em seu regulamento, de notificação prévia.

Caput com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 79)

~~§ 1º - A multa será fixada em real, obedecendo à seguinte escala:~~

~~I - na infração leve, de R\$30,00 (trinta reais) a R\$150,00 (cento e cinquenta reais);~~

~~II - na infração média, de R\$200,00 (duzentos reais) a R\$400,00 (quatrocentos reais);~~

~~III - na infração grave, de R\$500,00 (quinhentos reais) a R\$1.500,00 (mil e quinhentos reais);~~

~~IV - na infração gravíssima, de R\$1.700,00 (mil e setecentos reais) a R\$3.600,00 (três mil e seiscentos reais).~~

§ 1º - A multa será fixada em real, obedecendo à seguinte escala:

I - na infração leve, de R\$50,00 (cinquenta reais) a R\$300,00 (trezentos reais);

II - na infração média, de R\$400,00 (quatrocentos reais) a R\$1.000,00 (mil reais);

III - na infração grave, de R\$1.200,00 (um mil e duzentos reais) a R\$3.000,00 (três mil reais);

IV - na infração gravíssima, de R\$4.000,00 (quatro mil reais) a R\$10.000,00 (dez mil reais).

§ 1º com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 79)

§ 2º - Em caso de primeira e segunda reincidência, a multa será aplicada, respectivamente, em dobro ou em triplo em relação aos valores previstos no § 1º deste artigo.

~~§ 3º - Considera-se reincidência, para os fins deste Código, o cometimento da mesma infração pela qual foi aplicada penalidade anterior, dentro do prazo de 12 (doze) meses, contados do licenciamento respectivo ou da última autuação por prática ou persistência da mesma infração, o que se der por último.~~

§ 3º - Considera-se reincidência, para os fins desta Lei, o cometimento da mesma infração pela qual foi aplicada penalidade anterior, dentro do prazo de 24 (vinte e quatro) meses, contados da última autuação, por prática ou persistência na mesma infração, mesmo que tenha sido emitido novo documento de licenciamento.

§ 3º com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 79)

§ 4º - Os valores de multa serão reajustados anualmente nos mesmos termos da legislação específica em vigor.

~~§ 5º - O prazo para pagamento da multa será fixado pelo regulamento deste Código, sendo que, após o vencimento, será o valor respectivo inserido em dívida ativa.~~

§ 5º - A multa deverá ser paga no prazo fixado no regulamento desta Lei e, na hipótese de não pagamento, poderá ser inscrita em dívida ativa 30 (trinta) dias após o vencimento desse prazo.

§ 5º com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 79)

Art. 312 - O regulamento deverá indicar os casos em que a multa será aplicada diariamente.

Parágrafo único - Sanada a irregularidade, o infrator comunicará por escrito o fato ao Executivo e, uma vez constatada sua veracidade, o termo final do curso diário da multa retroagirá à data da comunicação feita.

Art. 312-A - As multas aplicadas aos responsáveis pela fixação de cartazes, faixas e outros meios de publicidade corresponderão, no mínimo, a 3 (três) vezes o custo de remoção do respectivo engenho de publicidade.

Art. 312-A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 80)

Art. 313 - A penalidade de apreensão de produto ou equipamento será aplicada quando sua comercialização ou utilização, respectivamente, estiver em desacordo com o licenciamento ou sem este, sem prejuízo da aplicação da multa cabível.

~~§ 1º - Poderá haver apreensão imediata de produto ou equipamento simultaneamente com a aplicação de notificação ou multa, nos casos que o regulamento prever.~~

§ 1º - Ocorrera a apreensão imediata de bem simultaneamente à aplicação de multa:

I - no caso de exercício de atividade comercial sem licença no logradouro público, ainda que acondicionados em bolsas, sacolas, malas ou similares, mesmo que apoiadas sobre o corpo;

II - nos casos previstos no regulamento desta Lei.

§ 1º com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 81)

~~§ 2º - O produto ou equipamento apreendido será restituído mediante comprovação de depósito do valor correspondente à multa aplicada, acrescida do preço público de remoção, transporte e guarda do bem apreendido, definido em decreto, desde que comprovada a origem regular do produto.~~

§ 2º - O bem apreendido será restituído mediante comprovação de depósito do valor correspondente à multa aplicada, acrescida do preço público de remoção, transporte e guarda do mesmo, definido em decreto, desde que comprovada a origem regular do produto, nos seguintes prazos:

I - 24 (vinte e quatro) horas, no caso de produto perecível;

II - 30 (trinta) dias, no caso de produto ou equipamento não perecível.

§ 2º com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 81)

~~§ 3º - O produto ou equipamento apreendido e não reclamado no prazo fixado pelo regulamento, variável conforme a natureza do bem, e nem retirado no prazo fixado para liberação, será vendido em hasta pública pelo Executivo ou doado ao órgão municipal de assistência social, de acordo com a conveniência do Executivo.~~

§ 3º - O bem apreendido e não reclamado no prazo fixado no § 2º deste artigo, e nem retirado no prazo fixado para liberação, será destruído ou inutilizado, ressalvadas as seguintes hipóteses:

I - quando necessário à instrução criminal;

II - quando for de interesse público a doação para fim social, destinado exclusivamente a órgão ou entidade de assistência social;

III - quando for recomendável a alienação, por razões econômicas, que deverá ser realizada por meio de hasta pública pelo Executivo.

§ 3º com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 81)

§ 4º - A importância apurada na venda em hasta pública será aplicada no pagamento da multa e no ressarcimento das despesas de que trata o § 2º deste artigo, restituindo-se ao infrator o valor remanescente.

§ 5º - Nas hipóteses previstas no § 2º deste artigo, fica o Executivo isento de qualquer responsabilidade relativa a eventuais danos do produto ou equipamento.

§ 5º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 81)

§ 6º - Na impossibilidade de remoção ou apreensão do bem, será aplicada multa diária e interdição, conforme previsto em regulamento.

§ 6º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 81)

~~Art. 314 - A penalidade de embargo de obra ou serviço executado em logradouro público será aplicada quando a execução estiver em desacordo com o licenciamento ou quando a execução estiver sem licenciamento ou comunicação e persistirá até que seja regularizada a situação que a provocou.~~

Art. 314 - A penalidade de embargo de obra ou serviço executado em logradouro público será aplicada quando:

I - a execução estiver em desacordo com o licenciamento, sem licenciamento ou comunicação;

II - for iniciada sem o acompanhamento de um responsável técnico;

III - colocar em risco a estabilidade da obra;

IV - o infrator não corrigir a irregularidade.

§ 1º - Durante o embargo, somente poderão ser executadas as obras necessárias à garantia da segurança e à regularização da obra ou serviço, mediante autorização do Executivo.

§ 2º - A desobediência do auto de embargo acarretará ao infrator a aplicação de multa.

§ 3º - O embargo persistirá até que seja regularizada a situação que o provocou.

Art. 314 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 82)

~~Art. 315 - A penalidade de cassação do documento de licenciamento será aplicada na terceira reincidência após a aplicação das demais penalidades.~~

Art. 315 - A penalidade de cassação do licenciamento será aplicada na primeira reincidência e nas demais hipóteses previstas no regulamento desta Lei.

§ 1º - Cassado o licenciamento, o documento correspondente poderá ser requisitado pelo fiscal para ser inserido no processo administrativo, sob pena de multa.

§ 2º - A aplicação da penalidade prevista neste artigo impede a concessão de novo licenciamento, até que seja efetuado o pagamento das multas correspondentes e regularizada a situação que levou à cassação da licença.

§ 3º - Aplicada a penalidade prevista neste artigo, o infrator deverá interromper o exercício da atividade ou o uso do bem, conforme o caso, na data do conhecimento da cassação, sob pena de multa e interdição.

Art. 315 com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 83)

Art. 316 - No caso de aplicação da penalidade de cassação do documento de licenciamento, o infrator deverá interromper o exercício da atividade ou o uso do bem, conforme o caso, na data fixada na decisão administrativa correspondente.

Art. 317 - A interdição do estabelecimento ou atividade dar-se-á, sem prejuízo da aplicação da multa cabível, quando:

- I - houver risco à saúde, ao meio ambiente ou à segurança de pessoas ou bens;
- II - tratar-se de atividade poluente, assim definida pela legislação ambiental;
- III - constatar-se a impossibilidade de regularização da atividade;
- IV - houver cassação do documento de licenciamento.
- V - tratar-se de atividade exercida sem licenciamento;

Inciso V acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 84)

VI - nos demais casos previstos no regulamento desta Lei.

Inciso VI acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 84)

§ 1º - O regulamento definirá situações em que a interdição dar-se-á de imediato.

§ 2º - A interdição persistirá até que seja regularizada a situação que a provocou.

§ 3º - A desobediência ao auto de interdição acarretará ao infrator a aplicação de multa.

§ 3º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 84)

§ 4º - Será garantido o acesso ao local para regularização da situação ou retirada de produto ou equipamento não envolvido na infração, mediante autorização do Executivo.

§ 4º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 84)

Art. 318 - A demolição, total ou parcial, será imposta quando se tratar de:

~~I - construção não licenciada em logradouro público;~~

I - construção não licenciada em logradouro público ou em imóvel público municipal;

Inciso I com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 85)

II - fechamento de logradouro público mediante construção de muro, cerca ou elemento construtivo de natureza similar;

~~III - estrutura de fixação, sustentação ou acréscimo de mobiliário urbano;~~

III - estrutura não licenciada de fixação, sustentação ou acréscimo de mobiliário urbano;

Inciso III com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 85)

IV - passeio construído fora das normas estabelecidas neste Código.

§ 1º - Nas invasões de logradouro ou imóvel públicos:

I - sendo edificação com utilização comercial, edificação em andamento, ou edificação provisória, antes de iniciada a demolição, o invasor será notificado para desocupá-la e demoli-la no prazo de 48 (quarenta e oito) horas;

II - sendo construção utilizada para moradia e com característica de permanência definitiva (invasão consumada), antes de serem iniciados os procedimentos para a demolição, o invasor deverá ser notificado para desocupá-la e demoli-la no prazo de 30 (trinta) dias.

§ 1º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 85)

§ 2º - O descumprimento da notificação prevista no inciso I do § 1º deste artigo implica na demolição, pelo Executivo, com base no poder de polícia administrativa, independentemente de propositura de ação judicial, podendo ser cobrados do infrator os custos envolvidos na demolição.

§ 2º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 85)

§ 3º - O descumprimento da notificação prevista no inciso II do § 1º deste artigo implica na propositura de ação demolitória, pelo Executivo, podendo ser cobrados do infrator os custos envolvidos na demolição.

§ 3º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 85)

§ 4º - No caso de mobiliário urbano, a demolição limita-se à estrutura de fixação, sustentação ou acréscimo.

§ 4º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 85)

§ 5º - Todo o material proveniente de demolição de edificação ou obra em logradouro ou imóvel públicos, inclusive equipamentos, deverá ser apreendido.

§ 5º acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 85)

Art. 319 - O responsável pela infração será intimado a providenciar a necessária demolição e, quando for o caso, a recompor o logradouro público segundo as normas deste Código.

Parágrafo único - No caso de não cumprimento do disposto no *caput*, poderá o Executivo realizar a obra, sendo o custo respectivo, acrescido da taxa de administração, ressarcido pelo proprietário, sem prejuízo das sanções cabíveis.

CAPÍTULO III DA APLICAÇÃO DAS PENALIDADES

Art. 320 - O documento de autuação deverá conter, além de outros dados previstos no regulamento deste Código:

- I - a identificação do infrator;
- II - a descrição da infração, com indicação do dispositivo legal correspondente;

III - o prazo fixado para que se sane a irregularidade;

IV - a indicação da quantidade e a especificação do produto ou equipamento apreendido, se for o caso, indicando o local onde ficará depositado.

Art. 321 - O infrator será notificado da lavratura da autuação por meio de entrega de cópia do documento de autuação ou por edital.

§ 1º - A entrega de cópia do documento de autuação poderá ser feita pessoalmente ao infrator ou a seu representante legal, podendo também ser feita pelo correio.

~~§ 2º - Se o infrator for notificado pessoalmente ou pelo correio e recusar-se a receber sua cópia do documento de autuação ou se a notificação se der por meio de preposto, a notificação será ratificada em diário oficial e se consumará no terceiro dia útil seguinte à publicação.~~

§ 2º - Na hipótese de o infrator ser notificado pessoalmente ou pelo correio e recusar-se a receber sua cópia do documento de autuação ou se a notificação se der por meio de preposto, a notificação será ratificada em diário oficial e se consumará na data da publicação.

§ 2º com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 86)

~~§ 3º - No caso de não ser encontrado o infrator ou seu representante legal para receber a autuação, esta será feita mediante publicação em diário oficial, consumando-se a autuação no prazo de 10 (dez) dias após a publicação.~~

§ 3º - Não sendo o infrator ou seu representante legal encontrado para receber a autuação, esta será feita mediante publicação em diário oficial, consumando-se a autuação na data da publicação.

§ 3º com redação dada pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 86)

Art. 322 - O infrator poderá recorrer em primeira instância no prazo de 15 (quinze) dias, contados da autuação respectiva.

Art. 323 - Da decisão condenatória caberá recurso em segunda instância, desde que interposto no prazo de 15 (quinze) dias, contados da publicação, em diário oficial, daquela decisão.

Art. 324 - Os recursos serão julgados por juntas criadas para este fim.

Parágrafo único - A interposição de recurso não suspende o curso da ação fiscal respectiva, suspendendo apenas o prazo para pagamento da multa.

TÍTULO VIII DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 325 - As regras e conceitos deste Código estendem-se às leis que vierem a ser editadas para sua complementação.

Parágrafo único - As leis de que trata o *caput* não deverão conter prescrições sobre penalidades, aplicando-se a elas as regras do Título VII deste Código.

Art. 325-A - As regras do Título VII desta Lei e de seu regulamento se aplicam à Lei nº 9.063, de 17 de janeiro de 2005.

Parágrafo único - O descumprimento pelo promotor do evento das condições ajustadas com o Poder Público para a sua realização impede a concessão de licenciamento para o mesmo promotor ou para o mesmo evento pelo prazo de 2 (dois) anos.

Art. 325-A acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 87)

Art. 326 - Na contagem dos prazos estabelecidos neste Código ou em seu regulamento, excluir-se-á o dia do começo e incluir-se-á o do vencimento e, se este recair em dia sem expediente, o término ocorrerá no primeiro dia útil subsequente.

Art. 327 - Para efeito do cumprimento deste Código, as citações nele contidas referentes a zoneamento, Área de Diretrizes Especiais (ADE), parâmetros urbanísticos e uso correspondem ao previsto pela legislação relativa ao parcelamento, ocupação e uso do solo em vigor.

Art. 328 - O regulamento deste Código poderá acrescentar outros documentos a serem exigidos para a instrução de requerimentos de licenciamento.

Art. 329 - Aplicar-se-ão as regras previstas no art. 7º das Disposições Transitórias deste Código às propostas de modificação, acréscimo ou decréscimo do regulamento deste Código.

Art. 330 - Este Código entra em vigor em até 180 (cento e oitenta) dias após a sua publicação, sendo que os prazos que nele não tiverem sido previstos para adequação a seus dispositivos serão estabelecidos pelo regulamento, conforme o tipo de documento de licenciamento.

Parágrafo único - Este artigo, o art. 326 e o art. 7º das Disposições Transitórias deste Código entram em vigor na data da publicação deste Código.

Art. 331 - A partir da publicação deste Código qualquer disciplinamento legal referente aos temas nele contidos deverá ser feito por meio de lei que o altere expressamente.

Art. 332 - A Conferência Municipal de Política Urbana, instituída pela Lei Municipal nº 7.165, de 27 de agosto de 1996, que contém o Plano Diretor do Município de Belo Horizonte, deverá analisar e sugerir modificações a este Código de Posturas.

Art. 333 - Ficam revogadas as disposições em contrário, especialmente:

I - o art. 138, do art.152 ao 155, do art. 269 ao 277, o art. 297 e o art. 300 do Decreto-Lei nº 84, de 21 de dezembro de 1940;

II - a Lei nº 347, de 1º de outubro de 1953;

III - a Lei nº 777, de 13 de maio de 1959;

IV - a Lei nº 779, de 20 de maio de 1959;

V - a Lei nº 938, de 17 de setembro de 1962;

VI - a Lei nº 968, de 18 de dezembro de 1962;

VII - a Lei nº 1.032, de 5 de agosto de 1963;

VIII - a Lei nº 1.137, de 17 de setembro de 1964;

IX - a Lei nº 1.377, de 4 de julho de 1967;

X - a Lei nº 1.465, de 3 de abril de 1968;

XI - a Lei nº 1.479, de 26 de abril de 1968;

XII - a Lei nº 1.799, de 14 de abril de 1970;

XIII - a Lei nº 2.113, de 2 de agosto de 1972;

XIV - a Lei nº 2.181, de 9 de maio de 1973;

XV - a Lei nº 2.240, de 30 de outubro de 1973;

XVI - a Lei nº 2.279, de 16 de janeiro de 1974;

XVII - a Lei nº 2.805, de 11 de outubro de 1977;

XVIII - a Lei nº 2.896, de 27 de março de 1978;

XIX - a Lei nº 3.014, de 18 de dezembro de 1978;

XX - a Lei nº 3.115, de 15 de outubro de 1979;

XXI - a Lei nº 3.213, de 26 de junho de 1980;

XXII - a Lei nº 3.299, de 14 de janeiro de 1981;

XXIII - a Lei nº 3.678, de 22 de dezembro de 1983;

XXIV - a Lei nº 3.679, de 22 de dezembro de 1983;

XXV - a Lei nº 3.687, de 29 de dezembro de 1984;

Inciso XXV retificado em 03/10/2006

XXVI - a Lei nº 3.692, de 16 de janeiro de 1984;

XXVII - a Lei nº 3.841, de 17 de agosto de 1984;

XXVIII - a Lei nº 3.847, de 3 de setembro de 1984;

XXIX - (VETADO)

XXX - a Lei nº 4.185, de 19 de setembro de 1985;

XXXI - a Lei nº 4.451, de 8 de maio de 1986;

XXXII - a Lei nº 4.695, de 22 de abril de 1987;

XXXIII - a Lei nº 4.895, de 2 de dezembro de 1987;

XXXIV - a Lei nº 5.072, de 19 de abril de 1988;

XXXV - a Lei nº 5.108, de 17 de maio de 1988;

XXXVI - a Lei nº 5.148, de 20 de junho de 1988;

XXXVII - a Lei nº 5.171, de 12 de julho de 1988;

XXXVIII - a Lei nº 5.590, de 3 de agosto de 1989;

XXXIX - a Lei nº 5.598, de 12 de setembro de 1989;

XL - a Lei nº 5.732, de 28 de maio de 1990;

Inciso XL retificado em 03/10/2006

XLI - a Lei nº 5.753, de 24 de julho de 1990;

XLII - a Lei nº 5.861, de 27 de fevereiro de 1991;

XLIII - do art. 3º ao art. 20 da Lei nº 5.872, de 14 de março de 1991;

XLIV - a Lei nº 5.934, de 18 de julho de 1991;

XLV - a Lei nº 5.955, de 26 de agosto de 1991;

XLVI - a Lei nº 6.007, de 22 de novembro de 1991;

XLVII - a Lei nº 6.137, de 27 de março de 1992;

XLVIII - os arts.1º, 3º e 4º da Lei nº 6.154, de 27 de abril de 1992;

XLIX - a Lei nº 6.244, de 28 de setembro de 1992;

L - a Lei nº 6.505, de 12 de janeiro de 1994;

LI - a Lei nº 6.733, de 20 de setembro de 1994;

LII - a Lei nº 6.507, de 12 de janeiro de 1994;

LIII - a Lei nº 6.558, de 24 de fevereiro de 1994;

LIV - a Lei nº 6.732, de 20 de setembro de 1994;

LV - a Lei nº 6.733, de 20 de setembro de 1994;

LVI - a Lei nº 6.793, de 13 de dezembro de 1994;

LVII - a Lei nº 6.823, de 6 de janeiro de 1995;
 LVIII - a Lei nº 6.837, de 21 de fevereiro de 1995;
 LIX - a Lei nº 6.845, de 9 de março de 1995;
 LX - a Lei nº 6.857, de 27 de abril de 1995;
 LXI - a Lei nº 6.882, de 30 de junho de 1995;
 LXII - a Lei nº 6.912, de 11 de julho de 1995;
 LXIII - a Lei nº 6.914, de 21 de julho de 1995;
 LXIV - a Lei nº 6.927, de 3 de agosto de 1995;
 LXV - a Lei nº 6.999, de 6 de dezembro de 1995;
 LXVI - a Lei nº 7.022, de 2 de janeiro de 1996;
 LXVII - a Lei nº 7.035, de 7 de fevereiro de 1996;
 LXVIII - (VETADO)
 LXIX - a Lei nº 7.131, de 24 de junho de 1996;
 LXX - a Lei nº 7.132, de 24 de junho de 1996;
 LXXI - a Lei nº 7.155, de 25 de julho de 1996;
 LXXII - a Lei nº 7.162, de 21 de agosto de 1996;
 LXXIII - a Lei nº 7.193, de 15 de outubro de 1996;
 LXXIV - a Lei nº 7.204, de 6 de novembro de 1996;
 LXXV - a Lei nº 7.226, de 20 de dezembro de 1996;
 LXXVI - a Lei nº 7.261, de 15 de janeiro de 1997;
 LXXVII - (VETADO)
 LXXVIII - a Lei nº 7.413, de 4 de dezembro de 1997;
 LXXIX - a Lei nº 7.505, de 13 de maio de 1998;
 LXXX - a Lei nº 7.532, de 8 de junho de 1998;
 LXXXI - a Lei nº 7.562, de 28 de agosto de 1998;
 LXXXII - a Lei nº 7.567, de 2 de setembro de 1998;
 LXXXIII - a Lei nº 7.578, de 22 de setembro de 1998;
 LXXXIV - a Lei nº 7.592, de 30 de outubro de 1998;
 LXXXV - a Lei nº 7.596, de 6 de novembro de 1998;
 LXXXVI - a Lei nº 7.731, de 24 de maio de 1999;
 LXXXVII - a Lei nº 7.745, de 9 de junho de 1999;
 LXXXVIII - a Lei nº 7.788, de 27 de agosto de 1999;
 LXXXIX - (VETADO)
 XC - a Lei nº 7.901, de 1º de dezembro de 1999;
 XCI - a Lei nº 7.908, de 13 de dezembro de 1999;
 XCII - a Lei nº 7.954, de 8 de março de 2000;
 XCIII - a Lei nº 7.975, de 7 de abril de 2000;
 XCIV - a Lei nº 7.976, de 7 de abril de 2000;
 XCV - a Lei nº 8.059, de 12 de julho de 2000;
 XCVI - a Lei nº 8.072, de 4 de setembro de 2000;
 XCVII - a Lei nº 8.088, de 26 de setembro de 2000;
 XCVIII - a Lei nº 8.136, de 13 de dezembro de 2000;
 XCIX - a Lei nº 8.210, de 24 de setembro de 2001;
 C - a Lei nº 8.234, de 16 de outubro de 2001;
 CI - a Lei nº 8.320, de 1º de fevereiro de 2002;
 CII - a Lei nº 8.347, de 24 de abril de 2002;
 CIII - o art. 3º da Lei nº 8.359, de 29 de abril de 2002;
 CIV - a Lei nº 8.403, de 3 de julho de 2002;
 CV - a Lei nº 8.459, de 4 de dezembro de 2002.

TÍTULO IX DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 1º - O responsável por toldo já instalado e licenciado ou em processo de licenciamento terá prazo de 90 (noventa) dias a partir da entrada em vigor deste Código para adequá-lo ao disposto na Seção III do Capítulo III de seu Título III.

Art. 2º - Fica obrigatório remover do logradouro público:

- I - o equipamento destinado à abertura de portão eletrônico de garagem;
- II - o equipamento destinado à obstrução de estacionamento de veículo sobre passeio.

Parágrafo único - O responsável pelos equipamentos a que se referem os incisos do *caput* deste artigo terá o prazo de 60 (sessenta) dias a partir da entrada em vigor deste Código para o cumprimento do previsto no artigo.

Art. 3º - Os camelôs e *torerros* cadastrados pelo Executivo entre 1998 e novembro de 2002 e que estejam exercendo suas atividades poderão permanecer no local de exercício até que sejam criados os espaços de que trata o § 1º do art. 4º das Disposições Transitórias deste Código, para os quais serão transferidos.

Art. 4º - O Executivo promoverá, de forma negociada, dentro do prazo de 6 (seis) meses a partir da vigência deste Código, a desocupação de camelôs e *toreros* do logradouro público.

§ 1º - Serão criados, fora do logradouro público, na Zona Central de Belo Horizonte (ZCBH), na Zona Hipercentral (ZHIP) ou em área de grande circulação de pedestres, locais específicos com viabilidade econômica destinados a abrigar as atividades exercidas por camelôs e *toreros*.

§ 2º - (VETADO)

§ 3º - O Executivo garantirá, por meio de política de fiscalização específica, que os espaços desocupados dos logradouros públicos não venham a ser novamente ocupados para o exercício da atividade desenvolvida por camelôs e *toreros*.

§ 4º - A utilização dos locais previstos no § 1º deste artigo será feita de forma não gratuita.

Art. 5º - (VETADO)

Art. 6º - As atividades obrigadas, por este Código, a contratar seguro de responsabilidade civil terão prazo de 180 (cento e oitenta) dias a partir da entrada em vigor deste Código para regularizarem sua situação mediante apresentação de comprovante da apólice junto ao órgão municipal competente.

