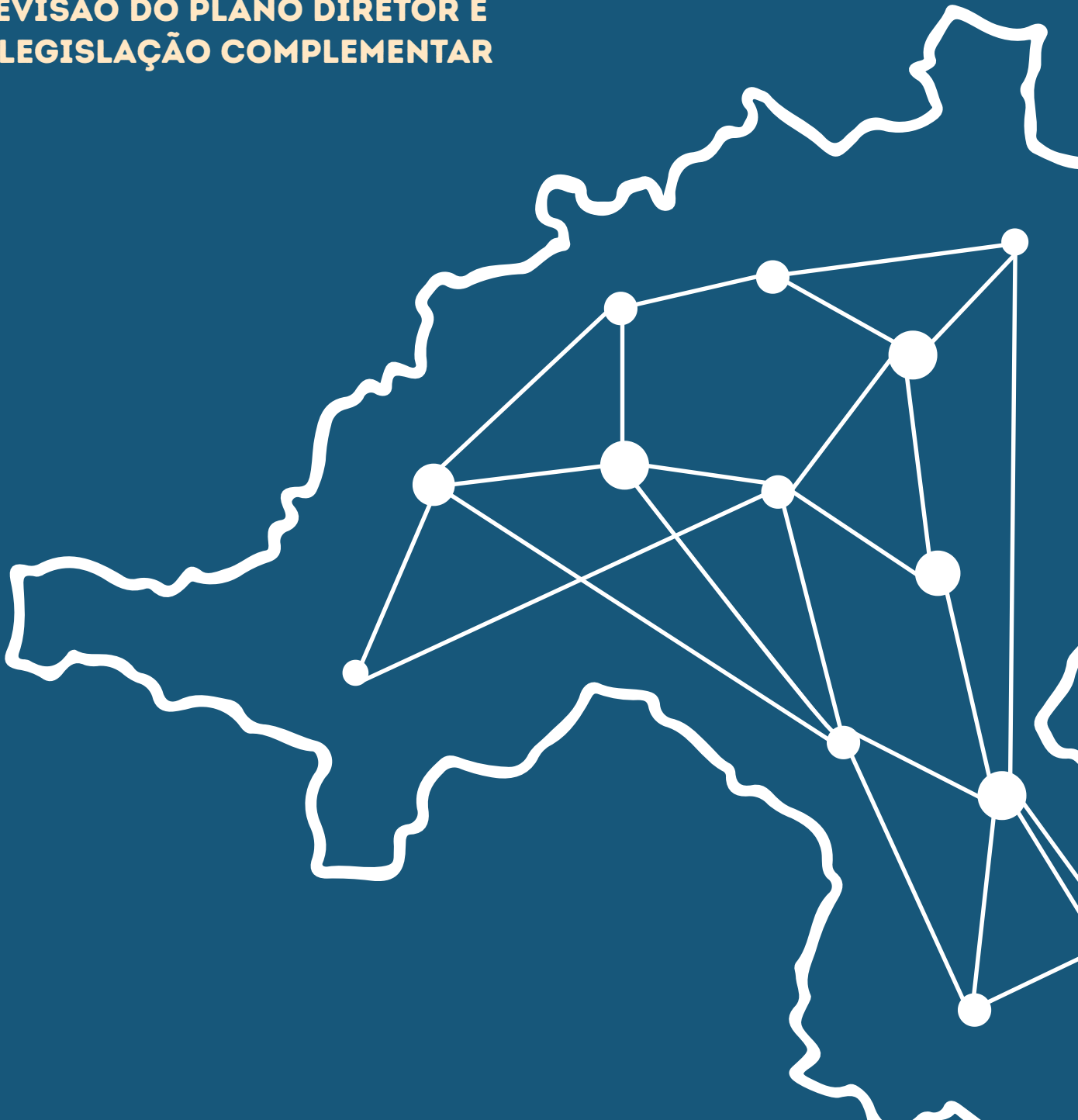




Plano Diretor
OURO PRETO

CADERNO DE PROPOSIÇÕES

REVISÃO DO PLANO DIRETOR E
E LEGISLAÇÃO COMPLEMENTAR



SECRETARIA DE
DESENVOLVIMENTO
URBANO E HABITAÇÃO



PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO

CNPJ: 18.295.295/0001-36

Praça Barão Do Rio Branco, 12 - Pilar - Ouro Preto - Minas Gerais

CEP 35400-000 . TEL: (31) 3559-3200 . <https://ouopreto.mg.gov.br/>



GOVERNANÇA

Prefeito Angelo Oswaldo de Araújo Santos

Vice-Prefeita Maria Regina Braga

COORDENAÇÃO

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação

Camila Sardinha Ceconello . Secretária de Desenvolvimento Urbano e Habitação

Isabelle Nascimento Machado . Gerente de Desenvolvimento Urbano

Anderson José de Castro Agostinho . Coordenador de Normatização e Planejamento Urbano