Art. 7º - O Executivo elaborará, nos 90 (noventa) dias seguintes à publicação deste Código, a proposta de regulamento do mesmo.

§ 1º - A proposta de que trata o *caput* será publicada no Diário Oficial do Município, abrindo-se prazo de 60 (sessenta) dias para apresentação de sugestões populares e dos Conselhos Municipais de Política Urbana (COMPUR), de Meio Ambiente (COMAM) e Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município.

§ 2º - O Executivo terá 30 (trinta) dias, ao final do prazo previsto no § 1º deste artigo, para apreciar as sugestões apresentadas e decidir sobre a forma final do regulamento a ser publicado.

§ 3º - Caso os Conselhos não se manifestem nos prazos previstos, o Executivo publicará o regulamento.

§ 4º - As propostas posteriores de modificação do regulamento, bem como os casos omissos, serão submetidos à apreciação do COMPUR.

§ 5º - O regulamento de que trata o *caput* poderá ser elaborado por partes, sem prejuízo das regras previstas neste artigo.

Art. 8º - Entrando em vigor este Código sem que tenha havido a publicação de seu regulamento, as infrações nele previstas serão consideradas leves.

Parágrafo único - A consideração de que trata o *caput* será provisória, deixando de aplicar-se com a publicação de decreto que promova a classificação das infrações previstas neste Código.

Belo Horizonte, 14 de julho de 2003

Fernando Damata Pimentel
Prefeito de Belo Horizonte

ANEXO I - GLOSSÁRIO

Anexo I acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 90)

Para os fins desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos:

AFASTAMENTO FRONTAL MÍNIMO: menor distância entre a edificação e o alinhamento do lote permitida pela Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo.

AFASTAMENTO FRONTAL: distância entre o alinhamento do lote ou terreno e a edificação.

AFASTAMENTO LATERAL: distância entre a divisa lateral do lote ou terreno e a edificação.

AFASTAMENTO DE FUNDOS: distância entre a divisa de fundos do lote ou terreno e a edificação.

ALINHAMENTO: limite divisório entre o lote ou terreno e o logradouro público.

ÁREA DE ESTACIONAMENTO: área destinada a estacionamento ou guarda de veículos.

COBERTURA: último pavimento de uma unidade residencial ou comercial em edificação com mais de duas unidades autônomas agrupadas verticalmente.

COMPRIMENTO DA FACHADA DO ESTABELECIMENTO: medida da projeção da fachada frontal do estabelecimento sobre o alinhamento do lote conforme desenho constante do Anexo II-B desta Lei.

EMPENA CEGA: fachada da edificação totalmente sem aberturas, voltada para as divisas laterais ou de fundos do lote e sobre elas construída.

ENGENHO DE PUBLICIDADE: todo e qualquer dispositivo ou equipamento utilizado com o fim de veicular publicidade, tais como tabuleta, cartaz, letreiro, totem, poliedro, painel, placa, faixa, pintura, banner, adesivos, bandeira, estandarte, balão ou pipa, bem como outros mecanismos que se enquadrem na definição contida neste inciso, independentemente da denominação dada.

ENGENHO DE PUBLICIDADE ILUMINADO: aquele no qual a iluminação é externa ao engenho.

ENGENHO DE PUBLICIDADE LUMINOSO: aquele no qual a iluminação é interna ao engenho.

ESPAÇO AÉREO DA PROPRIEDADE: aquele situado acima dos locais permitidos para a instalação de engenho de publicidade.

FACE DE QUADRA: o mesmo que lado ou face de quarteirão, testada de lotes contíguos voltados para a mesma via, compreendido entre dois logradouros públicos.

FACHADA: qualquer uma das faces externas da edificação.

FACHADA FRONTAL: face externa da edificação voltada para o logradouro público.

GUARITA: compartimento destinado ao uso da vigilância da edificação.

LOTE: porção do terreno parcelado, com frente para via pública e destinado a receber edificação.

LOTE EM OBRAS: aquele onde esteja sendo construída ou modificada uma edificação.

LOTE COM OBRA PARALISADA: aquele com obra iniciada e paralisada por período superior a 3 (três) meses.

LOTE EDIFICADO: aquele onde exista edificação concluída ou onde seja exercida alguma atividade.

MARQUISE: laje em balanço projetada sobre o passeio ou sobre o afastamento frontal.

PASSEIO: parte do logradouro público reservada ao trânsito de pedestres.

PUBLICIDADE: mensagem veiculada por qualquer meio, forma e material, cuja finalidade seja a de promover ou identificar produtos, empresas, serviços, empreendimentos, profissionais, pessoas, coisas ou idéias de qualquer espécie.

TERRENO OU LOTE VAGO: aquele destituído de qualquer edificação.

TESTADA DO LOTE OU TERRENO: medida da linha divisória entre o lote ou terreno e o logradouro público, conforme o Anexo II-C desta Lei.

ANEXO II

Anexo II acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 90)

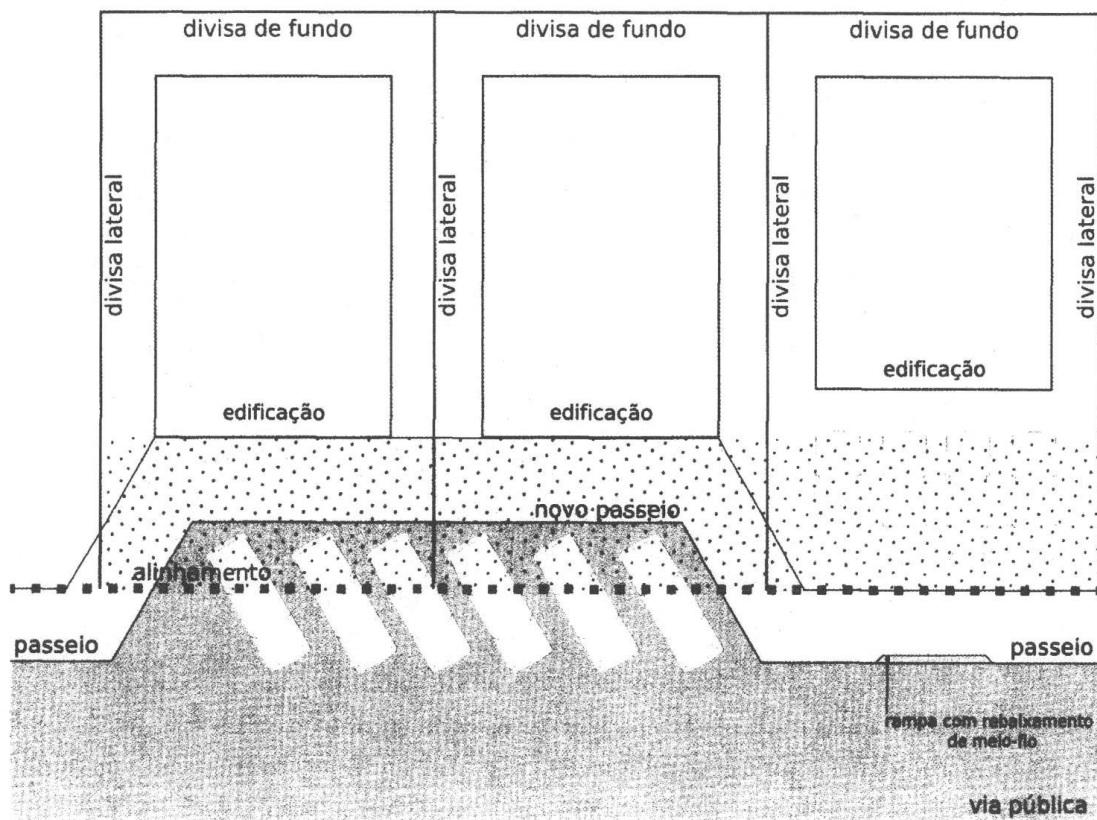
Os desenhos constantes deste Anexo são ilustrativos e visam demonstrar a lógica de aplicação de conceitos desta Lei:

Anexo II-A: permuta de área de estacionamento, nos termos do art. 15, § 4º;

Anexo II-B: apuração do comprimento da fachada;

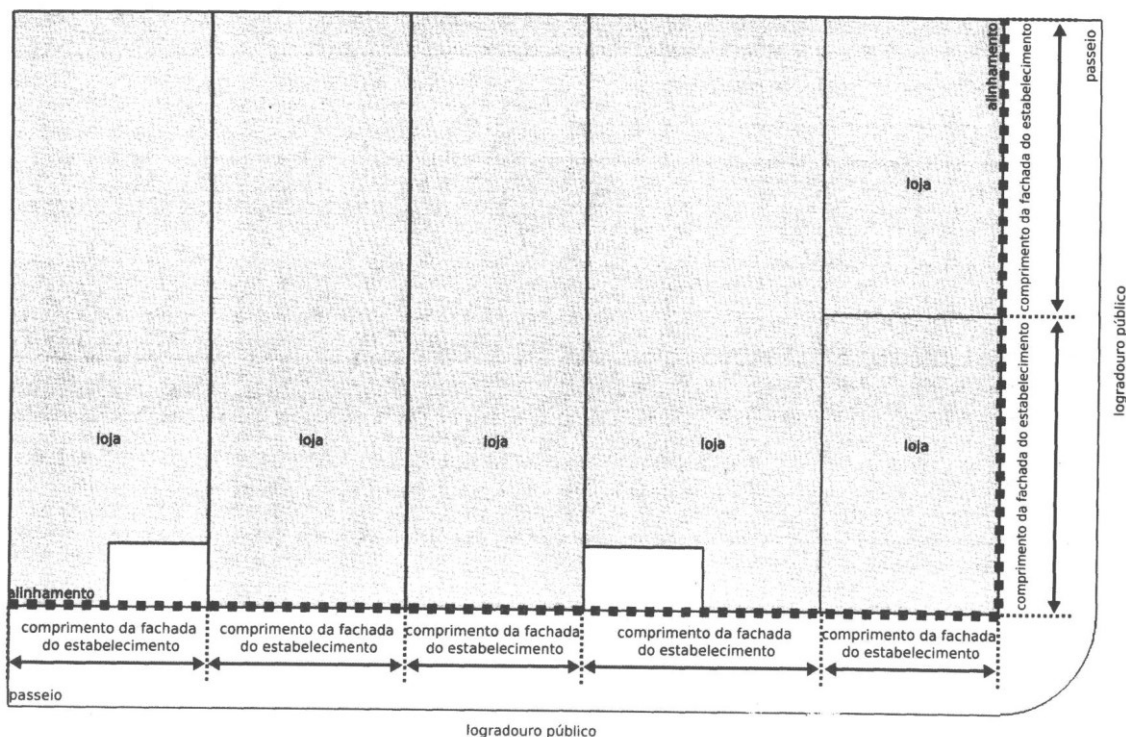
Anexo II-C: testada de terreno

Anexo II - A - Ilustração do Artigo 15, §4º

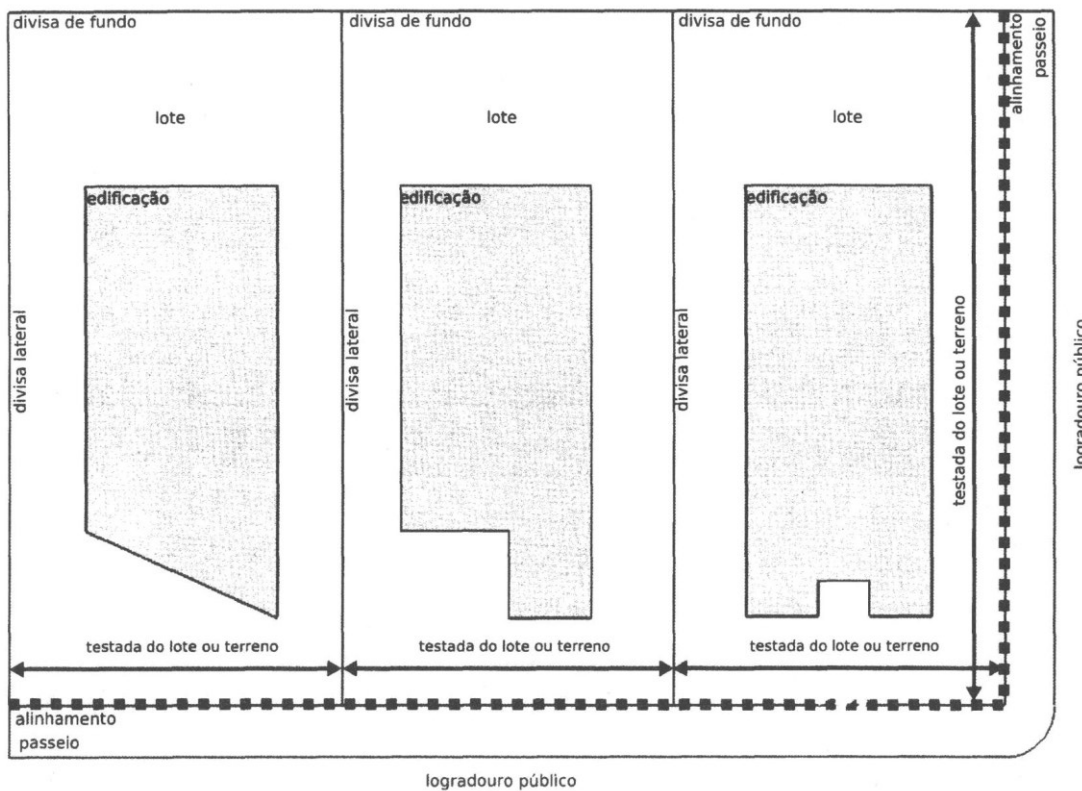


 afastamento frontal mínimo

Anexo II - B - Ilustração do Anexo I Comprimento da fachada do estabelecimento



Anexo II - C - Ilustração do Anexo I Testada do lote ou terreno



ANEXO B – Código de Posturas – Decreto Municipal nº 14.060/2010

(Câmara Municipal de Belo Horizonte. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/>. Acesso em: 30 jan. 2020).

O Prefeito de Belo Horizonte, no exercício de suas atribuições legais, em especial as que lhe confere o inciso VII do art. 108 da Lei Orgânica do Município, e

Considerando o disposto na Lei nº 8.616, de 14 de julho de 2003 e suas alterações, decreta:

TÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º A aplicação da Lei nº 8.616, de 14 de julho de 2003, que contém o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte, e suas alterações, observará ao disposto neste Decreto.

Art. 2º Dependem de prévio licenciamento, ressalvadas as exceções previstas no Código de Posturas e neste Decreto:

- I - as operações de construção, conservação e manutenção e o uso do logradouro público;
- II - as operações de construção, conservação e manutenção e o uso da propriedade pública ou particular, quando tais operações e uso afetarem o interesse público;
- III - o uso do espaço aéreo e do subsolo.

§ 1º A isenção de licenciamento não desobriga o cumprimento das exigências legais e regulamentares pertinentes.

§ 2º O protocolo do pedido de licenciamento não autoriza o requerente a exercer as operações de que trata o caput deste artigo.

Art. 3º O licenciamento será feito mediante:

- I - apresentação de requerimento inicial em formulário próprio;
- II - apresentação da documentação necessária à instrução do pedido;
- III - análise do requerimento pelo órgão competente;
- IV - pagamento das taxas e preços públicos e compensações urbano-ambientais devidos;
- V - deferimento do requerimento;
- VI - emissão do Documento Municipal de Licença - DML.

Parágrafo único. A documentação exigida nos licenciamentos será especificada nos formulários de requerimento padronizados pela Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana, com base no disposto no Código de Posturas e neste Decreto, e poderão ser obtidos via Internet, sendo vedada a exigência de outros documentos sem a prévia autorização do referido órgão.

~~Art. 4º Os procedimentos de licenciamento previstos no Código de Posturas e neste Decreto serão normatizados e padronizados pela Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana, ouvidos, sempre que necessário, os órgãos responsáveis pelo trânsito, pela limpeza urbana, pelo patrimônio cultural e pelo meio ambiente, bem como por outros assuntos afetos ao objeto do licenciamento.~~

Art. 4º Os procedimentos de licenciamento, acompanhamento e certificação das obras em logradouros públicos previstos no Código de Posturas e neste Decreto serão normatizados e padronizados pela Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana, por meio de portaria específica, ouvidos, sempre que necessário, os órgãos responsáveis pelo trânsito, pela limpeza urbana, pelo patrimônio cultural e pelo meio ambiente, bem como por outros assuntos afetos ao objeto do licenciamento. (Redação do artigo dada pelo Decreto Nº 15861 DE 02/02/2015).

Art. 4º com redação dada pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 1º)

Art. 5º O prazo máximo para deliberação sobre licenciamento requerido, contado da data da apresentação da documentação completa exigida, é de 30 (trinta) dias, ressalvados os prazos específicos previstos no Código de Posturas e neste Decreto, cabendo recurso da decisão desfavorável, em primeira instância, à Secretaria de Administração Regional Municipal competente e, em segunda instância, à Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana.

Parágrafo único. No caso de necessidade de apresentação de documentação complementar, o requerimento será automaticamente indeferido se, no prazo máximo de 30 (trinta) dias após o recebimento da comunicação pelo requerente, não forem apresentados os documentos exigidos.

Art. 6º O DML é o instrumento de licença, autorização ou permissão para as operações e os usos previstos no art. 2º deste Decreto.

Parágrafo único. O documento de licenciamento deve estar afixado em local visível e de fácil acesso à fiscalização.

Art. 7º As informações fornecidas pelo requerente para obtenção do documento de licenciamento dispensado de vistoria prévia serão conferidas pelo agente municipal.

§ 1º A divergência entre as informações prestadas e a situação verificada no local torna nulo o documento de licenciamento expedido.

§ 2º A declaração de nulidade será feita por despacho fundamentado do agente municipal, assegurando-se ao interessado o contraditório e a ampla defesa.

~~Art. 8º - Salvo disposição expressa em contrário do Código de Posturas, deste Decreto ou de processo licitatório, o documento de licenciamento terá validade de 1 (um) ano, podendo ser renovado sucessivamente, por igual período desde que:~~

~~Art. 8º - Salvo disposição expressa em contrário do Código de Posturas, deste Decreto ou de edital de processo licitatório, o documento de licenciamento terá validade compatível com o cronograma de serviços apresentado para o licenciamento e será de até 2 (dois) anos, podendo ser renovado sucessivamente, por, no máximo, igual período, desde que:~~

~~*Caput com redação dada pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 2º)*~~

- ~~I - sejam mantidas todas as condições para o licenciamento inicial;~~
~~II - as normas da legislação específica não tenham sido alteradas;~~
~~III - não contrarie interesse público superveniente;~~
~~IV - seja comprovado o pagamento do preço público correspondente.~~
~~V - a solicitação de renovação seja feita dentro do prazo de validade do alvará.~~

~~*Inciso V acrescentado pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 2º)*~~

~~Parágrafo único - Caducará a licença passível de renovação, independentemente de ato declaratório, quando não for apresentado pelo titular o respectivo requerimento de renovação dentro do prazo de validade da mesma.~~

~~Art. 8º - Salvo disposição expressa em contrário do Código de Posturas, deste Decreto ou de edital de processo licitatório, o documento de licenciamento terá validade de 1 (um) ano, podendo ser renovado sucessivamente, por igual período, desde que:~~

Art. 8º - Salvo disposição expressa em contrário, o documento de licenciamento terá validade de um ano, podendo ser renovado sucessivamente, por igual período, desde que:

Caput com redação dada pelo Decreto nº 16.922, de 7/6/2018 (Art. 2º)

- I - sejam mantidas todas as condições para o licenciamento inicial;
 II - as normas da legislação específica não tenham sido alteradas;
 III - não contrarie interesse público superveniente;
 IV - seja comprovado o pagamento do preço público correspondente;
 V - a solicitação de renovação seja feita dentro do prazo de validade do alvará.

§ 1º Salvo na hipótese prevista no § 2º deste artigo, a licença passível de renovação caducará independentemente de ato declaratório, quando não for apresentado pelo titular o respectivo requerimento de renovação dentro do prazo de validade da mesma.

§ 2º No caso de licença de atividade em logradouro público, poderá ser aceito pedido de renovação apresentado após o vencimento da licença anterior, desde que:

- I - não esteja em curso nova licitação para o exercício da atividade, em substituição à licitação anterior;
 II - o pedido de renovação seja protocolado no prazo máximo de 90 (noventa) dias após o vencimento da licença anterior, sem prejuízo das sanções fiscais decorrentes do exercício da atividade sem o devido licenciamento.

§ 3º O período de validade da licença renovada será contado a partir do dia subsequente ao vencimento da licença anterior, independente das datas de protocolo e de deferimento do pedido de renovação.

Art. 8º com redação dada pelo Decreto nº 16.360, de 30/6/2016 (Art. 1º)

Art. 9º Dos atos do Executivo previstos neste Título que se relacionem a casos omissos ou a interpretação dos dispositivos do Código de Posturas cabe recurso ao Conselho Municipal de Política Urbana - COMPUR, que se manifestará dentro do prazo máximo de 90 (noventa) dias.

TÍTULO II

DAS OPERAÇÕES DE CONSTRUÇÃO, MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO DO LOGRADOURO PÚBLICO

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 10. No caso de realização de obra ou serviço, o responsável por dano ao logradouro público deverá restaurá-lo integralmente, sem saliências, depressões, defeitos construtivos ou estéticos, abrangendo toda a largura e extensão do logradouro ao longo da intervenção, imediatamente após o término da obra, conforme parâmetros legais, normas e padrões estabelecidos pelo Executivo.

§ 1º Concluída a obra, o licenciado ou a empresa executora, por meio de formulário próprio, fará a Comunicação de Término de Obra em Logradouro Público ao órgão responsável, que fará a vistoria técnica do local.

§ 2º Cabe à Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana a emissão, após vistoria, do Termo de Aceitação Provisório - TAP e do Termo de Aceitação Definitivo - TAD, relativos à recomposição do logradouro público em conformidade com o Código de Posturas e com este Decreto e livre de entulho ou outro material decorrente da obra.

§ 3º O responsável, o licenciado ou a empresa executora da obra responderá por qualquer deficiência técnica que comprometa a estabilidade da mesma pelo prazo irredutível de 5 (cinco) anos, a partir da data de emissão do Termo de Aceitação Provisório - TAP.

§ 4º A realização de obra decorrente da responsabilidade prevista no § 3º deste artigo enseja a emissão de novo Termo de Aceitação Provisório - TAP e o reinício da contagem do prazo previsto no referido dispositivo.

Art. 11. A faixa de pedestre na via pública deve ter largura compatível com o volume de pedestres e garantir, por meio de demarcação com sinalização horizontal, passagem separada em ambos os sentidos, evitando colisão entre os pedestres.

§ 1º Em locais de grande intensidade de fluxo de veículos e de pedestres será adotada, preferencialmente, travessia nivelada com o meio-fio, observadas as normas técnicas de acessibilidade e o Código de Trânsito Brasileiro.

§ 2º Os passeios lindeiros a travessias de pedestres que não atendam ao disposto no § 1º deste artigo deverão ser dotados de rampa de acesso construída junto à faixa de pedestre, em sua continuação, garantindo a acessibilidade do trajeto.

§ 3º Nas vias em que não houver faixa ou outra sinalização para travessia de pedestres, a rampa de acesso para travessia de portador de deficiência somente poderá ser executada caso o logradouro correspondente apresente inclinação longitudinal máxima de 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento).

§ 4º O canteiro central ou ilha de canalização de tráfego interceptados por faixa de travessia de pedestres terão rampas, nos termos do parágrafo anterior, ou serão nivelados com a pista de rolamento, desde que devidamente sinalizados.

§ 5º Não será permitida a colocação de caixa coletora de água pluvial, grade ou boca de lobo na sarjeta lindeira à faixa de travessia de pedestres.

§ 6º Para fins do disposto no inciso II do § 1º do art. 34 da Lei nº 8.616/2003, entende-se como obstrução parcial do logradouro público aquela que ultrapassar um terço da largura total da via.

§ 6º acrescentado pelo Decreto nº 15.485, de 20/02/2014 (Artigo 1º)

CAPÍTULO II DO PASSEIO

Art. 12. Excetuada a hipótese prevista no § 2º do art. 12 do Código de Posturas, é obrigação do proprietário a construção, manutenção e conservação, em perfeito estado, de passeio em frente à testada do imóvel lindeiro a logradouro público, com estrita observância das demais normas prescritas neste Capítulo.

§ 1º Os atos previstos no caput deste artigo independem de licenciamento.

§ 2º Cabe ao Executivo a reconstrução ou conserto de passeio no caso de alteração de nivelamento, redução ou estrago ocasionado por preposto seu ou por arborização.

Art. 13. Caso o passeio não seja construído pelo proprietário do imóvel lindeiro no prazo legal previsto, o mesmo poderá ser executado pelo Executivo, cobrada a respectiva despesa, nela incluindo a contratação de mão-de-obra temporária necessária à execução da obra, com acréscimo da taxa de administração.

Parágrafo único. A execução do serviço pelo Executivo não dispensa o proprietário do pagamento das multas aplicadas antes da execução do passeio.

Art. 14. O revestimento do passeio deverá ser de material antiderrapante, resistente e capaz de garantir a formação de uma superfície contínua, sem ressalto ou depressão, ficando vedado:

I - mosaico do tipo português, em logradouros com declividade superior a 10% (dez por cento);

II - o uso de pedra polida, marmorite, pastilhas, cerâmica lisa e cimento liso.

~~§ 1º - A Secretaria Municipal de Políticas Urbanas definirá, por meio de Portaria, os padrões para o revestimento de passeios, conforme a especificidade das regiões do Município, podendo, inclusive, fixar prazos para a adaptação dos existentes.~~

§ 1º - A Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano definirá, por meio de Portaria, os padrões para o revestimento de passeios, conforme a especificidade das regiões do Município, que deverão ser observados para os fins do disposto no art. 32 da Lei nº 9.725, de 15 de julho de 2009, e do art. 13 da Lei nº 8.616, de 14 de julho de 2003.

§ 1º com redação dada pelo Decreto nº 15.187, de 4/4/2013 (Art. 1º)

§ 2º Os padrões deverão ser obedecidos inclusive para acréscimos posteriores aos passeios.

Art. 15. O rebaixamento de meio-fio para acesso de veículos às edificações e o rampamento do passeio deverão atender as seguintes condições:

- I - o rebaixamento de meio-fio deverá ter a mesma extensão da largura do acesso a veículos, podendo esta ser acrescida de 0,50 m (cinquenta centímetros) de cada lado, respeitada a extensão máxima definida no inciso V deste artigo;
- II - o comprimento da rampa de acesso não poderá ultrapassar 1,0 m (um metro) e deverá ser perpendicular ao alinhamento do meio-fio, respeitada a faixa reservada ao trânsito de pedestre;
- III - o acesso de veículos situar-se-á a uma distância mínima de 5,0 m (cinco metros) do alinhamento do meio-fio da via transversal no caso de esquina;
- IV - da instalação do acesso de veículos não poderá resultar prejuízo para a arborização pública, cuja remoção poderá, excepcionalmente, ser autorizada, com anuência do órgão ambiental competente, sendo o custo de responsabilidade do requerente;
- V - para cada 10 m (dez metros) de testada de terreno será permitido um acesso com extensão de até 4,80 m (quatro metros e oitenta centímetros), podendo haver acessos subsequentes;
- VI - quando separados, a distância mínima entre dois rebaixamentos, em frente a um mesmo lote, será de 5,20 m (cinco metros e vinte centímetros).

Parágrafo único. Os acessos de veículos em postos de abastecimento deverão atender às normas específicas do órgão municipal responsável pelo trânsito, sendo admitido rebaixamento de meio-fio com parâmetros diferentes dos definidos neste artigo.

Art. 16. Na hipótese em que a Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo possibilite a utilização do afastamento frontal como área de estacionamento, havendo conflito entre a circulação de pedestres e a de veículos, o Executivo poderá autorizar que a área reservada ao trânsito de pedestre seja transferida para junto do alinhamento da edificação, ficando a área de estacionamento no mesmo plano da via.

§ 1º A utilização do afastamento frontal e do passeio em conformidade com o disposto no caput deste artigo fica condicionada à:

- I - emissão de parecer favorável pelo órgão municipal responsável pelo trânsito;
- II - construção de passeio junto à edificação, em conformidade com os parâmetros legais e padrões de revestimento estabelecidos;
- III - integração do passeio construído aos passeios vizinhos, assegurando a continuidade do fluxo de pedestres;
- IV - demarcação ou revestimento da área destinada a estacionamento de veículos com material diferenciado, em conformidade com padronização estabelecida pelo órgão municipal responsável pelo trânsito.

§ 2º A autorização prevista no caput deste artigo será de caráter provisório e deverá ser requerida à Secretaria de Administração Regional Municipal competente, podendo ser revogada pelo Executivo em caso de manifesto interesse público.

§ 3º Enquanto durar a utilização prevista no caput deste artigo, as vagas de estacionamento criadas ficam destinadas a uso privativo.

Art. 17. O afastamento frontal mínimo das edificações em terrenos lindeiros a vias arteriais e de ligação regional deve dar continuidade ao passeio, não sendo permitida a instalação de elementos construtivos, exceto pilares de sustentação, respeitado o livre trânsito no local.

Parágrafo único. As regras referentes às operações de construção, manutenção e conservação do passeio contidas no Código de Posturas e neste Decreto aplicam-se também ao afastamento frontal mínimo configurado como extensão do passeio a que se refere o caput deste artigo.

Art. 18. As águas pluviais serão canalizadas por baixo do passeio até a sarjeta lindeira à testada do imóvel respectivo, sendo proibido seu lançamento sobre o passeio, inclusive através de abertura de drenos para passagem de águas em muro de alinhamento frontal.

Art. 19. A construção, reconstrução, conservação e manutenção do passeio, além das demais regras, deve respeitar:

- ~~I - largura correspondente a 20% (vinte por cento) da largura da via constante no Cadastro de Planta de Parcelamento do Solo - CP, com o meio-fio a 0,20 m (vinte centímetros) de altura em relação à sarjeta;~~
- I - largura correspondente a 20% (vinte por cento) da largura da via constante no Cadastro de Planta de Parcelamento do Solo - CP, com o meio-fio de 0,15 m (quinze centímetros) a 0,20 m (vinte centímetros) de altura em relação à sarjeta;
- Inciso I redação dada pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 3º)*
- II - declividade longitudinal paralela à da pista de rolamento;
- III - declividade transversal variando de 1% (um por cento) a 3% (três por cento), em direção ao meio-fio.

~~Parágrafo único - Fica o órgão municipal responsável pelo trânsito autorizado a alterar, por meio de parecer técnico, as características geométricas de passeio e de faixas de circulação de pedestre para adaptações e melhorias no trânsito do local da intervenção."~~

Parágrafo único acrescentado pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 3º)

§1º - Fica o órgão municipal responsável pelo trânsito autorizado a alterar, por meio de parecer técnico, as características geométricas de passeio e de faixas de circulação de pedestre para adaptações e melhorias no trânsito do local da intervenção.

§1º renumerado pelo Decreto nº 16.360, de 30/7/2016 (Art. 2º)

§ 2º - Nos casos de reconstrução, conservação e manutenção de passeios com meio-fio implantado pela Administração Municipal, a largura do passeio e a altura do meio-fio existente podem ser mantidas.

§2º acrescentado pelo Decreto nº 16.360, de 30/7/2016 (Art. 2º)

Art. 20. A construção de degrau na faixa reservada ao trânsito de pedestre sujeita-se às seguintes regras:

I - é vedada em passeio com declividade inferior a 14% (quatorze por cento);

II - é admitida em passeio com declividade igual ou maior a 14% (quatorze por cento) e menor ou igual a 25% (vinte e cinco por cento);

III - é obrigatória em trechos de passeios com declividade acima de 25% (vinte e cinco por cento).

Parágrafo único. Para as situações previstas nos incisos II e III do caput deste artigo devem ser respeitadas as seguintes características construtivas:

I - espelho dos degraus com altura máxima de 0,20 m (vinte centímetros) e piso mínimo de 0,25 m (vinte e cinco centímetros);

II - uniformidade das dimensões dos degraus;

III - patamares a cada 20 (vinte) degraus, no máximo.

Art. 21. A faixa do passeio reservada ao trânsito de pedestres no passeio deverá localizar-se, junto ao alinhamento do lote ou à faixa ajardinada contígua a ele, garantida a continuidade do fluxo de pedestres com os passeios vizinhos.

§ 1º No caso de passeio com medida inferior a 2,00 m (dois metros) a largura mínima da faixa reservada ao trânsito de pedestres será de 75% (setenta e cinco por cento) da largura desse passeio.

§ 2º Será admitida a redução da largura da faixa do passeio reservada ao trânsito de pedestres no caso de colocação de mesas e cadeiras no passeio, nos termos do art. 78 do Código de Posturas, apenas no horário que constar do DML, garantida a continuidade do fluxo ao longo do passeio.

Art. 22. A implantação de faixa ajardinada no passeio é:

I - admitida, desde que mantida a largura mínima da faixa reservada ao trânsito de pedestres;

II - obrigatória, quando prevista em projeto urbanístico específico;

III - proibida em passeios com elevado fluxo de pedestres, a critério do órgão municipal responsável pelo trânsito.

§ 1º Quando localizada junto ao meio-fio a faixa ajardinada deve ser somente gramada.

§ 2º A faixa ajardinada deverá estar no mesmo nível da faixa pavimentada contígua do passeio e poderá estar delimitada por elemento com altura máxima de:

I - 0,10 m (dez centímetros), quando localizada junto ao meio-fio;

II - 0,30 m (trinta centímetros), quando localizada junto ao alinhamento do lote lindeiro.

CAPÍTULO III DA ARBORIZAÇÃO

Art. 23. Somente o Executivo poderá executar, ou delegar a terceiro, as operações de plantio, transplante, poda e supressão de árvores localizadas no logradouro público, após orientação técnica do setor competente.

§ 1º Excetua-se do disposto no caput o plantio das árvores previstas em projeto arquitetônico e arborização de novos parcelamentos aprovados pelo Executivo.

§ 2º O proprietário interessado em qualquer das operações previstas no caput apresentará requerimento próprio ao Executivo, que o submeterá a exame de seu órgão competente.

§ 3º No caso de supressão, para atendimento a interesse específico de particular, deferido o requerimento, cabe ao interessado a obrigação de plantar novo espécime na área indicada, sem prejuízo da reparação ambiental definida pela legislação específica.

Art. 24. Os danos ao logradouro público ou a mobiliário urbano causados nas operações de transplante, supressão e poda de árvores, bem como outras que se fizerem necessárias para a conservação e a manutenção da arborização urbana, deverão ser imediatamente reparados por aquele que vier a promovê-los.

CAPÍTULO IV DA EXECUÇÃO DE OBRA OU SERVIÇO

Seção I

Disposições Preliminares

Art. 25. Considera-se obra em logradouro público a intervenção nele executada, de caráter provisório ou definitivo.

§ 1º As normas e exigências previstas neste Capítulo aplicam-se:

I - às obras referentes à prestação de serviços públicos ou privados;

II - à realização de serviço de manutenção ou reparo de qualquer natureza em instalação ou equipamento;

III - obras em logradouro público de responsabilidade do Poder Público.

§ 2º As regras contidas neste Capítulo regulam:

I - o licenciamento;

II - a fiscalização;

III - o acompanhamento;

IV - a recomposição dos logradouros públicos abrangidos pela obra;

V - a aceitação provisória e definitiva de obras realizadas em logradouros públicos.

~~Art. 25-A - As obras ou serviços em logradouros públicos consistentes na substituição ou subtração de mobiliário urbano independem de prévio licenciamento, exceto quando se tratar de obras que danifiquem e ocasionem a necessidade de recomposição do logradouro público.~~

~~Parágrafo único - O início da execução das obras ou serviços de que trata o caput deste artigo deve ser notificado à Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas.~~

~~Art. 25-A acrescentado pelo Decreto nº 15.485, de 20/2/2014 (Art. 2º)~~

Art. 25-A - Independem de prévio licenciamento as obras ou os serviços em logradouros públicos consistentes em:

I - substituição ou subtração de mobiliário urbano; (Inciso acrescentado pelo Decreto Nº 16360 DE 30/06/2016).

II - melhoria em rede de iluminação pública já existente, desde que autorizada pelo órgão municipal de trânsito quando houver intervenção no trânsito; (Inciso acrescentado pelo Decreto Nº 16360 DE 30/06/2016).

III - implantação de obras de arte especiais de engenharia, ressalvadas as hipóteses de licenciamento urbanístico ou ambiental.

Art. 25-A com redação dada pelo Decreto nº 16.360, de 30/6/2016 (Art. 3º)

Parágrafo único. O início da execução das obras ou serviços de que trata o caput deste artigo deve ser notificado à Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas.

~~Art. 26 - A - A instalação de mobiliário urbano subterrâneo deverá ser feita conforme projeto previamente licenciado, ficando suas caixas de acesso na faixa destinada a mobiliário urbano.~~

Art. 26 - A instalação de mobiliário urbano subterrâneo deverá ser feita conforme projeto previamente licenciado, ficando suas caixas de acesso na faixa destinada a mobiliário urbano.

Caput com redação dada pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 4º)

§ 1º Compete à Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana o licenciamento para a execução de obras em dutos subterrâneos.

§ 1º-A - Para fins da instalação prevista neste artigo, considera-se caixa de acesso a abertura provida de tampa utilizada para acesso à rede ou a mobiliário subterrâneo.

§ 1º-A acrescentado pelo Decreto nº 15.861, de 02/02/2015 (Art. 4º)

~~§ 2º - Será realizado chamamento público para a realização de obras em dutos subterrâneos sempre que houver solicitação para realização dessas intervenções por uma concessionária.~~

§ 2º Será realizado chamamento público para a realização de obras em dutos subterrâneos, incluindo toda intervenção que resulte em necessidade de recomposição do pavimento, sempre que houver solicitação para realização dessas intervenções para serviços de concessão.

§ 2º redação dada pelo Decreto nº 15.861 de 02/02/2015 (Art. 4º)

§ 2º-A - Excluem-se da obrigatoriedade do chamamento público previsto no parágrafo 2º deste artigo:

I - obras de instalações de postes e mobiliários urbanos sobre a superfície, independentemente de estas possuírem instalação de aterramento ou base de fixação;

II - valas de até 5 (cinco) metros de comprimento, 1 (um) metro de largura e 1 (um) metro de profundidade, e que não obstruam mais do que um terço da largura total do logradouro;

III - ligações prediais.

§2-A acrescentado pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 4º)

~~§ 3º - O requerente ao qual for concedida licença para a realização de obras no logradouro público deverá fazer publicar em jornal de grande circulação no Município, nota informativa relativa à intervenção autorizada, nos termos do § 2º deste artigo, para apurar a existência de outros interessados na realização de obras no mesmo local, os quais deverão se manifestar no prazo de 10 (dez) dias.~~

§ 3º - O requerente ao qual for concedida licença para a realização de obras no logradouro público deverá fazer publicar, em jornal de grande circulação no Município, nota informativa relativa à intervenção autorizada, nos termos do § 2º deste artigo, para apurar a existência de outros interessados na realização de obras no mesmo local, os quais deverão se manifestar em até 10 (dez) dias.

§3º redação dada pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 4º)

§ 3º-A – O deferimento dos credenciamentos solicitados em até 10 (dez) dias da publicação da nota informativa ocorrerá sem a necessidade de anuência do licenciado principal.

§3-A acrescentado pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 4º)

§ 3º-B - Os credenciamentos solicitados após o prazo previsto no § 3º deste artigo deverão demonstrar, mediante cronograma, a possibilidade de execução e conclusão da obra solicitada no mesmo prazo daquela originalmente licenciada.

§3-B acrescentado pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 4º)

§ 3º-C - O deferimento dos credenciamentos a que se refere o § 3º-B dependerá, obrigatoriamente, de anuência expressa da licenciada inicial, à qual é ressalvado o direito de não autorizar o credenciamento, caso esse interfira de forma prejudicial no seu cronograma e metodologia.

§ 3º-C acrescentado pelo Decreto nº 15.861 de 02/02/2015 (Art. 4º).

~~§ 4º - Os eventuais interessados deverão apresentar os respectivos projetos de realização de obras no local indicado pelo edital de chamamento público, no prazo assinalado pelos órgãos indicados no § 1º deste artigo.~~

§ 4º - Os eventuais interessados deverão apresentar, no local e prazo indicados pelo edital de chamamento público, os respectivos projetos de realização de obras, que observarão os padrões exigidos pela Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana em portaria específica, bem como toda a documentação exigida para o licenciamento.

§4º redação dada pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 4º)

§ 4º-A - O chamamento público poderá ser realizado por empresas não concessionárias, desde que haja interesse expresso por parte da solicitante.

§4-A acrescentado pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 4º)

§ 5º - Concluídas as obras objeto do chamamento público, novas intervenções no local ficam proibidas durante 5 (cinco) anos.

~~§ 6º - Excetua-se do impedimento a que se refere o § 5º deste artigo a realização de obra e a execução de serviço de manutenção e reparo relacionado às atividades essenciais elencadas no art. 10 da Lei Federal nº 7.783/89, quando couber, desde que a não realização da intervenção possa representar risco à continuidade do serviço público.~~

§ 6º acrescentado pelo Decreto nº 15.485, de 20/2/2014 (Art. 3º)

§ 6º Excetua-se do impedimento a que se refere o § 5º deste artigo:

I - a realização de obra e a execução de serviço de manutenção e reparo relacionado às atividades essenciais elencadas no art. 10 da Lei Federal nº 7.783/1989, quando couber, desde que a não realização da intervenção possa representar risco à continuidade do serviço público;

II - obras de instalações de postes e mobiliários urbanos sobre a superfície, independentemente de estas possuírem instalação de aterramento ou base de fixação;

III - valas de até 5 (cinco) metros de comprimento, 1 (um) metro de largura e 1 (um) metro de profundidade, e que não obstruam mais de um terço da largura total da via;

IV - ligações prediais;

V - obras de interesse da administração pública.

§ 6º redação dada pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 4º)

§ 7º A instalação de acessos a redes subterrâneas em passeios cuja largura da faixa de mobiliário urbano seja inferior à do acesso deverá ser realizada de forma que as tampas das caixas de acesso sejam revestidas com material idêntico ao do passeio, em conformidade com os critérios previstos no art. 14 da Lei nº 8.616, de 14 de julho de 2003.

§ 7º redação dada pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 4º)

§ 8º As tampas das caixas de acesso poderão ser removíveis, desde que as juntas entre essas e o passeio não ultrapassem 1,5 cm (um centímetro e meio) de largura nem configurem saliência em desconformidade com as normas técnicas aplicáveis. (Parágrafo acrescentado pelo Decreto Nº 15861 DE 02/02/2015).

§ 8º redação dada pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 4º)

§ 9º A instalação de mobiliário urbano no passeio deverá:

I - respeitar a faixa reservada a trânsito de pedestre;

II - respeitar as áreas de embarque e desembarque de transporte coletivo, excetuando-se aqueles destinados a tal finalidade;

III - manter distância mínima de 5,00 m (cinco metros) da esquina, contados a partir do alinhamento dos lotes, quando se tratar de mobiliário urbano que prejudique a visibilidade de pedestres e de condutores de veículos;

IV - respeitar os seguintes limites máximos:

a) com relação à ocupação no sentido longitudinal do passeio: 30% (trinta por cento) do comprimento da faixa de passeio destinada a este fim em cada testada da quadra respectiva, excetuados deste limite os abrigos para ponto de ônibus, mobiliário urbano subterrâneo e mobiliário urbano aéreo;

b) com relação à ocupação no sentido transversal do passeio: 40 % (quarenta por cento) da largura do passeio.

§ 9º redação dada pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 4º)

Art. 27. São considerados aptos a elaborar projetos e executar obras os profissionais legalmente habilitados para o exercício da atividade, aqui denominados responsáveis técnicos, bem como as empresas constituídas por esses profissionais.

Parágrafo único. São deveres da concessionária, da empresa executora e do responsável técnico, nos limites das respectivas competências:

- I - prestar, de forma inequívoca, informações ao Executivo Municipal;
- II - elaborar os projetos de acordo com a legislação vigente;
- III - executar a obra licenciada conforme a legislação pertinente;
- IV - cumprir todas as diretrizes e exigências técnicas determinadas pelos órgãos competentes municipais, estaduais e federais, conforme o caso;
- V - adotar medidas de segurança para resguardar a integridade das pessoas, das redes de infra-estrutura urbana, da vegetação presente e da propriedade pública e privada.

Seção III Do Projeto

Art. 28. O projeto de obra no logradouro público deverá ser apresentado conforme padronização gráfica determinada em Portaria da Secretaria Municipal de Regulação Urbana e deverá conter:

- I - a indicação do local e detalhamento da obra a ser licenciada, com o método de intervenção (destrutivo ou não destrutivo) e a representação da recomposição da pavimentação;
- II - a indicação da localização do canteiro de obra ou serviço de escritório;
- III - a indicação da localização de todos os elementos, mobiliários urbanos, áreas ajardinadas e arborização existentes;
- IV - autorização do órgão municipal responsável pelo trânsito quando houver interdição de via pública, ainda que parcial.

~~§ 1º - A intervenção em pista de rolamento, sobretudo a realizada em cruzamento de vias, deverá ser feita pelo Método Não Destrutivo - MND, exceto nos casos de impossibilidade técnica.~~

§ 1º - A intervenção em pista de rolamento, sobretudo a realizada em cruzamento de vias, deverá ser feita pelo Método Não Destrutivo - MND, exceto nos casos de impossibilidade técnica, mediante apresentação de justificativa técnica a ser analisada pelo órgão responsável pelo licenciamento.

§1º redação dada pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 5º)

§ 2º Havendo falhas na arborização, ao longo do trecho abrangido pela obra, o Executivo poderá determinar a inclusão no projeto do plantio de vegetação, a critério do órgão ambiental.

§ 3º Deverão ser respeitadas as diretrizes determinadas Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte responsável, sempre que a intervenção, no passeio ou na via pública, se localizar em área protegida e que constitua patrimônio cultural, histórico, artístico e paisagístico do Município.

Seção IV Do Licenciamento de Obra em Logradouro Público

Art. 29. Para abertura do processo de licenciamento para execução de obra ou serviço em logradouro público do Município será exigida a apresentação de:

- I - registro fotográfico anterior à intervenção;
- ~~II - projeto, contendo, inclusive as providências que garantirão o trânsito seguro de pedestre e veículo, devidamente sinalizado;~~

Inciso II revogado pelo Decreto nº 16.360, de 30/6/2016 (Art. 13)

- III - cronograma de execução;
- IV - designação da empresa executora com a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica;
- V - comprovação de pagamento das taxas, preços públicos e compensações urbanísticas correspondentes.

Parágrafo único. O projeto a que se refere o inciso II do caput deste artigo deve ser apresentado conforme padrão de representação a ser estabelecido pela Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana.

Parágrafo único acrescentado pelo Decreto nº 15.485, de 20/02/2014 (Art. 4º)

Art. 30. A execução de obra, reparo ou serviço que atingir faixa ajardinada ou envolver poda ou remoção de elemento arbóreo dependerá de prévia autorização da Secretaria Municipal de Meio Ambiente.

Art. 31. A decisão referente ao licenciamento ocorrerá em até 7 (sete) dias, a contar da data de protocolo do requerimento devidamente instruído com os documentos exigidos.

Art. 32. É dispensado o licenciamento prévio para a execução de obra ou serviço necessário para evitar colapso de serviço público ou risco à segurança.

§ 1º Nas execuções a que se refere o caput deste artigo, o licenciamento prévio será substituído por comunicado escrito ao Executivo, a ser feito no prazo de até 1 (um) dia útil após o início da execução da obra ou serviço, e por requerimento de licenciamento posterior, que deverá ser feito dentro de 7 (sete) dias úteis após o referido comunicado.

§ 2º Após o término da execução deverá ser apresentado o "as built".

(Artigo acrescentado pelo Decreto Nº 15861 DE 02/02/2015):

Art. 32-A - Entende-se por colapso em serviço público a interrupção de quaisquer dos serviços essenciais descritos a seguir:

- I - escoamento das águas pluviais;
- II - iluminação pública;
- III - esgotamento sanitário;
- IV - abastecimento de água potável;
- V - energia elétrica pública e domiciliar;
- VI - abastecimento de gás;
- VII - vias de circulação.

Art. 32-A acrescentado pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 6º)

~~Art. 33 - O Alvará de Obras em Logradouro Público conterá os lançamentos sobre fixação da data de início e término da obra, horários para execução da obra tendo em vista o logradouro em que ela será executada, eventuais alterações quanto aos prazos de desenvolvimento dos trabalhos, proteções, sinalizações e terá prazo de validade compatível com o cronograma de execução aprovado.~~

~~§ 1º - Não sendo possível a conclusão da obra no prazo especificado no Alvará, deverá ser solicitada, durante a sua vigência, sua renovação, mediante justificativa técnica.~~

~~§ 2º - Somente será admitida a renovação do Alvará uma única vez.~~

Art. 33 - O Alvará de Obras em Logradouro Público conterá os lançamentos sobre fixação da data de início e término da obra, orientações gerais para execução da obra e terá prazo de validade compatível com o cronograma de execução aprovado.

Art. 33 com redação dada pelo Decreto nº 16.360, de 30/6/2016 (Art. 4º)

Seção V

Da Execução da Obra em Logradouro Público

Art. 33-A - Após a emissão do Alvará de Obras em Logradouro Público, o processo será encaminhado à Gerência de Controle Urbano da Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana para monitoramento e controle da execução dos serviços licenciados.

§ 1º A Gerência de Controle Urbano realizará acompanhamentos frequentes nos locais licenciados para verificação da conformidade da obra com a legislação.

§ 2º A Gerência de Controle Urbano poderá solicitar, a qualquer tempo, documentos ou projetos as built à executora, ainda que parciais, para verificar a regularidade da execução.

Art. 33-A acrescentado pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 7º)

Art. 34. Havendo necessidade técnica de alteração do método construtivo ou do local de obra já licenciada, deverá ser apresentada justificativa prévia ao órgão responsável pelo licenciamento que, para autorizar a modificação, poderá exigir a apresentação de projeto com a nova situação ou a abertura de novo processo de licenciamento.

Art. 35. No caso de abertura de valas na pista de rolamento, deverá ser garantido o acesso às garagens dos lotes lindeiros à via e a passagem de, pelo menos, um veículo por faixa de trânsito, devendo ser utilizado, na obra de recomposição do logradouro, material de resistência compatível com o fluxo de veículos.

Parágrafo único. Enquanto a obra estiver paralisada, toda a extensão da vala deverá estar coberta por chapas metálicas, de maneira a permitir o livre uso da via pública.