Coordenação da equipe técnica:

Letícia Aparecida de Matos Oliveira . Arquiteta e Urbanista

Equipe técnica:

Anderson José de Castro Agostinho . Arquiteto e Urbanista

Caroline Silva Peixoto Martins . Arquiteta e Urbanista

Hellen Carolina Teixeira Gomes . Engenheira Urbanista

Letícia Aparecida de Matos Oliveira . Arquiteta e Urbanista

Patrícia Milagres Tassara de Pádua . Engenheira Urbanista

Diagramação:

Caroline Silva Peixoto Martins . Arquiteta e Urbanista

Hellen Carolina Teixeira Gomes - Engenheira Urbanista

Patrícia Milagres Tassara de Pádua . Engenheira Urbanista

INSTÂNCIAS DE ACOMPANHAMENTO DO PROCESSO

NÚCLEO GESTOR - composto pelas Secretarias Municipais:

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Inovação e Tecnologia

Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social e Cidadania

Secretaria Municipal de Segurança e Trânsito

Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo

Secretaria Municipal de Educação

Secretaria Municipal de Saúde

Secretaria Municipal de Cultura e Turismo

Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão

Secretaria Municipal de Agropecuária

Secretaria Municipal de Esporte e Lazer

Secretaria Municipal de Fazenda

Secretaria Municipal de Governo

Procuradoria Geral do Município

INSTÂNCIAS DE ACOMPANHAMENTO DO PROCESSO

COMISSÃO DE ACOMPANHAMENTO DA REVISÃO DO PLANO DIRETOR -
composta pelas entidades:



Prefeitura Municipal de Ouro Preto (PMOP)
Câmara Municipal de Ouro Preto (CMOP)
Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP)
Instituto Federal de Minas Gerais (IFMG-OP)
Instituto Estadual de Florestas (IEF)
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN)
Força Associativa dos Moradores de Ouro Preto (FAMOP)
Associação Comercial e Empresarial de Ouro Preto (ACEOP)

CONSELHO MUNICIPAL DE POLÍTICA URBANA - composta pelas entidades:

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação
Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável
Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo
Câmara Municipal de Ouro Preto
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN)
Instituições federais de ensino do município (Universidade Federal de Ouro Preto - UFOP e Instituto Federal de Minas Gerais e Instituto Federal de Minas Gerais - IFMG)
Força Associativa dos Moradores de Ouro Preto (FAMOP)
Associação Comercial e Empresarial de Ouro Preto (ACEOP)
Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Minas Gerais (CREA-MG) e Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Minas Gerais (CAU-MG)
Associações habitacionais ou que atuam na área urbanística no município de Ouro Preto -
Associação dos Antigos Alunos da Escola de Minas (A3EM)

Ouro Preto . Minas Gerais

Março . 2026

SUMÁRIO



APRESENTAÇÃO	8
INTRODUÇÃO	10
A ESTRUTURA DO PLANO DIRETOR	13
PRINCÍPIOS: MACRODIRETRIZES ESTRUTURANTES	18
DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS COMO MACRODIRETRIZES TEMÁTICAS	24
INSTRUMENTOS DA POLÍTICA URBANA E DE PLANEJAMENTO SETORIAL	41
MACROZONEAMENTO	45
ZONEAMENTO URBANO	72
PARÂMETROS URBANÍSTICOS	89
INSTRUMENTOS URBANOS	116
USOS	122
MOBILIDADE URBANA	129
CONCLUSÃO	144



LISTA DE SIGLAS E ABREVIações



Agência Nacional de Mineração (ANM)
Áreas de Diretrizes Especiais (ADEs)
Áreas de Preservação Permanente (APP)
Assistência Técnica em Engenharia e Arquitetura (ATHIS)
Cadastro Técnico Multifinalitário (CTM)
Coeficiente de Aproveitamento (CA)
Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM)
Edificação ou Utilização Compulsórias (PEUC)
Estudo de Impacto Ambiental (EIA)
Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)
Fundação Estadual do Meio Ambiente (FEAM)
Habitação de Interesse Social (HIS)
Habitação de Mercado Popular (HMP)
Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU)
Infraestrutura de Dados Espaciais (IDE)
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN)
Instituto Estadual de Florestas (IEF)
Instituto Federal Minas Gerais Campus Ouro Preto (IFMG)
Macrozona de Atividades Industriais e Minerais (MZIM)
Macrozona de Ocupação Controlada (MZOC)
Macrozona de Preservação Ambiental (MZPAM)
Macrozona de Produção Agropecuária (MZPA)
Macrozona Urbana (MZU)
Não residencial (NR)
Não residencial compatíveis (NRC)
Não residencial especiais (NRE)
Não Residencial Industrial (NRI)
Não residencial toleráveis (NRT)
Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)
Operação Urbana Consorciada (OUC)
Organização das Nações Unidas (ONU)
Outorga Onerosa de Alteração de Uso (OOAU)
Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC)
Pagamento por Serviços Ambientais (PSA)
Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórias (PEUC)
Plano de Ação de Emergência (PAE)
Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD)
Plano Diretor de Mobilidade Urbana (PLAMOB)
Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS)
Plano Municipal de Desenvolvimento Rural Sustentável (PMDRS),