Art. 36. Além das condições expressamente previstas no Código de Posturas, a execução de obra em logradouro público deve observar as seguintes exigências:

- I - o logradouro público deve ser mantido limpo durante a obra;
- II - o material removido deve ser transportado, observando-se as disposições do Capítulo VI do Título V do Código de Posturas e do Regulamento de Limpeza Urbana, no que couber;
- III - o material escavado ou estocado, em quantidade adequada à sua imediata utilização, pode ser guardado ao lado do meio-fio ou sobre a calçada, desde que protegido e retido de modo a evitar o seu transbordo, a obstrução de bocas-de-lobo e o bloqueio do curso de águas pluviais;
- IV - deve ser afixada placa no local, contendo a identificação da concessionária, da empresa executora, do responsável técnico, do número do processo de licenciamento e do número do Alvará.

Art. 37. No caso de interdição de trecho do logradouro público é obrigação dos responsáveis pela obra a garantia de segurança aos pedestres, devendo ser feita por delimitação de corredor de largura mínima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros), por meio de tapume, tela de proteção ou outro material adequado, sinalizado com placas ou bandeirolas, visíveis a pedestres e condutores de veículos, localizado:

I - entre o alinhamento do meio-fio e o espaço utilizado pela obra ou entre este e o alinhamento dos lotes lindeiros, conforme o caso, se houver interdição parcial do passeio público em sentido longitudinal;

II - na pista de rolamento, a partir do alinhamento do meio-fio, no caso de interdição total do passeio público no sentido transversal.

§ 1º A delimitação do corredor para o trânsito de pedestres na via pública depende de parecer favorável do órgão municipal responsável pelo trânsito, que poderá estabelecer largura mínima diferenciada.

§ 2º A demarcação do corredor deverá conter sinalização especial noturna, caso necessário.

§ 3º O corredor deverá garantir a acessibilidade e o trânsito da pessoa portadora de deficiência física.

Art. 37-A - Concluída a obra, o licenciado ou a empresa executora, por meio de formulário próprio a ser disponibilizado no Portal de Serviços da PBH, fará a Comunicação de Término de Obra em Logradouro Público ao órgão responsável, que fará a vistoria técnica do local.

§ 1º A Comunicação de Término de Obra em Logradouro Público será feita mediante a apresentação de documentação a ser definida em Portaria específica da Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana.

§ 2º Caso a Gerência de Controle Urbano verifique, dentro do prazo de validade do Alvará, eventuais irregularidades nos serviços executados, a solicitante será informada dos procedimentos necessários para regularização até, no máximo, a data de vencimento do Alvará, sendo exigido o atendimento integral às condições previstas na Lei nº 8.616/2003 e neste decreto, bem como a entrega de documentos a serem definidos em Portaria específica.

§ 3º Caso a Gerência de Controle Urbano verifique, fora do prazo de validade do Alvará, eventuais irregularidades nos serviços executados, será encaminhada comunicação ao órgão municipal de fiscalização, que efetuará os procedimentos cabíveis, em conformidade com a Lei nº 8.616/2003 .

Art. 37-A acrescentado pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 7º)

Art. 37-B - Caso a obra não possa ser concluída antes do vencimento do prazo de validade do Alvará de Obra em Logradouro Público, a Gerência de Controle Urbano poderá renová-lo mediante análise das justificativas pelo atraso apresentadas pelo requerente, que deverá entregar novo cronograma de obra.

Parágrafo único - O Alvará renovado conforme o caput deste artigo terá novo prazo de validade, compatível com o novo cronograma apresentado.

Art. 37-B acrescentado pelo Decreto nº 16.360, de 30/6/2016 (Art. 5º)

Art. 38. Os responsáveis pela realização das obras previstas neste Decreto e no Código de Posturas que causarem dano de qualquer natureza a logradouro público ou terrenos lindeiros, são obrigados a executar as obras corretivas necessárias à sua recomposição, no prazo de 7 (sete) dias, prorrogáveis somente mediante justificativa contida em laudo técnico.

Seção VI

Da Recomposição do Logradouro Público

Art. 39. O responsável pela execução de obra ou serviço em logradouro público deverá restaurá-lo integralmente, sem saliências, depressões, defeitos construtivos ou estéticos, abrangendo toda a largura e extensão do logradouro ao longo da intervenção.

§ 1º A recomposição da pista de rolamento deverá observar o nivelamento dos Poços de Visita - PVs, bocas-de-lobo e grelhas de drenagem pluvial já existentes na via ou executadas na nova intervenção.

§ 2º Havendo abertura de vala na pista de rolamento, a recomposição da pavimentação deverá ser feita com o mesmo tipo de material encontrado.

§ 3º A sinalização de trânsito, horizontal ou vertical, danificada no local de intervenção, deverá ser replantada conforme especificações técnicas do órgão municipal responsável pelo trânsito.

Art. 40. A recomposição do passeio deverá ser do alinhamento do lote até o meio fio e atender aos parâmetros legais e, se for o caso, aos padrões de acabamento estabelecidos pelo Executivo.

TÍTULO III DO USO DO LOGRADOURO PÚBLICO

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 41. É proibida a instalação precária ou permanente de obstáculo físico ou de equipamento de qualquer natureza no logradouro público ou projetado sobre ele, salvo nos casos permitidos pelo Código de Posturas, desde que regularmente licenciados.

~~Art. 41-A. É proibido o uso de recipientes de refrigeração ou similares, churrasqueiras, grelhas, assadeiras e utensílios que gerem fogo ou chamas em logradouros públicos do Município, exceto quando devidamente licenciados.~~

~~§ 1º. A proibição acima abrange, inclusive, a utilização desses equipamentos em veículos estacionados em logradouros públicos.~~

~~§ 2º. O disposto no caput e no § 1º do presente artigo aplica-se também aos torcedores, fãs, estabelecimentos comerciais e público em geral, em dias de jogos esportivos e outros eventos.~~

*Art. 41-A acrescentado pelo Decreto nº 16.203, de 11/1/2016 (Art. 1º)
Decreto nº 16.203 foi revogado pelo Decreto nº 16.207, de 18/1/2016 (Art. 1º)*

Art. 42. Dependerá de parecer favorável do órgão responsável a utilização:
I - de logradouro público tombado ou inserido em conjunto urbano tombado;
II - de praça;
III - de parque;
IV - de espaço livre de uso público.

CAPÍTULO II DA INSTALAÇÃO DE MOBILIÁRIO URBANO

Seção I Disposições Gerais

Art. 43. A instalação de mobiliário urbano em logradouro público e em afastamento frontal configurado como extensão do passeio depende de prévio licenciamento, em processo definido neste capítulo.

§ 1º O licenciamento de mobiliário urbano em afastamento frontal configurado como extensão do passeio fica condicionado à autorização, por escrito, do proprietário do imóvel.

§ 2º A faixa destinada a mobiliário urbano, junto ao meio-fio, pode ser ajardinada.

§ 3º A instalação de mobiliário urbano considerada de risco para a segurança pública, tais como relógio e termômetro, abrigo para passageiros de transporte coletivo, monumento, poste, mastro, defesa de proteção para pedestre e outros, depende de apresentação de responsável técnico devidamente habilitado.

§ 4º É vedada a instalação de mobiliário urbano:
I - prejudicial à segurança e ao trânsito de veículo ou pedestre;
II - que comprometa a estética da cidade;
III - que interfira na visibilidade de bem tombado;
IV - que interfira na arborização.

§ 5º É permitida a instalação de postes para rede aérea que ultrapasse os limites da faixa de mobiliário urbano em passeios com largura total inferior a 1,50 metros, desde que seja garantida passagem livre com no mínimo 80 centímetros no estreitamento gerado por estes mobiliários e que este estreitamento não ultrapasse 40 centímetros de extensão.

§5º acrescentado pelo Decreto nº 15.861, de 2/2/2015 (Art. 8º)

~~Art. 44. Fica mantida a Comissão de Mobiliário Urbano, instituída pelo art. 42 do Decreto nº 11.601, de 9 de janeiro de 2004, composta por representantes dos órgãos de gestão urbana, ambiental, cultural, de trânsito e de limpeza do Município, à qual compete:~~

~~Art. 44. Fica mantida a Comissão de Mobiliário Urbano, instituída pelo art. 42 do Decreto nº 11.601, de 9 de janeiro de 2004, composta por representantes dos órgãos de governo, gestão urbana, ambiental, cultural, de trânsito e de limpeza do Município, à qual compete:~~

Caput do art. 44 com redação dada pelo Decreto nº 16.628, de 9/6/2017 (Art. 1º)

Art. 44 – Fica mantida a Comissão de Mobiliário Urbano, instituída pelo art. 42 do Decreto nº 11.601, de 9 de janeiro de 2004, à qual compete:

Caput do art. 44 com redação dada pelo Decreto nº 17.039, de 21/12/2018 (Art. 2

I - propor tipos e padrões de mobiliário urbano, exceto os de caráter artístico;
II - recomendar a autorização para veiculação de publicidade em mobiliário urbano;

- III - sugerir padrões específicos de mobiliário para determinada região da cidade;
- IV - definir parâmetros para quantificação de mobiliário urbano e critérios de prioridade para localização, posicionamento e modo de instalação;
- V - opinar em processo de licenciamento para a instalação, em logradouro público, de mobiliário não mencionado no Código de Posturas ou neste Decreto;
- VI - relacionar quais os demais mobiliários urbanos cuja instalação, que, por gerar risco à segurança pública, deverá atender à exigência do § 3º do art. 43 deste Decreto;
- VII - determinar a transferência imediata do mobiliário urbano que prejudique a segurança, o trânsito de veículos ou de pedestres ou que comprometa a estética da cidade.

§ 1º A padronização de mobiliário urbano observará critérios técnicos e dela constarão, para cada padrão e tipo, as seguintes condições, dentre outras:

- I - dimensão;
- II - formato;
- III - cor;
- IV - material;
- V - espaço para exploração de publicidade, quando for o caso;
- VI - sistema de fixação e modo de instalação;
- VII - tempo de permanência;
- VIII - horário de instalação, substituição ou remoção;
- IX - posicionamento no logradouro público, especialmente em relação a outro mobiliário urbano.

§ 2º Poderão ser adotados diferentes padrões para cada tipo de mobiliário urbano e acoplar dois ou mais tipos.

§ 3º A localização e o desenho do mobiliário urbano deverão ser definidos de forma a evitar danos ou conflitos com a arborização urbana.

§ 4º A representação do órgão de gestão urbana será exercida, no mínimo, por um agente de fiscalização urbanística.

§ 5º - As deliberações da Comissão de Mobiliário Urbano, contendo os padrões por ela aprovados, produzirão efeitos após homologação pelo Prefeito.

§ 5º acrescentado pelo Decreto nº 15.116, de 08/01/2013 (art. 1º)

Art. 44-A – A Comissão a que se refere o art. 44 é composta por representantes dos seguintes órgãos:

- I – Secretaria Municipal de Assuntos Institucionais e Comunicação Social;
- II – Secretaria Municipal de Política Urbana;
- III – Secretaria Municipal de Meio Ambiente;
- IV – Secretaria Municipal de Cultura;
- V – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte;
- VI – Superintendência de Limpeza Urbana.

Art. 44-A acrescentado pelo Decreto nº 17.039, de 21/12/2018 (Art. 3º)

Art. 45. O órgão municipal responsável pelo trânsito solicitará à Secretaria de Administração Municipal Regional competente a retirada imediata do mobiliário urbano que comprometa o trânsito de veículos ou de pedestres.

Art. 46. A instalação de mobiliário urbano em frente a imóvel tombado, em conjunto urbano tombado, em praça, em parque ou em área verde dependerá de parecer favorável do órgão responsável pela gestão destes espaços.

Art. 47. A renovação do DML está condicionada à não alteração do modelo padronizado autorizado, além do cumprimento das demais condições estabelecidas pela Comissão de Mobiliário Urbano, no Código de Posturas e neste Decreto.

Art. 48. O mobiliário urbano destinado ao exercício de atividade geradora de resíduos deve ser dotado de coletor de lixo.

Seção II Da Mesa e Cadeira

Art. 49. A área a ser destinada à colocação de mesa e cadeira é a do afastamento frontal da edificação, desde que tal afastamento não seja configurado como extensão do passeio, nos termos do art. 17 deste Decreto, e se respeitem os limites com o passeio. Parágrafo único. A colocação de mesa e cadeira na área de afastamento frontal de que trata o caput deste artigo independe de licenciamento.

Art. 50. Independentemente do uso do afastamento frontal, a colocação de mesa e cadeira poderá ser feita, mediante licenciamento, alternativamente:

- I - no passeio, desde que o mesmo tenha largura igual ou superior a 3,00 m (três metros);
- II - no espaço do quarteirão fechado;
- III - na área de estacionamento de veículos em via pública local lindeira à testada do imóvel correspondente ao estabelecimento, quando o passeio tiver largura inferior a 3,00 m (três metros), mediante avaliação do Executivo;
- IV - na via pública, nos casos de feira ou evento regularmente licenciado.

§ 1º Na hipótese de utilização de área de passeio e de afastamento frontal configurado como sua extensão para a colocação de mesa e cadeira, deverá ser reservada faixa de pedestre, livre de qualquer obstáculo, inclusive de mobiliário urbano, com largura mínima de 1,00 m (um metro), respeitado o seguinte:

I - que o passeio lindeiro ao afastamento frontal utilizado para colocação de mesa e cadeira tenha largura igual ou superior a 2,00 m (dois metros);

II - que o espaço utilizado não exceda a fachada da edificação, exceto se contar com a anuência do vizinho lateral;

III - que sejam observadas as regras aplicáveis da Seção I deste Capítulo, referentes à instalação de mobiliário urbano em passeio.

§ 2º O licenciamento para a colocação de mesa e cadeira na área prevista no inciso III do caput deste artigo será permitido mediante a instalação de tablado removível protegido, que não impeça o escoamento de água pluvial, e poderá exceder a testada do imóvel correspondente ao estabelecimento se contar com a anuência do vizinho lateral.

§ 3º O tablado removível a que se refere o § 2º deste artigo somente poderá permanecer no local no horário definido no DML.

§ 4º A concessão de licença para a colocação de mesa e cadeira fica vinculada à observância dos limites de emissão de ruídos, de sons e de vibrações definidos na Lei nº 9.505, de 23 de janeiro de 2008.

Art. 51. Para abertura do processo de licenciamento a que se refere o art. 50 deste Decreto, será exigida a apresentação, dentre outros documentos, de:

I - cópia do Alvará de Localização e Funcionamento;

II - layout da ocupação do espaço pretendido com todas as dimensões e indicação da faixa reservada ao trânsito de pedestres, do mobiliário urbano existente, inclusive arborização, e da barreira removível, que deverá privilegiar a paisagem urbana, com a colocação preferencial de floreiras ou vasos ornamentais.

Art. 52. A área do afastamento frontal utilizada para a colocação de mesa e cadeira será computada como área útil do estabelecimento, no cálculo da área máxima permitida, para fins de licenciamento da atividade.

Parágrafo único. A área de que trata o caput deste artigo:

I - não será considerada para efeito de cálculo da taxa a ser recolhida relativa ao licenciamento da atividade;

II - deverá constar do Alvará de Localização e Funcionamento.

Art. 53. O horário permitido para a colocação de mesa e cadeira constará do DML e será fixado pelo órgão responsável pelo licenciamento em função das condições locais de sossego ou de segurança pública e do trânsito de pedestre, devendo estar contido no seguinte limite de horário:

I - das 7:00h (sete horas) às 23:00h (vinte e três horas), em logradouro com reduzido fluxo de pedestre;

II - das 11:00h (onze horas) às 23:00h (vinte e três horas), em logradouro com médio fluxo de pedestre;

III - das 18:00h (dezoito horas) às 23:00h (vinte e três horas), de segunda a sexta - feira e das 7:00h (sete horas) às 23:00h (vinte e três horas), nos sábados, domingos e feriados, em logradouro com intenso fluxo de pedestre;

IV - das 11:00h (onze horas) às 23:00h (vinte e três horas) na Zona Hipercentral - ZHIP, na Zona Central de Belo Horizonte - ZCBH, na Zona Central do Barreiro - ZCB e na Zona Central de Venda Nova - ZCVN, nos sábados.

~~Parágrafo único - O limite de 23:00h (vinte e três horas) poderá ser estendido, dependendo das condições locais de vizinhança, a critério do órgão responsável pelo licenciamento, baseado em laudo de vistoria fiscal.~~

§ 1º A permanência de mesas e cadeiras colocadas sobre o passeio e sobre o afastamento frontal configurado como sua extensão após o horário limite previsto no DML será admitida mediante observância estrita dos limites de emissão de ruídos previstos na Lei nº 9.505/2008, ficando o proprietário do estabelecimento sujeito às penalidades cabíveis em caso de inobservância dos mesmos.

Parágrafo único renumerado como § 1º e com redação dada pelo Decreto nº 14.186, de 12/11/2010 (Art. 1º)

§ 2º - Na hipótese prevista no § 1º deste artigo, a colocação de mesas e cadeiras fora do horário previsto no DML não constitui infração ao Código de Posturas ou a este Decreto.

§ 2º acrescentado pelo Decreto nº 14.186, de 12/11/2010 (Art. 1º)

§ 3º - A utilização de mesas e cadeiras em desacordo com o § 1º deste artigo constitui infração grave ao Código de Posturas e sujeita o infrator às penalidades de multa, apreensão e cassação da licença para colocação do mobiliário urbano e do Alvará de Localização e Funcionamento do estabelecimento, nos termos do Anexo I deste Decreto.

§ 3º acrescentado pelo Decreto nº 14.186, de 12/11/2010 (Art. 1º)

Art. 54 - Não será realizada vistoria prévia para o licenciamento de mesas e cadeiras, exceto quando se tratar de colocação após as 23:00h (vinte e três horas).

Art. 54 revogado pelo Decreto nº 16.360, de 30/6/2016 (Art. 13)

Art. 55. Será admitido apenas 1 (um) toldo do tipo passarela por fachada de edificação.

Art. 56. Para abertura do processo de licenciamento para instalação de toldo, será exigida a apresentação, dentre outros documentos, de:

- I - cópia do Alvará de Localização e Funcionamento para estabelecimentos não residenciais;
- II - especificação do tipo de toldo a ser instalado e dos materiais que o compõem;
- III - planta de situação do imóvel, com o seu respectivo corte, onde será instalado o toldo, indicando sua projeção, suas dimensões e seus afastamentos das divisas ou do alinhamento do lote;
- IV - croquis do passeio, com a projeção do toldo, dimensões e indicação de mobiliário urbano existente, inclusive arborização, no caso de instalação de toldo sobre o passeio;
- V - fotografia abrangendo toda a fachada frontal do local de instalação do toldo.

Art. 57. O documento de licenciamento para toldo terá validade permanente, exceto para toldo projetado sobre passeio ou sobre afastamento frontal configurado como extensão do passeio, caso em que terá validade de 1 (um) ano, podendo ser renovada por períodos idênticos.

Parágrafo único. A validade permanente a que se refere o caput deste artigo fica condicionada a:

- I - pagamento anual dos preços públicos, quando projetado sobre o passeio;
- II - manutenção do toldo em bom estado de conservação e limpeza.

Seção IV Do Sanitário Público e da Cabine Sanitária

Art. 58. A instalação de sanitários públicos e cabines sanitárias depende de licenciamento prévio e deverá obedecer a padrões estabelecidos pela Comissão de Mobiliário Urbano.

Parágrafo único. A instalação de sanitários somente poderá ocorrer em logradouros dotados de faixa de mobiliário urbano, respeitada as dimensões mínimas da faixa do passeio reservada ao trânsito de pedestres.

Art. 59. O licenciamento dos sanitários públicos e das cabines sanitárias fica condicionado à apresentação de layout da ocupação do espaço pretendido com todas as dimensões e indicação da faixa do passeio reservada ao trânsito de pedestres, do mobiliário urbano e da arborização existentes.

Parágrafo único. A instalação dos sanitários públicos e das cabines sanitárias deve observar a localização mais adequada de forma a não obstruir por completo a visibilidade de estabelecimento comercial ou de prestação de serviço localizado imediatamente em frente.

Art. 60. A instalação de cabine sanitária em ponto de táxi deverá ser requerida por, no mínimo, 5 (cinco) permissionários cadastrados pelo órgão municipal responsável pelo trânsito, que serão responsáveis pela instalação e pela manutenção do equipamento.

Art. 61. A instalação das cabines sanitárias em ponto final de linha de ônibus será providenciada pela empresa ou pela cooperativa responsável pelo serviço, sem ônus para os cofres públicos.

§ 1º Cabe ao concessionário do serviço a manutenção das cabines sanitárias de forma a proporcionar, durante todo o período de operação da linha, as devidas condições de higiene e conservação.

§ 2º As cabines sanitárias serão de uso exclusivo de fiscais, motoristas e trocadores, sendo vedada a sua utilização pelo público.

Art. 62. A mudança da localização do ponto final da linha de ônibus ou do ponto de táxi obriga à realocação da cabine no novo local e à recuperação do espaço em que ela estava instalada, no prazo de 30 (trinta) dias.

Parágrafo único. Não ocorrendo a realocação no prazo fixado, o órgão municipal responsável pelo trânsito acionará a Secretaria de Administração Regional Municipal competente para que tenha início a ação fiscal.

Art. 63. Em praças e parques somente será admitida a instalação de sanitário público, desde que previamente autorizada pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente ou pela Fundação de Parques Municipais - FPM.

Seção V Da Banca

Art. 64. Poderá ser instalada no logradouro público banca destinada ao exercício da atividade prevista na Seção II do Capítulo IV do Título III do Código de Posturas, sendo que sua instalação depende de prévio licenciamento.

Art. 65. Os modelos padronizados de bancas de jornais e revistas serão objeto de Decreto específico.

Parágrafo único. Não serão admitidos toldos adaptados aos modelos padronizados, bem como outras alterações no modelo original externo da banca.

Art. 66. A instalação de nova banca ou a substituição de banca existente fica condicionada à autorização expressa da Secretaria de Administração Regional Municipal competente, que indicará, após análise técnica da proposta de implantação da banca pretendida, o modelo a ser adotado, de acordo com o local de instalação, a intensidade do fluxo de pedestres, a visibilidade para o trânsito, a segurança das edificações vizinhas, a preservação da paisagem urbana, a visibilidade de bem tombado, a compatibilização com outros tipos de mobiliário urbano e com a arborização, e demais fatores urbanísticos e condicionantes legais, em especial o disposto na Seção I do Capítulo III do Título III do Código de Posturas.

§ 1º A instalação da banca deve observar a localização mais adequada de forma a não obstruir por completo a visibilidade de qualquer estabelecimento comercial ou de prestação de serviço localizado imediatamente em frente.

§ 2º O requerimento para licenciamento ou substituição da banca deve ser acompanhado de layout da ocupação do espaço pretendido com todas as dimensões e indicação da faixa de pedestre, do mobiliário urbano e da arborização existentes, além dos afastamentos da banca com relação ao meio-fio, ao alinhamento dos lotes lindeiros e à esquina mais próxima.

§ 3º Em nenhuma hipótese será admitido que a banca avance sobre a faixa do passeio destinada ao trânsito de pedestres.

Art. 67. A instalação ou substituição de bancas existentes em praças e parques depende, ainda, de análise técnica e parecer favorável do órgão municipal de meio ambiente, quanto à conveniência da instalação ou substituição, adequação do modelo pretendido à urbanização, paisagismo, paisagem urbana, uso do espaço pelo público, compatibilização com outros tipos de mobiliário urbano existentes ou a serem implantados, árvores e demais condicionantes técnicos e legais.

Art. 68. A Comissão de Mobiliário Urbano poderá propor padrões diferenciados para determinadas áreas do Município.

Art. 69. A utilização do espaço reservado para publicidade é opcional e seu uso é restrito ao espaço previsto em padronização específica, desde que regularmente licenciados.

~~Parágrafo único— Não será admitida em bancas de jornal a veiculação de publicidade por meio de painéis eletrônicos de LED (Diodo Emissor de Luz) ou semelhantes.~~

*Parágrafo único acrescentado pelo Decreto nº 15.874, de 11/2/2015 (Art. 1º)
Decreto nº 15.874/2015 tornado SEM EFEITO pelo Decreto nº 15.882, de 26/2/2015 (Art. 6º)*

~~Parágrafo único— Não será admitida em bancas de jornal a veiculação de publicidade por meio de painéis eletrônicos de LED (Diodo Emissor de Luz) ou semelhantes.~~

*Parágrafo único acrescentado pelo Decreto nº 15.882, de 26/2/2015 (Art. 1º)
Parágrafo único do art. 69 revogado pelo Decreto nº 16.313, de 9/5/2016 (Art. 4º)*

Art. 70. Considera-se área da banca, em metros quadrados, a área definida pela projeção dos beirais, excetuando-se deste cálculo a área correspondente ao prolongamento do beiral frontal.

Art. 71. Será permitida base para nivelamento do piso, quando necessário, desde que não ultrapasse 40,00 cm (quarenta centímetros) de altura e se restrinja ao limite das paredes da banca.

Seção VI Do Suporte para Colocação de Lixo

Art. 72. O suporte fixo para colocação de lixo deverá, cumulativamente:

- I - servir à edificação de uso exclusivamente residencial;
- II - possuir área de projeção máxima de 1,00 m² (um metro quadrado);
- III - possuir altura de 70 cm (setenta centímetros) a 80 cm (oitenta centímetros), contada do piso até sua parte mais alta;
- IV - ser instalado sobre a faixa destinada a mobiliário urbano;
- V - não estar localizado em passeio com intenso fluxo de pedestres.

Parágrafo único. Nas demais situações, o proprietário do terreno fica obrigado a adotar coletor móvel ou suporte fixo instalado na área do afastamento frontal da edificação.

Art. 73. A instalação, conservação, manutenção e remoção do suporte para exposição de lixo à coleta é de responsabilidade do proprietário do terreno.

Art. 74. A colocação do coletor móvel no passeio ou do lixo no suporte fixo deverá ser feita, no máximo, com 1 (uma) hora de antecedência da realização da coleta pelo serviço de limpeza urbana.

Seção VII Da Caçamba

Art. 75. A concessão do documento de licenciamento referente a colocação, permanência, utilização e transporte de caçamba em logradouro público, fica condicionada à apresentação de documentação prevista em formulário próprio e recolhimento de preço público referente ao licenciamento por unidade licenciada.

§ 1º Para efeito de cálculo da taxa de licenciamento será considerada a unidade a ser licenciada, constituída pelo conjunto de 1 (um) caminhão e, no máximo, 15 (quinze) caçambas.

§ 2º O DML será emitido em nome da empresa proprietária da caçamba e terá validade de 1 (um) ano, podendo ser renovada por períodos idênticos.

§ 3º O DML deverá conter a identificação da empresa, a placa do caminhão autorizado e o número de caçambas da respectiva unidade.

§ 4º Para trafegar, o motorista do caminhão deve portar uma via do respectivo DML.

§ 5º A caçamba deverá ser identificada com o nome e CNPJ do licenciado, número da licença, número sequencial e número do telefone da empresa nas faces laterais externas, com dimensões mínimas de 0,50 m (cinquenta centímetros) por 0,50 m (cinquenta centímetros).

Art. 76. A colocação de caçamba em logradouro público deverá obedecer à seguinte ordem de preferência:

I - no passeio, na faixa destinada a mobiliário urbano, desde que deixe livre, junto ao alinhamento dos lotes, faixa para circulação de pedestre de no mínimo 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) de largura;

II - na via pública, ao longo do alinhamento do meio fio, em sentido longitudinal, não ultrapassando a distância de 0,30 m (trinta centímetros), contada transversalmente a partir do meio fio;

III - na via pública, inclinada em relação ao meio fio, desde que obedecida a distância máxima de 2,70 m (dois metros e setenta centímetros) entre o meio fio e o ponto da caçamba mais distante deste.

Parágrafo único. Em nenhuma hipótese a caçamba poderá ultrapassar a faixa delimitada para estacionamento de veículos ou distância correspondente.

Art. 77. O horário da operação de colocação e retirada da caçamba, bem como da circulação do caminhão transportador, deve atender ao especificado no Código de Trânsito Brasileiro, nas normas municipais de trânsito e nos arts. 107 a 109 do Código de Posturas, no que couber.

Seção VIII Da Cadeira de Engraxate

Art. 78. A instalação da cadeira de engraxate depende de padronização pela Comissão de Mobiliário Urbano.

Art. 79. O licenciamento para instalação de cadeira de engraxate, será feito mediante requerimento do interessado e será deferido a critério do órgão competente, desde que haja vagas disponíveis e sejam atendidas as exigências legais.

Seção IX Do Abrigo para Ponto de Ônibus

Art. 80. O abrigo para ponto de ônibus obedecerá a padrões definidos pela Comissão de Mobiliário Urbano, com modelos e dimensões diferenciados, de modo a corresponder às particularidades do local de instalação e ao número de usuários atendidos.

Seção X Do Quiosque em Locais de Caminhada

Art. 81. Poderá ser instalado quiosque destinado ao exercício da atividade prevista na Seção VII do Capítulo IV do Título III do Código de Posturas, sendo que sua instalação depende de prévio licenciamento.

§ 1º A instalação do quiosque no passeio deverá observar os parâmetros definidos pelo Código de Posturas para mobiliário urbano e faixa reservada ao trânsito de pedestres.

§ 2º A instalação do quiosque em praças e parques depende de prévia avaliação e autorização do órgão responsável pela sua gestão.

§ 3º A instalação do quiosque deve observar a localização mais adequada de forma a não obstruir por completo a visibilidade de estabelecimento comercial ou de prestação de serviços localizado imediatamente em frente.

Art. 82. A instalação do quiosque deverá observar as seguintes distâncias:

I - 20,00 m (vinte metros) com relação aos pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo;

II - 100,00 m (cem metros) com relação a lojas que comercializem o mesmo produto.

Parágrafo único. As distâncias previstas no caput deste artigo serão medidas ao longo do eixo do logradouro.

Art. 83. O quiosque obedecerá a padrões definidos pela Comissão de Mobiliário Urbano, com modelos e dimensões diferenciados, de modo a atender às particularidades do local de instalação e do produto a ser comercializado.

CAPÍTULO III DO EXERCÍCIO DE ATIVIDADES

Seção I Disposições Gerais

Art. 84. O exercício de atividades em logradouro público depende de licenciamento prévio junto ao Executivo.

§ 1º Cabe à Secretaria de Administração Regional definir os locais e o número de vagas disponíveis, em sua respectiva área de atuação, conforme o tipo de atividade a ser licenciada, sendo que o acréscimo do número de vagas depende de prévia anuência da Secretaria Municipal de Políticas Urbanas.

§ 2º Cabe à Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana definir os procedimentos a serem adotados para o licenciamento, inclusive quanto aos documentos necessários, não cabendo exigências adicionais pelo órgão responsável pelo licenciamento.

§ 3º A atividade de flanelinha no logradouro público não será licenciada, devendo os agentes municipais de trânsito, no exercício de sua competência para a fiscalização dos estacionamentos nas vias públicas do Município, colaborar com os órgãos de segurança pública competentes, para o combate ao exercício ilegal da atividade.

Art. 85. A utilização de aparelho sonoro somente será admitida:

- I - em feiras, para comunicação de utilidade pública;
- II - em evento esporádico, nos termos do art. 98 deste Decreto.

Parágrafo único. É vedada a utilização de aparelho sonoro para a veiculação de publicidade.

Art. 86. É vedado o exercício da atividade exclusivamente por meio de preposto, sendo admitida a substituição do titular por um período máximo anual de 60 (sessenta) dias consecutivos.

§ 1º O preposto responderá solidariamente por todas as obrigações decorrentes da licença.

§ 2º O titular da licença deverá comunicar previamente sua substituição à Secretaria de Administração Regional Municipal competente.

§ 3º Cada licenciado poderá indicar 1 (um) preposto.

Art. 87. Quando o documento de licenciamento puder ser transferido, nas hipóteses elencadas no Código de Posturas, o mesmo será substituído constando o nome do substituto, mediante requerimento deste e comprovação do fato que originou a transferência.

~~Art. 88 – O órgão responsável pelo licenciamento definirá, por meio de instrução normativa, a área de atuação e o horário de exercício de atividade no logradouro público, de acordo com as especificidades locais, devendo, tais restrições, constarem do documento de licenciamento respectivo.~~

Art. 88 – A Secretaria Municipal de Política Urbana – SMPU – definirá, por meio de portaria, a área de atuação e o horário de exercício de atividade no logradouro público, de acordo com as especificidades locais, devendo, tais definições, constarem do documento de licenciamento respectivo.

Art. 88 com redação dada pelo Decreto nº 17.191, de 14/10/2019 (Art. 1º)

Art. 89. É expressamente proibida a instalação de trailer em logradouro público, à exceção dos que, não se destinando a atividade comercial, tenham obtido anuência do órgão competente para função de interesse público.

Seção II Da Atividade Em Banca

Art. 90. Poderá ser exercida a atividade de comércio em banca fixa instalada em logradouro público, que se sujeita a prévio licenciamento, em processo licitatório.

Parágrafo único. O DML para a exploração de comércio em banca será expedido em nome de pessoa física e poderá ser renovado anualmente.

Seção III Da Atividade em Veículo de Tração Humana e Veículo Automotor

~~Art. 91 – O número de licenciados para atividades em veículos de tração humana e veículo automotor, a delimitação de área de sua respectiva atuação e o sistema de rodízio serão definidos em instrução normativa da Secretaria de Administração Regional Municipal competente, em função da especificidade local e conveniência administrativa.~~

~~Parágrafo único – A Secretaria de Administração Regional Municipal competente, dependendo das características locais, poderá estabelecer, em área específica, proibições adicionais relativas a horários e a locais para o exercício de atividade comercial em veículos.~~

Art. 91 – O número de licenciados para atividades em veículos de tração humana e veículo automotor, a delimitação da área de atuação e o sistema de rodízio serão definidos em portaria da SMPU, em função da especificidade local e conveniência administrativa.

Parágrafo único – A SMPU, dependendo das características locais, poderá estabelecer, em área específica, proibições adicionais relativas aos horários e aos locais para o exercício de atividade comercial em veículos.

Art. 91 com redação dada pelo Decreto nº 17.191, de 14/10/2019 (Art. 2º)

Art. 92. Os critérios a serem observados pelo sistema de rodízio da atividade a que trata esta Seção serão definidos pela Secretaria de Administração Municipal Regional competente.

Art. 93. A Comissão de Mobiliário Urbano definirá o padrão do veículo para cada modalidade de comércio.

Art. 94. É permitida a instalação de toldo nos veículos automotores, desde que o mesmo:

I - fique restrito à parte traseira;

II - seja em balanço com projeção máxima de 1,20m (um metro e vinte centímetros).

Parágrafo único. O uso de publicidade é restrito ao veículo não podendo a área utilizada ultrapassar 50% (cinquenta por cento) da área de carroceria do veículo.

Seção III-A

Da Atividade Exercida por Pessoa com Deficiência

Seção III-A acrescentada pelo Decreto nº 16.377, de 13/7/2016 (Art. 1º)

Art. 94-A. O licenciamento da atividade de comércio em logradouro público a ser exercida por pessoa com deficiência depende de prévia licitação.

Parágrafo único - A pessoa com deficiência interessada em participar da licitação prevista no caput deste artigo deverá apresentar laudo médico comprobatório da deficiência.

Art. 94-A acrescentado pelo Decreto nº 16.377, de 13/7/2016 (Art. 1º)

Art. 94-B - A licença concedida para atividade de comércio em logradouro público por pessoa com deficiência é pessoal, sendo proibido ao titular colocar preposto no serviço.

Parágrafo único - A titularidade da licença prevista no caput deste artigo somente poderá ser transferida para pessoa com deficiência e observadas as disposições do art. 125 da Lei nº 8.616, de 14 de julho de 2003.

Art. 94-B acrescentado pelo Decreto nº 16.377, de 13/7/2016 (Art. 1º)

Art. 94-C - A atividade exercida em logradouro por pessoa com deficiência se limita ao comércio de produtos lícitos, passíveis de serem carregados pelo licenciado.

§ 1º - A atividade exercida em logradouro por pessoa com deficiência não se confunde com a atuação de camelôs, toreros e flanelinhas.

§ 2º - O licenciado não poderá utilizar o logradouro público para exposição de produtos.

§ 3º - O licenciado não poderá vender alimentos e bebidas, exceto doces em geral, como balas, chocolates, chicletes e produtos afins, que devem estar embalados.

Art. 94-C acrescentado pelo Decreto nº 16.377, de 13/7/2016 (Art. 1º)

Seção IV

Da Atividade de Engraxate

Art. 95. O procedimento simplificado de licitação para o licenciamento da atividade de engraxate priorizará os candidatos com maior grau de carência socioeconômica.

§ 1º Havendo empate, a escolha será feita mediante sorteio.

§ 2º O grau de carência socioeconômica será definido pela Secretaria Municipal de Políticas Sociais.

Seção V

Do Evento

Art. 96. O processo de licenciamento para a realização de evento no logradouro público será deliberado pela Secretaria de Administração Regional Municipal competente, observadas as recomendações dos órgãos de gestão urbana e ambiental, de segurança e de trânsito.

Art. 97. O licenciamento para a realização de evento no logradouro público deve atender, ainda, ao disposto na legislação específica, em especial nas Leis nº 8.762, de 16 de janeiro de 2004, e nº 9.063, de 17 de janeiro de 2005 e suas regulamentações.

Art. 98. Entende-se como evento esporádico no mesmo local aquele situado em raio de distância inferior a 300,00m (trezentos metros) em relação ao local licenciado.

Parágrafo único. O órgão de gestão regional definirá o número de eventos permitidos em cada local, observando-se a natureza dos eventos e as especificidades locais.

Art. 99. Em função das especificidades do local e do evento, os órgãos referidos no art. 96 deste Decreto poderão exigir informações adicionais àquelas exigidas no ato do requerimento.

Parágrafo único. No caso de utilização de publicidade deverá ser indicada a área destinada à instalação de engenhos, ficando o licenciamento condicionado ao recolhimento da taxa devida.

Seção VI Da Feira

Art. 100. As comissões paritárias de cada modalidade de feira serão compostas por:

I - 6 (seis) representantes do Executivo e igual número de suplentes, indicados pelo Prefeito;

II - 6 (seis) representantes dos feirantes e igual número de suplentes, eleitos em assembléia especialmente convocada para este fim, pelo Executivo.

Parágrafo único. O regimento interno da comissão paritária definirá as regras de funcionamento e de realização das reuniões, que serão presididas por um dos representantes do Executivo.

CAPÍTULO IV DA INSTALAÇÃO DE ENGENHO DE PUBLICIDADE

Art. 101. A análise de processo de licenciamento de engenho de publicidade em local em que, de qualquer maneira, o engenho prejudique a sinalização de trânsito ou outra destinada à orientação pública, ou ainda, em que possa causar insegurança ao trânsito de veículos e pedestres, especialmente em viaduto, ponte, canal, túnel, pontilhão, passarela de pedestre, passarela de acesso, trevo, entroncamento, trincheira, elevado e similares será baseado em parecer prévio do órgão municipal responsável pelo trânsito.

Art. 102. Será considerado mobiliário urbano de pequeno porte aquele que atender a um dos seguintes requisitos:

I - possuir até 10 cm (dez centímetros) de altura e área de projeção até 3 m² (três metros quadrados);

II - possuir até 50 cm (cinquenta centímetros) de altura e área de projeção até 1,50 m² (um e meio metros quadrados);

III - possuir até 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) de altura e área de projeção até 0,50 m² (cinquenta centímetros quadrados).

Parágrafo único. A classificação do mobiliário linear, como as cercas e defensas de proteção, levará em conta somente sua altura.

TÍTULO IV DAS OPERAÇÕES DE CONSTRUÇÃO, CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO DA PROPRIEDADE

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 103. A instalação de cerca elétrica ou qualquer dispositivo de segurança que apresente risco de dano a terceiro independe de licenciamento, devendo ser mantida no local a documentação relativa à responsabilidade técnica pela instalação do dispositivo, para apresentação à fiscalização, sempre que solicitada.

Art. 104. A instalação, a conservação, o funcionamento e a fiscalização de elevadores e outros aparelhos de transporte serão regidos pela Lei nº 7.647, de 23 de fevereiro de 1999, por este Decreto e demais atos normativos específicos nessa matéria.

Art. 105. Todo proprietário de aparelho de transporte é obrigado a contratar empresa devidamente habilitada, nos termos do art. 6º da Lei nº 7.647/1999.

Art. 106. Cada aparelho de transporte terá um livro obrigatório de registro de ocorrências, onde serão anotadas, pelo responsável pela conservação, as datas de suas realizações, os defeitos constatados, as peças substituídas e os serviços realizados, bem como anotações de vistorias realizadas pelos órgãos competentes.

Parágrafo único. O Livro de Registro de Ocorrências será padronizado no formato A4, com folhas numeradas, contendo um Termo de Abertura e Encerramento, que deverá ser datado e assinado pelo síndico ou responsável pelo aparelho de transporte, sendo de sua responsabilidade a guarda do livro.

Art. 107. É obrigatório a que seja mantido no local, onde estiver instalado o aparelho de transporte, o contrato de instalação, manutenção ou conservação firmado entre as partes responsáveis pelo aparelho de transporte, assim como o Livro Obrigatório de Registro de Ocorrência, para fins de fiscalização.

Art. 108. A empresa instaladora ou conservadora deverá ser inscrita no cadastro específico junto ao órgão municipal competente.

Art. 109. O Laudo Técnico de Inspeção Anual, previsto pela Lei nº 7.647/1999, deverá ser apresentado de acordo com o modelo aprovado pelo órgão municipal competente, devendo obedecer aos métodos das normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT e os requisitos mínimos indicados no modelo.

§ 1º O Laudo Técnico de Inspeção Anual será emitido após um período de 365 (trezentos e sessenta e cinco dias) a contar do primeiro Laudo Técnico.

§ 2º O primeiro laudo será emitido quando o aparelho de transporte for disponibilizado para uso, após o término da obra.

§ 3º É obrigatória a emissão de Laudo Técnico, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, quando da assunção e transferência da manutenção e conservação de aparelho de transporte.

Art. 110. A qualquer tempo, a fiscalização poderá determinar a elaboração de laudo técnico em caráter emergencial, em prazo a ser definido de acordo com o risco verificado.

Art. 111. Na hipótese do proprietário ou responsável pelo aparelho de transporte se recusar a autorizar a execução de serviços de reparo ou manutenção que visem eliminar situações de risco iminente, caberá à empresa instaladora ou conservadora proceder à comunicação imediata ao órgão municipal competente, que realizará vistoria técnica e, sendo constatado o risco iminente, interdirá o aparelho de transporte, até que o problema seja sanado.

Art. 112. As empresas conservadoras manterão serviço de prontidão com, no mínimo, 1 (um) técnico capacitado, para atendimento de situações de emergência, funcionando 24 (vinte e quatro) horas por dia, todos os dias da semana, inclusive sábados domingos e feriados.

Parágrafo único. Prioritariamente, serão atendidos os casos de acidente com risco à integridade física das pessoas ou passageiro preso, ficando as outras situações emergenciais sujeitas à análise das empresas instaladoras ou conservadoras.

Art. 113. Os equipamentos não poderão ter suas destinações alteradas.

§ 1º Entende-se por utilização indevida do aparelho de transporte quando estiver sendo utilizado acima de sua capacidade ou esteja em desacordo com os padrões de uso do mesmo.

§ 2º Como paralisação justificada, para os efeitos da Lei nº 7.647, de 1999, entende-se aquelas registradas no Livro de Registro de Ocorrência devidamente fundamentadas e com motivação técnica.

§ 3º No inciso VII do art. 18 da Lei nº 7.647, de 1999, entende-se como "falta de inspeção anual" de aparelho de transporte a "falta de apresentação do Laudo Técnico de Inspeção Anual".

Art. 114. A empresa instaladora ou conservadora comunicará mensalmente ao órgão competente os novos contratos de manutenção e conservação assumidos assim como aqueles eventualmente rescindidos.

Art. 115. Na casa de máquinas dos elevadores, além dos equipamentos pertinentes, somente será permitida a instalação de extintores para combate a incêndios, conforme dispuser o respectivo projeto de prevenção e combate a incêndio.

Art. 116. No caso de impossibilidade da empresa instaladora ou conservadora entregar qualquer dos laudos técnicos previstos na Lei nº 7.647/1999 e neste capítulo, por recusa do recebimento do mesmo ou por qualquer outro motivo, o documento deverá ser remetido ao responsável pelo aparelho de transporte, pelo correio, com aviso de recebimento.

Art. 117. O lote, o conjunto de lotes ou o terreno lindeiro a logradouro público dotado de meio-fio será mantido fechado, limpo, drenado e roçado, aplicando-se-lhes as disposições da Lei nº 9.725, de 15 de julho de 2009, que contém o Código de Edificações do Município.

TÍTULO V DA OBRA NA PROPRIEDADE E DE SUA INTERFERÊNCIA EM LOGRADOURO PÚBLICO

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 118. O responsável pela modificação das condições naturais do terreno, que cause instabilidade ou dano de qualquer natureza a logradouro público ou a terreno vizinho, é obrigado a executar imediatamente as obras necessárias para sanar o problema.

§ 1º As obras necessárias serão acompanhadas por profissional habilitado.

§ 2º No caso de comprovação técnica de ausência de risco iminente, deverá ser procedido o licenciamento de acordo com o Código de Edificações e a legislação ambiental.

Art. 119. O tapume, o barracão de obra e o dispositivo de segurança instalados não poderão prejudicar a arborização pública, o mobiliário urbano instalado, a circulação de veículos e pedestres, nem a visibilidade de placa de identificação de logradouro público ou de sinalização de trânsito.

Art. 120. No caso de paralisação de obra por período superior a 120 (cento e vinte) dias, o terreno deverá ser tratado como lote edificado, para efeito de vedação nas divisas laterais e de fundo.

CAPÍTULO II DO TAPUME

Art. 121. A dispensa de instalação do tapume prevista no inciso II do § 2º do art. 209 do Código de Posturas fica condicionada à assinatura de termo de responsabilidade por parte do responsável técnico pela obra.

Art. 122. A instalação de tapume no alinhamento do lote independe de licenciamento.

Art. 123. O licenciamento de tapume sobre o passeio poderá ser feito por ocasião da aprovação do projeto arquitetônico, a partir da manifestação prévia do responsável técnico.

Art. 124. A ocupação do passeio, quando não for possível a destinação de faixa com largura mínima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros), dependerá da criação de alternativa sinalizada e segura para passagem de pedestres com essa largura, caso em que dependerá de anuência do órgão municipal responsável pelo trânsito.

Art. 125. O DML para a instalação de tapume terá validade pelo prazo de duração da obra.

§ 1º No caso de o tapume ocupar mais da metade da largura do passeio, o DML vigorará pelo prazo máximo e improrrogável de 1 (um) ano, variável conforme a intensidade do trânsito de pedestres no local, de acordo com aferição do órgão municipal responsável pelo trânsito.

§ 2º No caso de paralisação da obra, o tapume colocado sobre passeio deverá ser recuado para o alinhamento do lote no prazo máximo de 2 (dois) dias úteis, contados da paralisação respectiva, sendo que este aviso deve constar do DML.

Art. 125-A - Poderão ser provisoriamente instalados no tapume engenhos de publicidade classificados como simples, conforme disposto no inciso I do art. 265 da Lei nº 8.616, de 14 de julho de 2003, contendo, exclusivamente, a identificação das pessoas físicas ou jurídicas diretamente envolvidas na realização da obra, tais como construtoras, escritórios de projetos, prestadores de serviços, fornecedores de insumos e agentes financiadores do empreendimento, observando-se, quanto à altura dos mesmos, o limite máximo de 5,00 m (cinco metros).

§ 1º A autorização prevista no caput deste artigo aplica-se somente a obras licenciadas e fica condicionada à destinação mínima, no tapume, de área equivalente a aquela de exposição dos engenhos de publicidade indicativos para a veiculação de obras artísticas, como pintura, grafite, plotagens e outras formas de representação gráfica.

§ 2º A exposição das obras artísticas ocorrerá sob a curadoria da Fundação Municipal de Cultura e será custeada pelo empreendedor responsável pelo tapume.

§ 3º Os engenhos de publicidade instalados no tapume deverão guardar, uns dos outros, distância mínima de 0,50 m (meio metro).

Art. 125-A acrescentado pelo Decreto nº 15.155, de 26/02/2013 (Art. 1º)

CAPÍTULO III DO BARRACÃO DE OBRA

Art. 126. A instalação de barracão de obra sobre o passeio até o limite da área ocupada pelo tapume deverá ser licenciada e observará os requisitos estabelecidos pelo Código de Posturas e por este Decreto e se sujeita, no que couber, às regras previstas para o licenciamento de tapume.

Art. 127. A instalação de barracão de obra suspenso sobre o passeio além da área ocupada pelo tapume será admitida até a conclusão do primeiro nível da edificação em condições de abrigar a sua instalação.

Parágrafo único. O barracão será instalado a pelo menos 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de altura em relação a qualquer ponto do passeio, sendo admitida a colocação de pontaletes de sustentação na faixa de mobiliário urbano e devendo ser prevista a faixa de passagem de pedestres com largura mínima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros).

Art. 128. O requerimento para licenciamento de barracão de obra suspenso sobre o passeio será instruído com os seguintes documentos:

I - justificativa técnica referente à necessidade de utilização de área além da delimitada pelo tapume para a fase inicial da obra, tendo em vista a movimentação de terra e contenções necessárias;

II - planta cotada do passeio, com indicação do barracão, tapume, mobiliário urbano e arborização existentes.

Art. 129. No caso de paralisação da obra, o barracão de obra instalado sobre o passeio deverá ser removido no prazo máximo de 2 (dois) dias úteis, contados da paralisação respectiva, sendo que este aviso deve constar do DML.

CAPÍTULO IV DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA

Art. 130. A instalação da tela protetora durante a execução de obra, reforma ou demolição envolvendo toda a fachada da edificação independe de licenciamento, exceto quando utilizada para veiculação de engenho de publicidade.

CAPÍTULO V DA DESCARGA DE MATERIAL DE CONSTRUÇÃO

Art. 131. A descarga de material de construção será feita no canteiro da respectiva obra, admitindo-se excepcionalmente o uso do logradouro público para tal fim, observadas as determinações contidas no Regulamento de Limpeza Urbana.

§ 1º A descarga de material de construção no logradouro público prevista no caput deste artigo deverá ocorrer na área do passeio, desde que no período de sua permanência, bem como durante a realização de operações de carga e descarga, sejam ser garantidas as condições de segurança para o tráfego de pedestres bem como a demarcação de faixa mínima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) por meio da instalação de, ao menos, cones ou faixas de isolamento.

§ 2º Na hipótese de não ser possível utilizar o espaço do passeio para demarcar a faixa de circulação de pedestres, esta poderá ser demarcada na via pública, no espaço destinado ao estacionamento de veículos.

§ 3º No caso de não existir faixa destinada a estacionamento de veículos, a demarcação da faixa de circulação de pedestres na via pública dependerá de anuência do órgão municipal responsável pelo trânsito.

§ 4º É vedada, em qualquer caso, a descarga de material de construção na via pública.

CAPÍTULO VI DO MOVIMENTO DE TERRA E ENTULHO

Art. 132. O movimento de terra e entulho no próprio terreno obedecerá as determinações contidas no Código de Edificações e na legislação ambiental.

Parágrafo único. O deslocamento e transporte de material em áreas externas ao terreno, obedecerá às determinações contidas no Código de Posturas, no Regulamento de Limpeza Urbana e neste Decreto.

Art. 133. O movimento de terra e entulho que resulte em deslocamento e transporte de material em áreas externas ao terreno sujeita-se a processo prévio de licenciamento.

§ 1º O documento de licenciamento será emitido em nome do proprietário do terreno e terá validade de, no máximo, 6 meses.

§ 2º O DML deverá indicar o volume de material a ser transportado, assim como o local do bota-fora ou empréstimo.

Art. 134. O transporte de terra e entulho somente poderá ocorrer se acompanhado de cópia da licença para movimentação de terra e entulho e do formulário para recibo do bota-fora.

§ 1º Juntamente com a licença de movimentação de terra ou entulho, será fornecido formulário específico, em três vias, para recibo do bota-fora.

§ 2º A primeira via destina-se a devolução ao órgão de licenciamento, quando do termino da movimentação de terra ou entulho, a segunda ao licenciado e a terceira será arquivada no bota-fora até a data definida pelo órgão responsável pelo licenciamento.

Art. 135. O material removido de terraplenagem ou demolição será destinado a local ambientalmente apropriado.

§ 1º O requerente poderá indicar local para deposição do material ou para retirada de terra, desde que de propriedade privada e com a concordância do proprietário comprovada em termo escrito, e se aprovada a indicação pelo órgão municipal de meio ambiente.

§ 2º A destinação do material deve ser comprovada pelo licenciado ao órgão competente mediante recibo do agente público responsável pelo local ou do proprietário de área particular.

Art. 136. É proibida a utilização de logradouro público, de parque, de margens de curso d'água e de área verde para bota-fora ou empréstimo, excetuadas as obras de recuperação ou interesse ambiental.

TÍTULO VI DO USO DA PROPRIEDADE

CAPÍTULO I DO EXERCÍCIO DE ATIVIDADES

Seção I Disposições Gerais

Art. 137. O DML para atividade não residencial desenvolvida em caráter permanente e em edificação ou equipamento será o Alvará de Localização e Funcionamento, que terá validade de 05 (cinco) anos.

§ 1º O DML deverá conter todas as informações necessárias para identificação e descrição da atividade, código da tabela da Classificação Nacional de Atividades Econômicas - CNAE do local e do licenciado, tais como as referentes ao uso licenciado, à área utilizada, ao prazo de validade e às restrições específicas.

§ 2º O prazo de validade poderá ser renovado por 05 (cinco) anos, indefinidamente, desde que o empreendimento continue a atender a legislação municipal.

§ 3º O exercício de atividades não residenciais por terceiros, nos imóveis, áreas e próprios públicos municipais, de propriedade do município ou afetados para prestação de serviços públicos municipais, depende de licenciamento precedido da outorga de Permissão de Uso.

§3º acrescentado pelo Decreto nº 16.360, de 30/6/2016 (Art. 6º)

Art. 138 - O DML para atividade não residencial desenvolvida em caráter temporário e em edificação ou equipamento será o Alvará de Evento, que terá o prazo de validade do respectivo evento, não podendo ser superior a 3 (três) meses.

~~Art. 139 - As atividades obrigadas a elaborar o laudo técnico descritivo de suas condições de segurança, são as definidas na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.~~

Art. 139 - Conforme dispõem os artigos 231 e 238 do Código de Posturas, é obrigatória a apresentação de laudo técnico descritivo das condições de segurança, para o licenciamento das atividades atratoras de alto número de pessoas, definidas no Anexo III deste Decreto, e das atividades perigosas, definidas na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo

Caput acrescentado pelo Decreto nº 16.360, de 30/6/2016 (Art. 7º)

Parágrafo único. O laudo técnico previsto deverá considerar, no mínimo, os seguintes itens de segurança:

I - condições de escoamento das pessoas em situação de pânico e suas respectivas saídas de emergência;

II - sinalização de emergência e rota acessível;

III - instalação de equipamentos previstos no Projeto de Prevenção e Combate a Incêndio.

Seção II Da Atividade em Trailer

Art. 140. É proibida a instalação de trailer em logradouro público e na área delimitada pelo afastamento frontal mínimo exigido pela Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo.

Parágrafo único. Poderá ser excepcionado da regra prevista no caput o trailer que, não se destinando a atividade empresarial, tenha obtido prévia anuência do órgão competente do Executivo.

Art. 141. A instalação de trailer, em caráter temporário ou permanente, sujeita-se a prévio processo de licenciamento previsto na Seção I deste Capítulo.

Art. 142. A utilização de mesa e cadeira no passeio pelo trailer deve atender ao disposto na Seção II, do Capítulo III, do Título III, do Código de Posturas e neste Decreto.

Seção III Da Atividade de Diversão Pública

Art. 143. Para as atividades de circo e parque de diversões, serão exigidos, pelo menos 2 (dois) banheiros para uso dos frequentadores, sendo um para cada sexo.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto no caput deste artigo as atividades de circo e parque de diversões deverão contar com, no mínimo, uma instalação sanitária composta de um lavabo e um vaso sanitário para cada 300,00 m² (trezentos metros quadrados) de área destinada ao uso do público, excetuada a área de estacionamento.

Art. 144. Ao maior de 60 (sessenta) anos será garantida a gratuidade do acesso a cinema, cineclube, evento esportivo, teatro, parque de diversões e espetáculos circense e musical instalados em próprio público municipal.

Art. 145. O direito previsto no art. 159 deste Decreto será exercido nas seguintes condições:
I - em cinema e cineclube, de segunda a sexta-feira, exceto feriados, com entrada até 18 (dezoito) horas;
II - nos demais locais, em qualquer dia e horário, limitado a 5% (cinco por cento) da capacidade do estabelecimento.

Art. 146. O laudo técnico de segurança necessário ao licenciamento para o exercício de atividade circense é aquele definido no Anexo II deste Decreto.

Art. 147. O licenciamento da atividade circense caberá à Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana.

Parágrafo único. O início das atividades fica condicionado à autorização da Secretaria de Administração Regional Municipal competente.

Seção IV Da Feira

Art. 148. A realização de feira está sujeita a processo prévio de licenciamento, nos termos previstos na Seção I deste Capítulo, atendidas as disposições dos arts. 253 a 258 do Código de Posturas.

Seção V Da Defesa do Consumidor

Art. 149. Os cartazes e placas referidos nos arts. 259, 260 e 261 do Código de Posturas terão as dimensões mínimas do formato A4, conforme estabelecido nas normas da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas.

CAPÍTULO II DA INSTALAÇÃO DE ENGENHO DE PUBLICIDADE

Seção I Disposições Gerais

Art. 150. Este Capítulo é aplicável a todo engenho de publicidade exposto na paisagem urbana e visível de qualquer ponto do espaço público, este considerado como os bens públicos de uso comum.

Art. 151. Não se consideram como engenho de publicidade qualquer elemento, pintura, adesivo ou similar, com função decorativa, bem como revestimento de fachada diferenciado, que não veiculem mensagem ou figura alusiva à atividade realizada no imóvel no qual estiver instalado.

Art. 152. Não se incluem no conceito de estrutura própria de sustentação, a que se refere a alínea "d", do inciso I, do parágrafo único, do art. 265 do Código de Posturas os elementos de fixação como pregos, parafusos e similares.

Art. 153. Os locais de visadas de referenciais simbólicos serão definidos em mapeamento elaborado pela Diretoria de Patrimônio Cultural, da Fundação Municipal de Cultura, e aprovado pelo Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município - CDPCM.

Art. 154. A licença para a instalação de engenho publicitário no espaço aéreo da propriedade, em caráter provisório, durante o evento que nela se realize, terá validade, improrrogável, até a data de encerramento do evento, limitada ao período máximo de 3 (três) meses.

Art. 154-A. Para que o anúncio seja enquadrado como engenho provisório de divulgação previsto no inciso XI do artigo 264 da Lei nº 8.616/2003, estando liberado de autorização para instalação no imóvel, deverá observar os critérios previstos nos incisos do § 1º do referido artigo. (Artigo acrescentado pelo Decreto Nº 16257 DE 18/03/2016).

Art. 154-A acrescentado pelo Decreto nº 16.257, de 18/3/2016 (Art. 1º)

Art. 154-B - A instalação de engenho de publicidade no local definido pelo inciso VIII do art. 269 do Código de Posturas será permitida em qualquer área livre de no mínimo 150m² (cento e cinquenta metros quadrados), excluído o afastamento frontal mínimo.

Art. 154-B acrescentado pelo Decreto nº 16.360, de 30/6/2016 (Art. 8º)

Seção II Das Condições para Instalação

Art. 155. Ressalvada a hipótese do § 1º deste artigo, nenhum dispositivo de iluminação poderá avançar mais do que 0,50 m (cinquenta centímetros) além da face do engenho.

§ 1º Os dispositivos de iluminação afixados nos locais de que tratam os incisos I, II, VI, VII e VIII do art. 269 do Código de Posturas poderão avançar até 1,00 m (um metro) além do plano da fachada em que se assenta;

§ 2º Os dispositivos de iluminação não poderão avançar sobre o imóvel vizinho, exceto quando houver expressa anuência do proprietário.

~~Art. 155-A — Os painéis eletrônicos de LED ou semelhantes não poderão ser instalados em empenas cegas de edificações, ficando, nos demais casos, vedado seu posicionamento de modo oblíquo ou perpendicular à via pública limítrofe aos terrenos em que estejam instalados.~~

~~§ 1º — Fica permitida somente a veiculação de imagens estáticas nos engenhos de publicidade de que trata o caput deste artigo, com intervalo mínimo de 30 (trinta) segundos entre cada uma.~~

~~§ 2º — Todo painel eletrônico de LED, deverá assegurar, sem ônus, no mínimo uma hora diária de conteúdo a ser definido pelo Município, fracionada em inserções de no máximo 30 segundos e com grade de veiculação previamente aprovada pela Assessoria de Comunicação Social do Município, estipulando hora, tempo de exposição e conteúdo.~~

~~§ 3º — Caberá ao órgão responsável pelo gerenciamento do trânsito no Município estabelecer os índices de luminosidade admitidos para os painéis eletrônicos de LED ou semelhantes, bem como as demais regras para o seu funcionamento.~~

~~*Art. 155-A acrescentado pelo Decreto nº 15.874, de 11/2/2015 (Art. 2º)*~~

~~*Decreto nº 15.874/2015 tornado SEM EFEITO pelo Decreto nº 15.882, de 26/2/2015 (Art. 6º)*~~

~~Art. 155-A — Os painéis eletrônicos de LED ou semelhantes não poderão ser instalados em empenas cegas de edificações, ficando, nos demais casos, vedado seu posicionamento de modo oblíquo ou perpendicular à via pública limítrofe aos terrenos em que estejam instalados.~~

~~§ 1º — Fica permitida somente a veiculação de imagens estáticas nos engenhos de publicidade de que trata o caput deste artigo, com intervalo mínimo de 30 (trinta) segundos entre cada uma.~~

~~§ 2º — Todo painel eletrônico de LED, deverá assegurar, sem ônus, no mínimo uma hora diária de conteúdo a ser definido pelo Município, fracionada em inserções de no máximo 30 segundos e com grade de veiculação previamente aprovada pela Assessoria de Comunicação Social do Município, estipulando hora, tempo de exposição e conteúdo.~~

~~§ 3º — Caberá ao órgão responsável pelo gerenciamento do trânsito no Município estabelecer os índices de luminosidade admitidos para os painéis eletrônicos de LED ou semelhantes, bem como as demais regras para o seu funcionamento.~~

~~*Art. 155-A acrescentado pelo Decreto nº 15.882, de 26/2/2015 (Art. 2º)*~~

Art. 155-A. Os painéis eletrônicos de LED ou semelhantes atenderão a requisitos de funcionamento e serão posicionados em relação à via pública de modo a assegurar ausência de interferência no campo visual dos condutores de veículos capaz de produzir ofuscamento ou qualquer outro efeito que potencialmente reduza a visibilidade, a legibilidade e a conspicuidade da sinalização, bem como de outros elementos necessários à segurança viária.

§ 1º Fica permitida somente a veiculação de imagens estáticas nos engenhos de publicidade de que trata o caput deste artigo, com intervalo mínimo:

I - de 30 (trinta) segundos entre cada uma, no caso de publicidade disposta em empenas cegas de edificações e em mobiliário urbano;

II - de 20 (vinte) segundos, em se tratando de engenhos publicitários instalados nos locais previstos nos incisos I, VI, VII e VIII do caput do art. 269 do Código de Posturas.

§ 2º Todo painel eletrônico de LED, deverá assegurar, sem ônus, no mínimo uma hora diária de conteúdo a ser definido pelo Município, fracionada em inserções de no máximo 30 segundos e com grade de veiculação previamente aprovada pela Assessoria de Comunicação Social do Município, estipulando hora, tempo de exposição e conteúdo.

§ 3º Caberá ao órgão responsável pelo gerenciamento do trânsito no Município estabelecer os índices de luminosidade admitidos para os painéis eletrônicos de LED ou semelhantes, bem como as demais regras para o seu funcionamento, visando ao fiel cumprimento do disposto no caput deste artigo, podendo inclusive estabelecer proibições.

Art. 155-A com redação dada pelo Decreto nº 16.313, de 9/5/2016 (Art. 1º)

Seção III Do Licenciamento e Fiscalização

Art. 156. A instalação de engenho de publicidade sujeita-se a processo prévio de licenciamento, mediante requerimento ao Executivo, do qual resultará documento de licenciamento próprio.

§ 1º Qualquer alteração quanto ao local de instalação, à dimensão e à propriedade do engenho de publicidade implica novo e prévio licenciamento, hipótese em que o proprietário ou responsável pelo engenho terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, a contar da data da ocorrência, para proceder à baixa do engenho objeto da alteração.

§ 2º Para efeito do licenciamento de engenhos publicitários, equipara-se a forma de instalação, com previsão de instalação de dois engenhos publicitários numa mesma face de quadra, prevista no inciso I do caput do art. 269 do Código de Posturas, relativamente ao impacto dos anúncios na paisagem urbana, às formas de instalação constantes dos incisos II, VI, VII e VIII do mesmo dispositivo.

~~§ 3º - O licenciamento de engenho de publicidade será precedido de chamamento público nas hipóteses em que se verifique a possibilidade de o número de interessados superar a quantidade de licenças passíveis de concessão, por força da limitação de número de engenhos por face de quadra estabelecida pelo Código de Posturas.~~

§ 3º - O licenciamento de engenho de publicidade nas formas de instalação previstas nos incisos I, II, VI, VII e VIII do caput do art. 269 do Código de Posturas será necessariamente precedido de chamamento público, por força da limitação do número de engenhos por face de quadra estabelecida pelo Código de Posturas.

§3º com redação dada pelo Decreto nº 16.360, de 30/6/2016 (Art. 9º)

§ 4º - Havendo mais de um interessado no licenciamento de engenho publicitário, numa mesma face de quadra, observadas as formas de instalação previstas nos incisos I, II, VI, VII e VIII do caput do art. 269 do Código de Posturas, proceder-se-á ao licenciamento daquele que ofertar o maior preço em procedimento seletivo público, previamente realizado pelo Executivo.

~~§ 4º A - O valor mínimo anual a ser cobrado referente ao ônus de que trata o § 4º deste artigo será de:~~

- ~~I - R\$950,00 (novecentos e cinquenta reais) por metro quadrado para engenhos publicitários do tipo painel eletrônico;~~
- ~~II - R\$100,00 (cem reais) por metro quadrado para engenhos publicitários iluminados ou luminosos instalados nos locais previstos nos incisos I, II, VI, VII e VIII do caput do art. 269 do Código de Posturas;~~
- ~~III - R\$50,00 (cinquenta reais) por metro quadrado para os demais engenhos publicitários, exceto o previsto no inciso IX do caput do art. 269 do Código de Posturas, sobre o qual não incidirá o ônus.~~

§4-A acrescentado pelo Decreto nº 15.874, de 11/2/2015 (Art. 3º)

Decreto nº 15.874/2015 tornado SEM EFEITO pelo Decreto nº 15.882, de 26/2/2015 (Art. 6º)

~~§ 4º A - O valor mínimo anual a ser cobrado referente ao ônus de que trata o § 4º deste artigo será de:~~

- ~~I - R\$950,00 (novecentos e cinquenta reais) por metro quadrado para engenhos publicitários do tipo painel eletrônico;~~
- ~~II - R\$100,00 (cem reais) por metro quadrado para engenhos publicitários iluminados ou luminosos instalados nos locais previstos nos incisos I, II, VI, VII e VIII do caput do art. 269 do Código de Posturas;~~
- ~~III - R\$50,00 (cinquenta reais) por metro quadrado para os demais engenhos publicitários, exceto o previsto no inciso IX do caput do art. 269 do Código de Posturas, sobre o qual não incidirá o ônus.~~

§4-A acrescentado pelo Decreto nº 15.882, de 26/2/2015 (Art. 3º)

§ 4º-A O valor mínimo anual a ser cobrado referente ao ônus de que trata o § 4º deste artigo será de:

- I - R\$ 450,00 (quatrocentos e cinquenta reais) por metro quadrado para engenhos publicitários do tipo painel eletrônico situado na ZCBH ou ZHIP e de ambos os lados da Avenida do Contorno;
- II - R\$ 350,00 (trezentos e cinquenta reais) por metro quadrado para engenhos publicitários do tipo painel eletrônico nas áreas não abrangidas pelo inciso I deste parágrafo;
- III - R\$ 100,00 (cem reais) por metro quadrado para engenhos publicitários iluminados ou luminosos instalados nos locais previstos nos incisos I, II, VI, VII e VIII do caput do art. 269 do Código de Posturas;
- IV - R\$ 50,00 (cinquenta reais) por metro quadrado para os demais engenhos publicitários, exceto o previsto no inciso IX do caput do art. 269 do Código de Posturas, sobre o qual não incidirá o ônus.

§4º-A com redação dada pelo Decreto nº 16.313, de 9/5/2016 (Art. 2º)

§ 5º Os interessados na obtenção da licença deverão apresentar requerimento nos termos do art. 3º deste Decreto, sendo que a duração do processo de licenciamento, incluindo eventual chamamento público, não poderá exceder de 60 (sessenta) dias.

§ 6º Para fins de habilitação no procedimento seletivo de que trata o § 4º deste artigo, o interessado deverá apresentar documentação relativa à sua habilitação jurídica e a sua regularidade fiscal perante a Fazenda Pública Municipal, dentre outras exigências a serem estabelecidas no edital respectivo.

§ 7º O valor arrecadado decorre da necessidade de compensação da poluição da paisagem urbana gerada pela instalação do engenho de publicidade, cumprindo exigência decorrente do princípio do poluidor-pagador.

§ 8º Os recursos provenientes da compensação arrecadada nos termos do § 4º deste artigo, no que excederem o preço público correspondente ao custeio das despesas decorrentes da realização do processo de licenciamento, serão aplicados em ações de urbanificação mitigadoras dos impactos negativos causados pelos engenhos de publicidade na paisagem urbana.

§ 9º A permissão para instalação de dois engenhos publicitários numa mesma face de quadra, prevista no inciso I do caput do art. 269 do Código de Posturas somente ocorrerá quando a instalação de ambos estiver prevista para terreno ou lote vago limdeiro a via de ligação regional ou arterial, sem prejuízo das demais proibições contidas no Código de Posturas.

§ 10. As formas de instalação previstas nos incisos II, VI, VII e VIII do caput do art. 269 do Código de Posturas, são excludentes entre si e a utilização de qualquer uma dessas formas de instalação somente autoriza a instalação de um único engenho publicitário por face de quadra.

§ 11. Na hipótese de coexistência, numa mesma face de quadra, de interessados na obtenção de licença para as formas de instalação previstas nos §§ 9º e 10º deste artigo, poderá ser considerado, para efeito de verificação do maior preço, o somatório das duas maiores propostas apresentadas pelos interessados no licenciamento da forma de instalação prevista no inciso I do caput do art. 269 do Código de Posturas, desde que ambas prevejam a instalação de apenas um engenho por terreno ou lote vago, a qual será licenciada somente se o valor resultante da operação superar os valores dos lances individuais referentes às modalidades previstas nos incisos I, na hipótese do § 12 deste artigo, II, VI, VII e VIII do mesmo dispositivo.

§ 12. O lance referente a requerimento de licenciamento da forma de instalação prevista no inciso I do caput do art. 269 do Código de Posturas que inclua dois engenhos publicitários em um mesmo terreno ou lote vago será considerado individualmente para efeito da aplicação do § 11 deste artigo.

~~§ 13 – A licença para instalação de engenho de publicidade concedida nos termos deste artigo terá validade de 1 (um) ano, ficando assegurada somente a primeira renovação sem a necessidade de realização de chamamento público, nos casos em for exigido.~~

~~§ 13 – A licença para instalação de engenho de publicidade concedida nos termos deste artigo terá validade de 4 (quatro) anos.~~
§13 com redação dada pelo Decreto nº 15.874, de 11/2/2015 (Art. 3º)
Decreto nº 15.874/2015 tornado SEM EFEITO pelo Decreto nº 15.882, de 26/2/2015 (Art. 6º)

~~§ 13 – A licença para instalação de engenho de publicidade concedida nos termos deste artigo terá validade de 4 (quatro) anos.~~
§13 com redação dada pelo Decreto nº 15.882, de 26/2/2015 (Art. 3º)

§ 13 – A licença para instalação de engenho de publicidade terá validade de quatro anos, exceto quando instalado em banca de jornais e revistas, hipótese em que deverá coincidir com a validade do DML referente ao exercício de atividade em banca de jornais e revistas

§13 com redação dada pelo Decreto nº 16.966, de 10/9/2018 (Art. 1º)

§ 14. Restando, no mínimo, 30 (trinta) dias para o vencimento da licença, o Executivo procederá a novo licenciamento do engenho publicitário, em conformidade com o disposto neste artigo.

§ 15. Compete às Secretarias Municipais de Administração Regional Municipal a prática dos atos referentes ao processo de licenciamento dos engenhos de publicidade.

Art. 157. O licenciamento para instalação de engenho de publicidade fica condicionado à apresentação, pelo requerente, da respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) do profissional devidamente registrado no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia - CREA/MG, quando o engenho possuir dispositivo de iluminação, animação ou estrutura própria de sustentação ou possuir área superior a 10,00 m² (dez metros quadrados) excetuando, neste último caso, o engenho de publicidade pintado.

Art. 158. O licenciamento de engenho de publicidade 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.

Art. 159. Enquanto não realizada a remoção do engenho de publicidade irregular serão adotadas, simultaneamente, as medidas de aplicação de multa diária e sobreposição de tarja alusiva à irregularidade ou cobertura do engenho.

Seção IV
Do Cadastro

Art. 160. Os responsáveis pelo licenciamento devem encaminhar ao órgão responsável pelo Cadastro de Engenhos de Publicidade - CADEP, todas as informações sobre engenhos submetidos a processos de licenciamento, deferidos ou indeferidos, para fins de registro.

TÍTULO VII
DA INFRAÇÃO

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 161. Constituem infração a ação ou a omissão que resultem em inobservância às regras do Código de Posturas ou deste Decreto.

§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Capítulo e no Anexo I não isenta o infrator da obrigação de reparar as irregularidades apontadas ou o dano resultante da infração.

§ 2º A aplicação da penalidade demolição depende de prévia anuência do titular da Secretaria Municipal responsável pela fiscalização, dispensável no caso de edificação provisória.

§ 3º Considera-se reincidência, para os fins deste Decreto, o cometimento da mesma infração pela qual foi aplicada penalidade anterior, dentro do prazo de 24 (vinte e quatro) meses, contados da última autuação, por prática ou persistência na mesma infração, mesmo em local distinto ou que tenha sido emitido novo documento de licenciamento.

CAPÍTULO II
DAS PENALIDADES

Art. 162. O documento fiscal será lavrado em nome do infrator ou:

I - do espólio, do inventariante ou do herdeiro, preferencialmente o ocupante do imóvel;

II - do administrador judicial da massa falida;

III - do síndico do condomínio ou de um dos proprietários, em edificações com mais de uma unidade sem condomínio constituído.

Parágrafo único. Para fins de fiscalização, serão consideradas responsáveis pelo engenho de publicidade as pessoas relacionadas no art. 12, parágrafo único e seus incisos, da Lei nº 5.641, de 22 de dezembro de 1989, independente da ordem ali inscrita.

Art. 163. A classificação das infrações ao Código de Posturas e a definição das penalidades e procedimentos fiscais aplicáveis estão relacionadas no Anexo I deste Decreto.

Parágrafo único. Excluem-se do Anexo I as infrações capituladas no Regulamento de Limpeza Urbana.

Art. 164. Poderá ser aplicada qualquer penalidade, independentemente da ordem prevista no Anexo I deste Decreto, nos casos de risco à população devidamente comprovados, visando a fazer cessar o risco.

Art. 165. A notificação prévia implica a obrigatoriedade de o infrator sanar a irregularidade dentro do prazo fixado, podendo ser dispensada quando:

I - houver apreensão, interdição ou embargo imediatos;

II - houver obstrução de via pública;

III - houver exercício de atividade ou instalação de engenho não licenciado em logradouro público;

IV - o infrator já tiver sido autuado por cometimento da mesma infração no período compreendido nos 24 (vinte e quatro) meses imediatamente anteriores;

V - nos demais casos previstos no anexo I deste Decreto.

§ 1º Não sanada a irregularidade dentro do prazo fixado na notificação, o infrator será autuado, aplicando-se-lhe a penalidade correspondente à infração.

§ 2º Descumprido o prazo determinado na notificação, poderá o órgão competente executar a obra ou serviço nas condições estabelecidas no art. 319 do Código de Posturas.

§ 3º No caso de dispensa da notificação prévia, deverá ser emitida notificação acessória, nos termos do Anexo I, com a finalidade de informar o infrator sobre o prosseguimento da ação fiscal a que está sujeito, hipótese em que haverá aplicação direta da penalidade correspondente à infração.

Art. 166. Os valores das multas aplicadas por infração estão estabelecidos no Anexo I deste Decreto.

§ 1º A multa poderá ser aplicada juntamente com outras penalidades, nos termos do Código de Posturas e deste Decreto.

§ 2º Em caso de primeira e segunda reincidência, a multa será aplicada, respectivamente, em dobro ou em triplo em relação aos valores previstos no § 1º deste artigo.

§ 3º A partir da segunda reincidência o valor da multa será o triplo do valor básico, inclusive para a aplicação de multa diária.

§ 4º A multa não paga em até 30 (trinta) dias terá o seu valor inscrito em dívida ativa.

Art. 167. A multa diária será aplicada até que seja sanada a irregularidade, devendo o infrator comunicar o fato, por escrito, ao órgão de fiscalização responsável pela ação fiscal e, uma vez constatada sua veracidade, o termo final do curso diário da multa retroagirá à data da comunicação feita.

Art. 168. Cabe apreensão imediata de bem, simultaneamente com a aplicação de multa, nos termos do § 1º do art. 313 do Código de Posturas e nos casos previstos no Anexo I.

§ 1º Aquele que estiver exercendo atividade sem licença, em logradouro público, fica sujeito à apreensão imediata dos bens utilizados no exercício da atividade, ainda que estes estejam acondicionados em bolsas, sacolas, malas ou similares, mesmo que apoiadas sobre o corpo.

§ 2º Os veículos automotores não licenciados para o exercício de atividade em logradouro público poderão ser rebocados ou apreendidos, mesmo quando utilizados somente para depósito de mercadoria ou produtos.

Art. 169. A liberação de bens removidos ou apreendidos, advindos do exercício de atividade não licenciada em logradouro público, fica condicionada ao cumprimento do disposto no § 2º do art. 313 do Código de Posturas, além do seguinte procedimento:

I - indicar, no pedido de liberação, o local de origem dos bens apreendidos;

II - apresentar documentação fiscal como sendo o destinatário dos bens e equipamentos apreendidos e, ainda, comprovar a propriedade dos mesmos mediante documentos legais;

III - assinar Termo de Compromisso, mediante documento próprio expedido pelo órgão competente no âmbito de sua circunscrição, declarando conhecer a legislação pertinente e se comprometendo a não exercer atividade em logradouro público sem licenciamento.

Art. 170. O não atendimento às disposições do art. 169 deste Decreto implica a retenção dos bens apreendidos, hipótese na qual serão adotados os seguintes procedimentos:

I - os bens perecíveis serão guardados até o prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas, contados da apreensão e, não havendo nova manifestação com o cumprimento de todas as exigências legais pelo interessado, serão doados a órgão ou entidade de assistência social, caso estejam próprios para o consumo;

II - os bens não-perecíveis serão guardados até o prazo máximo de 30 (trinta), contados da apreensão e, não havendo nova manifestação com o cumprimento de todas as exigências deste Decreto pelo interessado, serão doados a órgão ou entidade de assistência social ou vendidos em hasta pública.

III - os procedimentos descritos nos incisos anteriores não se aplicam aos bens oriundos de falsificação, contrabando ou que constituam substância tóxica ou ilegal.

Art. 171. Os bens removidos ou apreendidos, cuja destruição seja inevitável, além de produtos considerados impróprios para doação, saúde e segurança pública serão inutilizados ou encaminhados ao aterro sanitário, observada a legislação ambiental e disposto no § 3º do art. 313 do Código de Posturas.

Parágrafo único. O Município não se responsabiliza por eventuais danos que possam ser causados aos bens do infrator.

Art. 172. Na impossibilidade de remoção ou apreensão do bem, será aplicada multa diária e interdição, até que seja sanada a irregularidade.

Art. 173. A interdição do estabelecimento ou atividade dar-se-á de imediato, sem prejuízo da aplicação da multa cabível, quando:

I - houver risco à saúde, ao meio ambiente ou à segurança de pessoas ou bens;

II - tratar-se de atividade poluente, assim definida pela legislação ambiental.

III - tratar-se de atividade que seja ilícita ou sem possibilidade de regularização. (Inciso acrescentado pelo Decreto nº 14.406, de 09.05.2011).

Art. 174. A interdição de aparelho de transporte dar-se-á mediante a apresentação de Laudo Técnico de Inspeção Anual ou Laudo Emergencial conclusivos, comprovando a falta de segurança do aparelho ou nos casos previstos no Anexo I deste Decreto.

Art. 175. No caso de descumprimento da penalidade de interdição pelo infrator, será lavrado Boletim de Ocorrência policial, que será encaminhado à Procuradoria Geral do Município para as providências cabíveis.

Art. 176. Para efeito de aplicação do inciso II do § 1º do art. 318 do Código de Posturas, entende-se por invasão consumada, a edificação em alvenaria, devidamente coberta e acabada, que tenha instalação sanitária e ligações regulares de água, luz e esgoto.

CAPÍTULO III DA APLICAÇÃO DAS PENALIDADES

Art. 177. O documento fiscal será lavrado em 2 (duas) vias, devidamente numeradas, destinando-se a primeira à instrução do processo de fiscalização, a segunda ao autuado, e conterá:

- I - o nome da pessoa física, denominação da entidade notificada ou razão social e o endereço completo, CPF, CNPJ, Inscrição Municipal ou outro dado identificador;
- II - o ato ou fato constitutivo da infração, o local, a hora e a data respectivos;
- III - a disposição legal transgredida;
- IV - indicação do dispositivo legal que comina a penalidade a que fica sujeito a infrator;
- V - o prazo para interposição de recurso;
- VI - identificação do agente fiscalizador;
- VII - endereço do órgão responsável pelo ato;
- VIII - a assinatura do notificado ou, na sua ausência, de seu representante legal ou preposto, e em caso de recusa, a consideração desta circunstância pelo agente fiscalizador e a assinatura de duas testemunhas, quando possível;
- IX - número do processo administrativo ou documento de origem da ação fiscal.

Art. 178. Além das exigências citadas no artigo anterior, os documentos fiscais, conforme a sua finalidade, deverão conter:

- I - a notificação: o prazo fixado para que a irregularidade seja sanada, quando for o caso;
- II - o auto de infração:
 - a) a imposição pecuniária;
 - b) o prazo para pagamento da multa;
- III - o auto de apreensão:
 - a) a descrição da quantidade, nome e marca do produto, equipamento ou material ou malote de apreensão com o número do lacre;
 - b) indicação do local de guarda;
 - c) prazo para retirada do material apreendido;
 - d) observação de que o Município não se responsabiliza por eventuais danos causados durante a remoção, transporte e guarda;
- IV - o auto de interdição:
 - a) os números dos lacres utilizados;
 - b) multa a que estará sujeito no caso de descumprimento da interdição;
- V - o auto de embargo: a multa a que estará sujeito no caso de descumprimento do embargo.

§ 1º O processo administrativo de fiscalização deverá conter cópia do auto de infração.

§ 2º Após a comunicação da autuação ao infrator o documento de autuação deverá ser imediatamente lançado no sistema municipal de dívida ativa.

§ 3º Interposto recurso contra a autuação, o lançamento deverá ser suspenso no sistema de dívida ativa até o julgamento.

§ 4º Os documentos de autuação referentes às infrações ao Regulamento de Limpeza Urbana estão sujeitos a procedimentos próprios.

Art. 179. O infrator será comunicado da lavratura do documento fiscal respectivo por meio de entrega de cópia do mesmo ou por edital.

§ 1º A entrega de cópia do documento poderá ser feita pessoalmente ao infrator ou a seu representante legal, podendo também ser feita pelo correio, nos casos de notificação, multa ou apreensão.

§ 2º Se o documento for entregue pessoalmente ou pelo correio e o infrator recusar-se a recebê-lo ou se a entrega se der por meio de preposto, a comunicação será ratificada em diário oficial e se consumará na data da publicação.

§ 3º No caso de não ser encontrado o infrator ou seu representante legal para receber o respectivo documento fiscal, a comunicação será feita mediante publicação em diário oficial, consumando-se a autuação na data da publicação.

§ 4º Quando o documento fiscal for encaminhado pelo correio, o prazo correrá a contar do recebimento do documento fiscal constante do Aviso de Recebimento - AR.

Art. 180. O infrator poderá recorrer em primeira instância da notificação, multa, embargo, interdição e apreensão, no prazo de 15 (quinze) dias contados da sua ciência ou da publicação no diário oficial, ressalvados os casos de apreensão de mercadorias de fácil deterioração, cujo prazo para recurso e devolução é de 24 (vinte quatro) horas.

Art. 181. Compete à Junta de Recursos Fiscais Urbanísticos de Primeira Instância julgar administrativamente os processos referentes à aplicação de penalidades previstas no Código de Posturas e neste Decreto, referentes a solicitações de:

- I - prorrogação de prazo para cumprimento de exigência constante da notificação;
- II - cancelamento de exigência constante da notificação;
- III - cancelamento de auto de infração, interdição, embargo, demolição e/ou apreensão.

Art. 182. A prorrogação de prazo para cumprir exigência constante em documento fiscal poderá ser concedida uma única vez, por período de até 30 (trinta) dias, mediante despacho fundamentado da Junta de Recursos Fiscais Urbanísticos de Primeira Instância.

§ 1º Quando, por motivos de complexidade de regularização do licenciamento ou existência de prazos maiores para cumprir as exigências constantes na legislação, for essencial a concessão de prazo maior, a prorrogação poderá ser concedida uma única vez, por período máximo de 180 (cento e oitenta) dias, mediante despacho fundamentado do Presidente da Junta.

~~§ 2º Não será prorrogado o prazo para regularização das atividades que apresentem risco à segurança, danos ambientais, atraiam grande fluxo de pessoas ou não sejam regularizáveis.~~

§ 2º - Não será concedido ou prorrogado o prazo para regularização de estabelecimentos onde são exercidas atividades descritas no art. 173 deste Decreto.

§ 2º com redação dada pelo Decreto nº 14.406, de 9/5/2011 (Art. 2º)

Art. 183. Compete à Junta de Recursos Fiscais Urbanísticos Segunda Instância julgar administrativamente, em grau de recurso, os processos referentes à aplicação de penalidades previstas no Código de Posturas e neste Decreto, referentes a:

- I - recurso voluntário contra decisões do órgão julgador de Primeira Instância;
- II - recurso de ofício interposto pelo órgão julgador de Primeira Instância
- III - recurso interposto pelo agente fiscalizador.

TÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 184. Os responsáveis pelas atividades e estabelecimentos previstos neste Decreto devem permitir e facilitar o acesso dos agentes municipais de fiscalização devidamente identificados.

Art. 185. A comprovação do atendimento à exigência de contratação de seguro para os casos previstos no Código de Posturas dar-se-á mediante a apresentação de declaração da seguradora atestando a cobertura e período contratados em relação à atividade licenciada.

Art. 186. Nos casos previstos no Código de Posturas ou neste Decreto em que o Executivo executar obras ou serviços de responsabilidade de terceiros, o custo será ressarcido pelo responsável acrescido da taxa de administração de 20% (vinte por cento), sem prejuízo das sanções cabíveis.

§ 1º O valor correspondente às despesas referidas no artigo serão ressarcidas em até 02 (duas) prestações mensais consecutivas, cobráveis a 30 (trinta) e 60 (sessenta) dias da entrega da fatura comprovada por Aviso de Recebimento.

§ 2º A falta de pagamento nos prazos estabelecidos no parágrafo anterior implica a imediata cobrança judicial do valor vencido acrescido de correção monetária, juros e demais cominações legais.

§ 3º Para a execução dos serviços referidos neste artigo, aplicam-se os preços públicos previstos nos Decretos nº 9.687/1998 e nº 11.122/2002 e alterações posteriores.

Art. 187. Fica revogado o Decreto nº 11.601, de 09 de janeiro de 2004.

Art. 188. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

TÍTULO IX DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 1º Às ações fiscais e aos processos de licenciamento em curso, independentemente da data de protocolo, aplicam-se as disposições deste Decreto e da Lei nº 8.616/2003, com as alterações introduzidas pela Lei nº 9.845/2010.

Art. 2º A Secretaria Municipal de Políticas Urbanas, para efeito do cumprimento do disposto no art. 14 deste Decreto, deverá: I - em 60 (sessenta) dias, contados da publicação deste Decreto, promover estudos, levantamentos e avaliações sobre a situação dos passeios do Município, contendo dados geográficos e informações específicas com vistas à sua recuperação, dando prioridade às rotas de maior circulação de pedestres, em todas as regiões administrativas, respeitadas as especificidades locais;

II - em 30 (trinta) dias, contados da data de conclusão dos levantamentos de que trata o inciso I do caput deste artigo, estabelecer diretrizes para a adequação dos passeios públicos do Município;

III - em 60 (sessenta) dias, contados da data do estabelecimento das diretrizes de que trata o inciso II do caput deste artigo, elaborar detalhamento da proposta de recuperação e adequação dos passeios, contendo especificações dos materiais e dos revestimentos a serem utilizados, observadas as especificidades de cada região do Município.

§ 1º Será publicado decreto específico contendo os parâmetros a serem adotados para adequação e recuperação dos passeios do Município, tomando-se por base os trabalhos desenvolvidos pela Secretaria Municipal de Políticas Urbanas.

§ 2º Cabe ao proprietário do imóvel lindeiro ao logradouro público a adaptação do passeio aos padrões construtivos definidos nos termos o § 1º deste artigo, à exceção dos passeios considerados de fluxo intenso de pedestres, que receberão tratamento especial e manutenção pelo Executivo.

§ 3º O decreto a que se refere o § 1º deste artigo estabelecerá prazos para a adaptação dos passeios existentes, garantindo, nas regiões de maior vulnerabilidade social do Município, prazos mais extensos e compatíveis com a capacidade econômica de seus habitantes.

§ 4º Durante o período previsto no caput deste artigo deverão ser mantidas as ações de fiscalização de passeios públicos com o objetivo de garantir a segurança e o conforto da população, bem como a continuidade do trânsito de pedestres entre passeios contíguos.

4º acrescentado pelo Decreto nº 14.102, de 25/8/2010 (Art. 1º)

Art. 3º Os responsáveis por engenhos de publicidade instalados em desconformidade com o disposto no Código de Posturas, ressalvados os com licença em vigor nos termos do art. 88 da Lei nº 9.845/2010, deverão ser notificados sobre as irregularidades cometidas, no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de publicação deste Decreto, observado o seguinte:

~~I - todos os engenhos de publicidade classificados como publicitários irregularmente instalados deverão ser removidos por seus responsáveis no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de publicação deste Decreto;~~

I - as ações fiscais instauradas em virtude do disposto no caput deste artigo deverão ser concluídas no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados de 7 de agosto de 2010, com a consequente remoção dos engenhos irregulares por seus responsáveis, observado o disposto no parágrafo único deste artigo;

Inciso I com redação dada pelo Decreto nº 14.102, de 25/8/2010 (Art. 2º)

II - os engenhos de publicidade classificados como indicativos ou cooperativos irregularmente instalados terão prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de publicação deste Decreto, para serem adaptados aos parâmetros definidos pela Lei nº 8.616/03, com as alterações introduzidas pela Lei nº 9.845/10.

Parágrafo único - As notificações de que trata caput deste artigo deverão ser expedidas nos termos do Anexo I deste Decreto, respeitando-se, pois, os prazos para retirada de engenho nele previstos.

Parágrafo único acrescentado pelo Decreto nº 14.102, de 25/8/2010 (Art.2º)

Parágrafo único. As notificações de que trata caput deste artigo deverão ser expedidas nos termos do Anexo I deste Decreto, respeitando-se, pois, os prazos para retirada de engenho nele previstos.

Parágrafo único acrescentado pelo Decreto nº 14.102, de 25/8/2010 (Art.2º)

Belo Horizonte, 06 de agosto de 2010

Marcio Araujo de Lacerda
Prefeito de Belo Horizonte

ANEXO C – Código de Edificações – Lei Municipal nº 9.725/2009 – Glossário
(Câmara Municipal de Belo Horizonte. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/>. Acesso em: 30 jan. 2020).

ACESSIBILIDADE - Possibilidade e condição igualitárias de acesso e uso, sem barreiras arquitetônicas e obstáculos, para todo cidadão, especialmente para pessoas com mobilidade reduzida.

AFASTAMENTO FRONTAL - Menor distância entre a edificação e o alinhamento do terreno, medida perpendicularmente a este.

AFASTAMENTO LATERAL E DE FUNDO - Menor distância entre qualquer elemento construtivo da edificação e as divisas que não o alinhamento, medida perpendicularmente às mesmas.

ALINHAMENTO - Limite divisório entre o lote e o logradouro público.

ALVARÁ DE CONSTRUÇÃO - Licença para edificar.

AMBIENTE - Espaço não necessariamente delimitado por paredes com destinação específica.

ANTEPARO - peça rígida que cumpra a função de resguardar o ambiente, impedindo a visão direta de seu interior.

ÁREA DE ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS - Área que compreende espaços de guarda e manobra de veículos.

ÁREA DE USO COMUM - área da edificação ou do terreno destinada a utilização coletiva dos ocupantes da mesma.

BEIRAL - Prolongamento em balanço da cobertura, que sobressai das paredes externas da edificação, não podendo ser utilizado como piso.

CERTIDÃO DE BAIXA DE CONSTRUÇÃO - documento relativo à comprovação de que a edificação foi construída conforme o projeto aprovado.

CORRIMÃO - barra instalada junto a paredes, escadas, rampas ou corredores, com altura adequada para servir de apoio aos usuários.

DIVISA - linha que separa o lote ou o terreno da propriedade confinante.

DIVISA CONSOLIDADA - aquela em que o fechamento dos lotes lindeiros esteja definido, sem contestação judicial.

EDIFICAÇÃO - Construção destinada a abrigar quaisquer atividades humanas.

ESCALADA - Elemento de composição arquitetônica cuja função é propiciar a circulação vertical entre desníveis, constituindo uma sucessão de, no mínimo, três degraus.

ESTANDE DE VENDAS - Estrutura provisória, voltada exclusivamente para a comercialização e demonstração das unidades da edificação em construção e edificada no terreno da mesma.

FRENTE OU TESTADA - Maior extensão possível do alinhamento do lote ou grupo de lotes voltada para uma mesma via.

GUARDA-CORPO - Barreira de proteção vertical, vedada ou não, utilizada para proteção do usuário.

Informação básica - Documento fornecido mediante solicitação do proprietário e o pagamento do devido preço público, com a finalidade de subsidiar o proprietário, seu arquiteto ou engenheiro na elaboração do projeto de edificação.

LOGRADOURO PÚBLICO - Espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou ao trânsito de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.

LOJA - Compartimento ou ambiente destinado ao uso comercial.

LOTE - Porção de território parcelado, resultante de aprovação de projeto de parcelamento do solo, com frente para o logradouro público e não identificada como parte de lote.

MARQUISE - Cobertura em balanço destinada exclusivamente à proteção de transeuntes, não podendo ser utilizada como piso.

MOVIMENTO DE ENTULHO - Deslocamento de materiais inutilizados.

MOVIMENTO DE TERRA - modificação das condições topográficas do terreno, podendo gerar ou não transporte ou deslocamento externamente ao mesmo.

MURO - Elemento construtivo que serve de vedação de terrenos.

PATAMAR - piso situado entre os dois lanços sucessivos de uma escada ou rampa.

PAVIMENTO - Conjunto de compartimentos de uma edificação situados no mesmo piso. Não são considerados pavimentos: o porão, a sobreloja, o mezanino e o sótão.

PÉ-DIREITO - Distância vertical entre o piso acabado e o teto de um ambiente.

PEITORIL - Superfície horizontal de fecho inferior de uma janela ou paramento superior de uma mureta, parapeito ou guarda de alvenaria de terraços, balcões e varandas, por extensão, medida vertical entre esta superfície e o piso interno do compartimento onde se acha situada.

PÉRGULA - conjunto de elementos horizontais ou inclinados, distanciados regularmente, podendo ou não suportar vegetação, sem constituir cobertura.

PERMEABILIDADE VISUAL - possibilidade de visualização do interior do lote ou terreno, seja pela ausência de elementos de vedação ou pela utilização de elementos tais como grade, vidro ou tela.

PILAR - Elemento construtivo de suporte nas edificações.

PISO - plano ou superfície de fechamento inferior de um pavimento.

RAMPA - elemento construtivo com a função de possibilitar a circulação vertical entre desníveis, através de plano inclinado.

REENTRÂNCIA - espaço aberto que fica recuado do plano da fachada onde se situa.

SALIÊNCIA - elemento arquitetônico da edificação que avança em relação ao plano de uma fachada, como brises, jardineiras, elementos decorativos, estruturais, sistemas de ar condicionado e plataformas técnicas.

SUBSOLO -

a) Terrenos em aclave: espaço de uma edificação cuja laje de cobertura esteja situada em nível inferior ao do terreno circundante, no seu todo ou em parte;

b) terrenos planos ou em declive: espaço da edificação que atenda pelo menos a uma das seguintes condições: 1 - o piso esteja abaixo do ponto mais baixo do alinhamento; 2 - a laje de cobertura esteja abaixo do ponto mais alto do alinhamento.

TAPUME - Vedação provisória utilizada durante o período da obra.

TERRAÇO - local descoberto sobre uma edificação ou ao nível de um de seus pavimentos, acima do primeiro, constituindo piso acessível e utilizável.

TERRENO NATURAL - superfície de terreno na situação em que se apresenta ou se apresentava na natureza ou na conformação dada por ocasião da execução do loteamento.

UNIDADE AUTÔNOMA - parte da edificação vinculada ao uso privativo.

VAGA DE CARGA E DESCARGA - área destinada a veículo de transporte de carga.

VARANDA - área aberta com peitoril ou parapeito de altura máxima de 1,20m (um metro e vinte centímetros).

ANEXO D – Lei Municipal nº 7.166/1996 – Glossário

(Câmara Municipal de Belo Horizonte. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/>. Acesso em: 30 jan. 2020)

Anexo I substituído pelo Anexo VI da Lei nº 9.959, de 20/7/2010 (Art. 171, VI)

ACRÉSCIMO - Aumento de uma edificação em relação ao projeto aprovado, quer no sentido horizontal, quer no vertical, formando novos compartimentos ou ampliando os já existentes.

ADENSAMENTO - Intensificação de uso do solo.

AFASTAMENTO FRONTAL MÍNIMO - Menor distância permitida entre a edificação e o alinhamento do terreno, medida perpendicularmente a este.

AFASTAMENTO LATERAL E DE FUNDO MÍNIMO - Menor distância permitida entre qualquer elemento construtivo da edificação e as divisas laterais e de fundos, medida perpendicularmente a essas.

ALINHAMENTO - Limite divisório entre o lote e o logradouro público.

ALTURA MÁXIMA NA DIVISA - Distância máxima vertical, medida do ponto mais alto da edificação na divisa até a cota de nível de referência estabelecido de acordo com a topografia do terreno.

AMBIÊNCIA – Qualidade de determinado lugar, que corresponde a um conjunto de elementos físicos – naturais e construídos –, estéticos, repletos de significados, em função de valores e vivências dos grupos sociais que, historicamente, constroem a cidade.

ÁREA DE CARGA E DESCARGA - Área destinada a carregar e descarregar mercadorias.

ÁREA DE ILUMINAÇÃO E VENTILAÇÃO - Área livre destinada a iluminação e ventilação, indispensável aos compartimentos.

ÁREA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE - Área destinada a embarque e desembarque de pessoas.

ÁREA DE ESTACIONAMENTO - Área destinada a estacionamento ou guarda de veículos.

ÁREA LÍQUIDA EDIFICADA - Área total edificada, deduzidas as áreas não computadas para efeito do cálculo do coeficiente de aproveitamento, conforme previsto no texto legal.

ÁREA TOTAL EDIFICADA - Soma das áreas de construção de uma edificação, medidas externamente.

ÁREA DE USO COMUM - Área de edificação ou do terreno destinada à utilização coletiva dos ocupantes da mesma.

BRISE - Conjunto de elementos construtivos postos nas fachadas para controlar a incidência direta da luz solar nos ambientes.

CIRCULAÇÃO HORIZONTAL COLETIVA - Espaço de uso comum necessário ao deslocamento em um mesmo pavimento e ao acesso às unidades privativas.

CIRCULAÇÃO VERTICAL COLETIVA - Espaço de uso comum necessário ao deslocamento de um pavimento para outro em uma edificação, como caixas de escadas, de elevadores e rampas.

COBERTURA - Último pavimento de uma unidade residencial em edificação com mais de duas unidades autônomas agrupadas verticalmente.

COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO - Coeficiente que, multiplicado pela área do lote, determina a área líquida edificada, admitida no terreno.

EDIFICAÇÃO HORIZONTAL - Edificação com, no máximo, 2 (dois) pavimentos acima da cota altimétrica média do passeio lindeiro ao alinhamento, excluídos os subsolos.

EDIFÍCIO-GARAGEM - Edificação vertical destinada a estacionamento ou guarda de veículos.

FACHADA - Face externa da edificação.

GABARITO - Altura máxima da edificação, incluídas a caixa d'água e a casa de máquinas.

GLEBA - Terreno que não foi objeto de parcelamento.

GUARITA - Compartimento destinado ao uso da vigilância e de proteção do acesso a uma edificação.

INFORMAÇÃO BÁSICA - Documento expedido pelo Executivo contendo as informações necessárias e suficientes à elaboração do projeto arquitetônico ou de parcelamento.

LOTE - Porção do terreno parcelado, com frente para logradouro público e destinado a receber edificação.

PASSEIO - Parte do logradouro público reservado ao trânsito de pedestres.

PAVIMENTO - Espaço de uma edificação situado no mesmo piso. Para os efeitos desta Lei, não são considerados pavimentos: o subsolo, o jirau, a sobreloja, o mezanino, o sótão, a caixa d'água, a casa de máquinas e a caixa de circulação vertical.

PILOTIS - Pavimento com espaço livre destinado a uso comum, podendo ser fechado para instalações de lazer e recreação coletivas.

POTENCIAL CONSTRUTIVO – É a área líquida edificável em um terreno, calculada como o produto da área do mesmo pelo Coeficiente de Aproveitamento da zona em que se situa.

SHAFT – Vão na edificação para passagem vertical de tubulações e instalações.

SOBREZONEAMENTO – Delimitação de áreas sujeitas a critérios e parâmetros urbanísticos diferenciados, que se sobrepõem aos estabelecidos pelo zoneamento e sobre eles preponderam.

SUBSOLO:

a) terrenos em aclave: espaço de uma edificação cuja laje de cobertura esteja situada em nível inferior ao do terreno circundante, no seu todo ou em parte;

b) terrenos planos ou em declive: espaço da edificação que atenda, pelo menos, a uma das seguintes condições:

1 - o piso esteja abaixo do ponto mais baixo do alinhamento;

2 - a laje de cobertura esteja abaixo do ponto mais alto do alinhamento.

TESTADA - Maior extensão possível do alinhamento de um lote ou grupo de lotes voltada para uma mesma via.

USO MISTO - Exercício concomitante do uso residencial e do não residencial.

USO RESIDENCIAL - O exercido em edificações, unifamiliares e multifamiliares, horizontais ou verticais, destinadas à habitação permanente.

USO NÃO RESIDENCIAL - O exercido por atividades de comércio varejista e atacadista, de serviços, de serviços de uso coletivo e industriais.

VARANDA - Área aberta com peitoril ou parapeito de altura máxima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros).

ZELADORIA - Conjunto de compartimentos destinados à utilização do serviço de manutenção da edificação.

ANEXO E – Legislação Urbanística De Belo Horizonte

(Prefeitura de Belo Horizonte. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/politica-urbana/informacoes/legislacao-urbanistica>. Acesso em: 30 jan. 2020)

Principais instrumentos utilizados pela Subsecretaria de Regulação Urbana relacionados às Posturas Municipais.⁶⁴

Legislação	Assunto
1. DO ATENDIMENTO AO PÚBLICO	
2. DAS RESPONSABILIDADES	
Lei 9.725/2009	Institui o Código de Edificações do Município de Belo Horizonte (o Capítulo II trata das responsabilidades do profissional, do proprietário e do executivo)
Decreto 13.842/2010	Regulamenta a Lei nº 9.725/09, que contém o Código de Edificações do Município de Belo Horizonte (o Capítulo II trata das responsabilidades do profissional, do proprietário e do executivo)
3. DA ACESSIBILIDADE ÀS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA	
Lei Federal 10.098/2000	Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida
Lei Federal 13.146/2015	Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)
Lei Estadual 17.785/2008	Diretrizes de Acessibilidade nos Espaços de Uso Público
Lei 8.616/2003	Contém o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte (o Capítulo I do Título II trata da acessibilidade em passeio)
Lei 9.078/2005	Estabelece a política da Pessoa com Deficiência para o Município de Belo Horizonte
Lei 9.470/2007	Dispõe sobre a adequação de edificações enquadradas na Lei 9.074/05 às normas de acessibilidade e de prevenção e combate a incêndio
Lei 9.831/2010	Dispõe sobre reserva de vagas para idosos nos estacionamentos públicos e privados do município
Lei 10.440/2012	Dispõe sobre a colocação de banheiros químicos adaptados às necessidades de pessoas com deficiência nos eventos realizados no Município.
Decreto Federal 7.612/2011	Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência
Decreto Federal 9.296/2018	Regulamenta o art. 45 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência - Estatuto da Pessoa com Deficiência.
Decreto Estadual 43.926/2004	Regulamenta a Lei 11.666/94
Decreto 13.842/2010	Regulamenta a Lei nº 9.725/09, que contém o Código de Edificações do Município de Belo Horizonte

⁶⁴ Esta lista de legislações se encontra disponibilizada no *site* da Prefeitura de Belo Horizonte e foi reproduzida aqui com algumas supressões de itens que não se relacionam com o Código de Posturas.

Norma ABNT NBR 9.050/2015	Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos
8. DOS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA	
Lei Federal 10.257/2001	Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana
Lei Orgânica/1990	Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte.
Lei 7.165/1996	Institui o Plano Diretor do Município de Belo Horizonte (o Título IV trata dos Instrumentos de Política Urbana)
Lei 7.166/1996	Estabelece normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano do Município (o Capítulo II-A trata da aplicação dos Instrumentos de Política Urbana)
8.3. Das Operações Urbanas Simplificadas	
Lei 7.165/1996	Institui o Plano Diretor do Município de Belo Horizonte (a seção II do Capítulo II trata da Operação Urbana Simplificada)
Lei 11.074/2017	Institui a Operação Urbana Simplificada do Plano de Inclusão Produtiva de Camelôs do Hipercentro e dá outras providências.
Decreto 16.505/2016	Estabelece o procedimento para a instituição de Operações Urbanas Simplificadas no Município.
Decreto 16.734/2017	Regulamenta a Lei nº 11.074, de 5 de outubro de 2017, que institui a Operação Urbana Simplificada do Plano de Inclusão Produtiva de Camelôs do Hipercentro e dá outras providências.
9. DAS NORMAS GERAIS PARA PARCELAMENTO, OCUPAÇÃO E USO DO SOLO	
Lei 7.165/1996	Institui o Plano Diretor do Município de Belo Horizonte
Lei 7.166/1996	Estabelece normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano do Município
Lei 8.137/2000	Altera as Leis nº 7.165 e 7.166, ambas de 27 de agosto de 1996, e dá outras providências.
Lei 9.959/2010	Altera a Lei nº 7.165, de 27 de agosto de 1996, a Lei nº 7.166, de 27 de agosto de 1996, estabelece normas e condições para a urbanização e a regularização fundiária da Zona de Especial Interesse Social - ZEIS, dispõe sobre parcelamento, ocupação e uso do solo nas Áreas de Especial Interesse Social - AEIS.
Lei 7.277/1997	Institui a Licença Ambiental
9.1. Do Parcelamento do Solo	
Lei Federal 6.766/1979	Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano
Lei Federal 12.651/2012	Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa; altera as Leis nos 6.938, de 31 de agosto de 1981, 9.393, de 19 de dezembro de 1996, e 11.428, de 22 de dezembro de 2006; revoga as Leis nos 4.771, de 15 de setembro de 1965, e 7.754, de 14 de abril de 1989, e a Medida Provisória no 2.166-67, de 24 de agosto de 2001
Decreto-Lei Federal 271/1967	Dispõe sobre loteamento urbano, responsabilidade do loteador concessão de uso e espaço aéreo
Lei Estadual 89/2006	Dispõe sobre a Região Metropolitana de Belo Horizonte
9.2. Da Ocupação do Solo	

9.2.A. Do Licenciamento de Edificações	
Decreto-Lei Federal 25/1937	Organiza a Proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Lei 3.802/1984	Organiza a Proteção do Patrimônio Cultural do Município
Lei 9.725/2009	Institui o Código de Edificações do Município de Belo Horizonte (o Capítulo IV, dentre outros, trata do Licenciamento)
Decreto 13.842/2010	Regulamenta a Lei 9.725/2009, que contém o Código de Edificações do Município de Belo Horizonte (o Capítulo IV, dentre outros, trata do Licenciamento)
Decreto 15.926/2015	Define os espaços de uso não residencial a que se refere o Anexo XII da Lei 9.959/2010
Portaria Federal DECEA 957/2015	Dispõe sobre as restrições aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas
Manual de Edificações	Reune as principais normas que regem a elaboração de projetos e obras no Município de Belo Horizonte
9.2.B. Da Obra	
Lei 8.616/2003	Contém o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte (o Título V, dentre outros, trata da obra na propriedade e de sua interferência em logradouro público)
Lei 9.725/2009	Institui o Código de Edificações do Município de Belo Horizonte (o Capítulo V, dentre outros, trata das obras)
Lei 10.522/2012	Institui o Sistema de Gestão Sustentável de Resíduos da Construção Civil e Resíduos Volumosos - SGRCC - e o Plano Municipal de Gerenciamento Integrado de Resíduos da Construção Civil e Resíduos Volumosos - PMRCC, e dá outras providências (relativo a Cadastro de Veículo para Transporte de Terra e ou Entulho e Autorização de Tráfego de Terra, Entulho e Material Orgânico)
Decreto 5.560/1987	Estipula normas para "Bota-fora" de terra e/ou entulhos.
Decreto 5.893/1988	Regulamenta a Lei nº 4.253, de 04 de dezembro de 1985, que dispõe sobre a política de proteção, controle e conservação do meio ambiente e melhoria da qualidade de vida no Município de Belo Horizonte
Decreto 13.842/2010	Regulamenta a Lei 9.725/2009 que contém o Código de Edificações do Município de Belo Horizonte (o Capítulo V, dentre outros, trata das obras)
Decreto 14.060/2010	Regulamenta a Lei 8.616/03, que "Contém o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte (o Título V, dentre outros, trata da obra na propriedade e de sua interferência em logradouro público)
Portaria SMMA 006/2016	Estabelece os procedimentos referentes à análise de solicitação de autorização para intervenção em vegetação, motivada por implantação ou ampliação de edificação em lote(s), no município
Instrução Normativa FMC/SMPU 002/2018	Estabelece procedimentos para implementação do Projeto Tapume com Arte a que se refere o art. 125-A do Decreto Municipal nº 14.060, de 06 de agosto de 2010, acrescentado pelo Decreto Municipal nº 15.155, de 26 de fevereiro de 2013.
9.3 Do Uso do Solo (Da Localização e Instalação de Atividades Não Residenciais)	
Lei 8.170/2001	Dispõe sobre a obtenção de Alvará de Localização e Funcionamento de Atividades por agência de viagem e turismo e agência de viagem
Lei 9.505/2008	Dispõe sobre o controle de ruídos, sons e vibrações no Município de Belo Horizonte

Decreto 16.484/2016	Estabelece os procedimentos para o licenciamento de atividades econômicas no Município de Belo Horizonte.
Instrução Normativa SMSU 01/2017	Dispõe sobre o exercício de atividades de entretenimento em bares no Município
11. DAS NORMAS DE ARMAZENAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS NAS EDIFICAÇÕES	
Lei 10.534/2012	Dispõe sobre a Limpeza Urbana, seus serviços e o manejo de resíduos sólidos urbanos no Município e dá outras providências
11.1. Das Normas de Armazenamento de Resíduos Sólidos em Edificações em Geral	
Portaria SLU 084/2000	Aprova Norma Técnica que estabelece condições para o licenciamento de veículos de carga e procedimentos para coleta e o transporte de resíduos sólidos especiais realizados por particulares.
11.2. Das Normas de Armazenamento de Resíduos Sólidos em Estabelecimentos de Serviços de Saúde	
Resolução CONAMA 358/2005	Dispõe sobre o tratamento e a destinação final dos resíduos dos serviços de saúde
Norma ABNT NBR 12.235/1992	Referente ao Armazenamento de resíduos sólidos perigosos
Norma ABNT NBR 12.809/1993	Referente ao Manuseio de resíduos de serviços de saúde
12. DO FECHAMENTO DE QUARTEIRÕES	
Lei 2.869/1978	Disciplina o fechamento de quarteirões e dá outras providências
Lei 8.768/2004	Dispõe sobre permissão de direito real de uso de área pertencente ao Município, em via com cul-de-sac ou com característica semelhante que faça recomendar seu fechamento
Portaria SMAGEA 037/2015	Disciplina os requisitos necessários para a outorga de permissão do direito real de uso de vias com cul de sac ou com características semelhantes que faça recomendar seu fechamento, conforme Leis 8.768/04.
13. DAS NORMAS DE POSTURAS (Passeios, Mobiliários Urbanos, Engenhos Publicidade, Eventos, Feiras, Obras em Logradouro público)	
Lei 8.616/2003	Contém o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte.
Decreto 14.060/2010	Regulamenta a Lei 8.616/03, que “Contém o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte
Decreto 17.130/2019	Altera o prazo para renovação dos licenciamentos referentes ao exercício, em logradouro público, de atividades em veículo de tração humana, em veículo automotor, de engraxate e de lavador de veículo automotor, em 2019.
Deliberação CDPCM 109/2004	Visa especificar as normas do Código de Posturas para os Conjuntos Urbanos Protegidos, ADE's e imóveis com tombamento isolado, conforme estabelecido no artigo 290 da Lei n.º 8.616, de 14 de julho de 2003, que contém o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte e Lei n.º 3.082/84, que regulamenta a proteção do patrimônio cultural no Município.
13.1 Dos Passeios	
Decreto 14.913/2012	Define os passeios de fluxo intenso de pedestres, previstos no Código de Posturas do Município.

Deliberação Normativa COMAM 069/2010	Estabelece normas para o plantio de árvores em logradouros públicos
Portaria SMPU 057/2018	Define o padrão para os passeios do Município
Padronização de Passeios	Reune os 2 modelos de padrões de passeios.
Padrão de representação gráfica	Padrão de representação gráfica para croqui de passeio para fins de Orientação para Construção ou Reforma de Passeio (Anexos: Selo e Modelo de apresentação)
13.2. Dos Mobiliários Urbanos (abrigo de ônibus, Bancas de Jornal e Revistas, cabines sanitárias, toldos, cadeiras de engraxate, cabines telefônicas, caçambas, mesas e cadeiras, parklets)	
Lei 10.522/2012	Institui o Sistema de Gestão Sustentável de Resíduos da Construção Civil e Resíduos Volumosos - SGRCC - e o Plano Municipal de Gerenciamento Integrado de Resíduos da Construção Civil e Resíduos Volumosos - PMRCC, e dá outras providências (relativo a Licença de Caçamba)
Decreto 16.251/2016	Define prazos para adequação de modelos de mobiliário urbano aprovados na Deliberação 001/2011, da Comissão de Mobiliário Urbano.
Deliberação CDPCM 109/2004	Visa especificar as normas do Código de Posturas para os Conjuntos Urbanos Protegidos, ADE's e imóveis com tombamento isolado, conforme estabelecido no artigo 290 da Lei n.º 8.616, de 14 de julho de 2003, que contém o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte e Lei n.º 3.082/84, que regulamenta a proteção do patrimônio cultural no Município.
13.2.A. Das Mesas e Cadeiras nas Calçadas	
Decreto 12.811/2007	Estabelece procedimentos para o licenciamento e a fiscalização de mesa e cadeira em passeio, em quarteirão fechado e em afastamento frontal configurado como extensão do passeio
Decreto 14.917/2012	Define padrão e dispõe sobre o licenciamento de mobiliário urbano móvel nos quarteirões fechados das ruas Antônio de Albuquerque e Pernambuco, inseridos no projeto de requalificação da Praça Diogo de Vasconcelos
Decreto 16.528/2016	Dispõe sobre a Política Municipal de Controle e Fiscalização das Fontes Poluidoras e dá outras providências referentes à Política Ambiental do Município.
Portaria 6.032/2013	Homologa a Deliberação 001/2012
Deliberação SMAPU 001/2012	Aprova os modelos padronizados de mobiliário urbano móvel para os quarteirões fechados da Praça Diogo de Vasconcelos.
Instrução de Serviço SMSU 003/2011	Dispõe sobre procedimentos para licenciamento e fiscalização de colocação de mesa e cadeira no logradouro público e nos afastamentos frontais mínimos de edificações.
13.2.B. Dos Toldos	
Decreto 12.812/2007	Estabelece procedimentos para o licenciamento e a fiscalização de toldo acrescido à edificação
13.2.C. Das Bancas de Revistas e Jornais	
Portaria SMSU 061/2016	Convocação - Renovação de licença para o exercício de atividade em bancas de jornal e revistas
Deliberação 001/2009	Aprova os modelos padronizados de bancas de jornais e revistas a serem adotados no Município de Belo Horizonte.

Deliberação SMARU 002/2011	Altera a Deliberação 01 de 27 de Março de 2009, que aprova os modelos padronizados de bancas de jornais e revistas a serem adotados no Município de Belo Horizonte.
13.2.D. Das Guaritas de Segurança Privativa	
Deliberação 001/2015 Comissão de Mobiliário Urbano	Define critérios para instalação de Guaritas de segurança privada em passeio público no Município
Portaria SMGO 6.485/2015	Homologa a Deliberação nº 001, de 21 de janeiro de 2015, da Comissão de Mobiliário Urbano, que integra o Anexo Único desta Portaria
13.2.E. Dos Parklets	
Decreto 15.895/2015	Estabelece regras e condições para a instalação de “parklets” no Município.
Portaria SMAPU/SMAFIS 001/2016	Dispõe sobre a implantação e uso de parklets/varandas urbanas no município de Belo Horizonte
13.2.F. Dos Pontos de Taxi	
Portaria 6.044/2013	Homologa a Deliberação 001/2011 (publicada no DOM) e a Deliberação 001/2013 (que integra o Anexo Único desta Portaria)
Portaria 6.961/2016	Homologa a Deliberação nº 001, de 13 de julho de 2016, da Comissão de Mobiliário Urbano, que integra o Anexo Único desta Portaria
Portaria 7.079/2016	Homologa a Deliberação 002/2016 (que integra o Anexo Único dessa Portaria)
Deliberação SMARU 001/2011	Padroniza os modelos de cabine telefônica de ponto de táxi, cabine sanitária de ponto de táxi e de cabine sanitária de ponto final de linha de ônibus do serviço de transporte coletivo urbano, a serem adotados no Município de Belo Horizonte.
13.2.G. Dos Quiosques de Bilheteria do BRT	
Portaria 6.056/2013	Homologa a Deliberação 002, de 05 de setembro de 2013, da Comissão de Mobiliário Urbano, que integra o Anexo Único desta Portaria.
13.3. Das Obras em Logradouro Público	
Lei 10.616/2013	Estabelece critérios mínimos para a realização de obra pública em vias públicas, corredores de trânsito e principais acessos de Belo Horizonte
Decreto 14.954/2012	Estabelece critérios e procedimentos relativos à utilização da via pública para a realização de serviços urbanos que menciona
Portaria SMARU 005/2015	Estabelece a metodologia a ser adotada pela Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana - SMARU para licenciamento e controle das obras em logradouro público no município
Padrão de representação gráfica	Padrão de representação gráfica para projeto de obras em logradouros públicos (Anexos: Selo e Padrão Posteamto, Dutos Subterrâneos e Projeto Geométrico)
13.4. Dos Engenhos de Publicidade	
Deliberação CDPCM 109/2004	Visa especificar as normas do Código de Posturas para os Conjuntos Urbanos Protegidos, ADE's e imóveis com tombamento isolado, conforme estabelecido no artigo 290 da Lei n.º 8.616, de 14 de julho de 2003, que contém o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte e Lei n.º 3.082/84, que regulamenta a proteção do patrimônio cultural no Município.

Deliberação CDPCM 112/2014	Referente à nova normatização para instalação de engenho de publicidade em empenas cegas situadas na ADE da Serra do Curral e Área de Entorno de tombamento das Subáreas da Serra do Curral.
Instrução de Serviço da SMSU 001/2011	Dispõe sobre procedimentos para licenciamento e fiscalização de engenhos de publicidade.
13.5. Dos Eventos	
Lei 8.397/2002	Exige sanitário móvel para evento em via pública com número de participante igual ou superior a 100 pessoas
Lei 8.585/2003	Dispõe sobre a contratação, em espetáculos, de responsável técnico pela segurança contra incêndio e pela prevenção de pânico.
Lei 8.762/2004	Dispõe sobre o Calendário Oficial de Festas e Eventos do Município
Lei 9.063/2005	Regula procedimentos e exigências para a realização de evento no Município
Lei 9.505/2008	Dispõe sobre o controle de ruídos, sons e vibrações
Lei 10.277/2011	Dispõe sobre realização de atividades artísticas e culturais em praça pública do Município
Lei 10.440/2012	Dispõe sobre a colocação de banheiros químicos adaptados às necessidades de pessoas com deficiência nos eventos realizados no Município
Decreto 13.792/2009	Regulamenta a Lei nº 8.762/04, que “Dispõe sobre o Calendário Oficial de Festas e Eventos do Município.
Decreto 13.978/2010	Institui a Comissão Especial de Regulamentação de Eventos na ADE da Pampulha
Decreto 14.589/2011	Dispõe sobre a apresentação e manifestação artística e cultural de Artistas de Rua em logradouros públicos do Município de Belo Horizonte, regulamenta a Lei nº 10.277/11
Decreto 15.801/2014	Dispõe sobre a inclusão das despesas de limpeza urbana na programação orçamentária para eventos, projetos, ações e programas no âmbito da Administração Direta e Indireta do Município
Decreto 16.528/2016	Dispõe sobre a Política Municipal de Controle e Fiscalização das Fontes Poluidoras e dá outras providências referentes à Política Ambiental do Município.
Portaria SMARU/BELOTUR/FMC/SMEL/SMAFI S 009/2017	Institui a Comissão de Agendamentos de Eventos e dispõe sobre procedimentos e critérios para agendamento de eventos em espaços públicos de Belo Horizonte.
13.6. Das Feiras em Logradouro Público	
Decreto 14.245/2010	Aprova o Regulamento das Feiras Permanentes de Plantas e Flores Naturais, de Artes, Artesanato e Produtores de Variedades, e de Antiguidades e de Comidas e Bebidas Típicas Nacionais e Estrangeiras, da Secretaria de Administração Regional Municipal Centro-Sul de Belo Horizonte.
Decreto 15.731/2014	Aprova o Regulamento das Feiras Regionais Permanentes de Plantas e Flores Naturais, de Livros e Periódicos, Artes Plásticas, Artesanato, Antiguidades e Comidas e Bebidas Típicas Nacionais ou Estrangeiras, e dá outras providências
13.7. Do Veículo Automotor	
Portaria BHTRANS 055/2014	Dispõe sobre a vistoria técnica de veículo automotor, para os fins do art. 149, inciso V, da Lei Municipal nº. 8.616, de julho de 2003 e dá outras providências

Instrução Normativa SARMU-CS 001/2012	Dispõe sobre Atividade Comercial de Veículo Automotor em locais que especifica para fins de garantia de preservação
Instrução Normativa SARMU-P 001/2014	Dispõe sobre Atividade Comercial de Veículo Automotor em locais que especifica para fins de garantia de preservação
13.8. Dos Lavadores de Carro	
Lei 6.482/1993	Dispõe sobre o Cadastramento de Lavadores de Carro
Decreto 7.809/1994	Regulamenta a Lei 6.482/93 - Cadastramento de Lavadores de Carro
13.9. Dos Artesãos	
Portaria SMSU 023/2012	Define que o Licenciamento de artesãos para o exercício de atividades em logradouro público
14. Normas Específicas	
14.4. Do Hipercentro	
Lei 9.326/2007	Dispõe sobre normas para adaptação e implantação de atividades específicas situadas no Hipercentro de Belo Horizonte
14.8. Das Casas de Shows e Espetáculos/ Danceterias e Boates/ Cinemas e Teatros	
Lei 8.175/2001	Torna obrigatória a existência de poltrona ou cadeira especial para pessoa obesa em cinemas, teatros
Lei 8.585/2003	Dispõe sobre a contratação, em espetáculos, de responsável técnico pela segurança contra incêndio e pela prevenção de pânico
Lei 10.206/2011	Dispõe sobre a obrigatoriedade de realização de processo de sanitização em locais fechados de acesso coletivo, públicos ou privados, climatizados ou não, a fim de se evitar a transmissão de doenças infectocontagiosas
Lei 10.389/2012	Dispõe sobre a obrigatoriedade de manutenção de uma unidade de combate a incêndio e primeiros socorros, por Corpo de Bombeiro Civil, nos estabelecimentos que menciona
Lei 10.544/2012	Torna obrigatória a instalação de bebedouros de água potável nas danceterias e casas noturnas do Município.
Lei 10.723/2014	Dispõe sobre a obrigatoriedade da observância de procedimentos de segurança nos estabelecimentos que menciona e sobre a proibição de show pirotécnico e de sinalizadores no local do show
Decreto 10.801/2001	Regulamenta a lei 8.175/01, que torna obrigatória a existência de poltrona ou cadeira especial para pessoa obesa em cinemas, teatros, etc..
Decreto 15.743/2014	Regulamenta a Lei nº 10.723/14.
14.9. Dos Estacionamentos de Veículos	
Lei 10.379/2012	Autoriza o Município a delegar a construção, a implantação, a gestão, a manutenção e a operação de serviços públicos de estacionamento e infraestruturas correspondentes.
Decreto 15.336/2013	Regulamenta a Lei nº 10.379/12, que autoriza o Município a delegar a construção, a implantação, a gestão, a manutenção e a operação de serviços públicos de estacionamento e infraestruturas correspondentes.