LISTA DE SIGLAS E ABREVIações



Plano Municipal de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos (PMGIRS)
Plano Municipal de Redução de Riscos (PMRR)
Plano Municipal de Saneamento Básico (PMSB)
Planos de Ação de Emergência (PAE)
Programa de Aquisição de Alimentos (PAA)
Programa Nacional de Alimentação Escolar (PNAE)
Quota de Terreno por Unidade Habitacional (QTUH)
Relatório de Impacto Ambiental (RIMA)
Saneamento de Ouro Preto S.A. (Saneouro)
Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SEMAD)
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SMDUH)
Serviço Geológico do Brasil (SGB - antiga CPRM)
Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC)
Sistemas de Drenagem Sustentável (SUDS)
Soluções Baseadas na Natureza (SbN)
Superintendências Regionais de Meio Ambiente (SUPRAMs)
Taxa de Ocupação (TO)
Taxa de Permeabilidade (TP)
Transferência do Direito de Construir (TDC)
Unidades de Conservação (UC)
Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP)
Universidade Federal de Viçosa (UFV)

Zona de Proteção Especial (ZPE)
Zona de Adensamento (ZA)
Zona de Adensamento Controlado (ZAC)
Zona de Adensamento Restrito (ZAR)
Zona de Autossalvamento (ZAS)
Zona de Desenvolvimento Educacional (ZDE)
Zona de Especial Interesse Social (ZEIS)
Zona de Interesse Mineral (ZIM)
Zona Industrial e Mineral (ZIM)
Zona de Intervenção Especial (ZIE)
Zona de Proteção Ambiental (ZPAM)
Zona de Segurança Secundária (ZSS)
Zona de Uso Especial (ZUE)



APRESENTAÇÃO

O processo de Revisão do Plano Diretor de Ouro Preto e da legislação correlata foi estruturado em quatro fases principais. A primeira fase é a **Preparação**, que envolve a elaboração do Plano de Trabalho — documento que organiza e orienta cada etapa do processo. A segunda fase corresponde ao **Diagnóstico Participativo**, no qual é realizada uma leitura detalhada da realidade atual da cidade em relação aos temas abordados pelo Plano Diretor, tais como saúde, educação, moradia, transporte, meio ambiente, gestão de riscos, esporte, lazer, saneamento, segurança, patrimônio cultural e infraestrutura, entre outros.

Essa leitura do território ocorre por dois caminhos complementares: a Leitura Comunitária, que reúne percepções, necessidades e prioridades expressas pela população, e a Leitura Técnica, conduzida pela Fundação Gorceix. Ambas são posteriormente integradas no **Caderno de Diagnóstico**, documento que sintetiza os problemas, potencialidades, desigualdades e oportunidades do município.

A partir dessa compreensão compartilhada da realidade municipal, inicia-se a terceira fase, dedicada à formulação das **Diretrizes e Propostas**, cujo objetivo é apresentar respostas e caminhos possíveis para os desafios identificados. A quarta e última fase consiste na elaboração das **Minutas dos Projetos de Lei**, quando as propostas se transformam em textos legais a serem encaminhados à Câmara Municipal para apreciação e aprovação. Em todas as fases, a participação popular é elemento central e orientador.

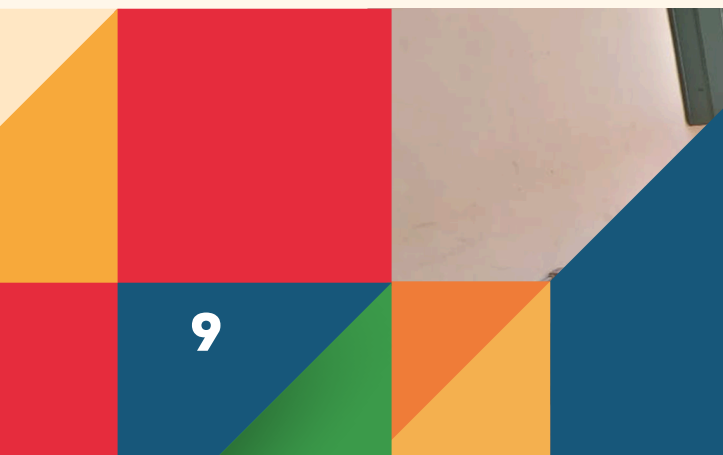
Atualmente, o processo encontra-se na Etapa 3, em fase de construção das diretrizes e propostas. Desde setembro de 2025, essa etapa passou a ser coordenada pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SMDUH), que vem conduzindo os trabalhos de forma integrada, participativa e tecnicamente qualificada, articulando diferentes instrumentos de escuta, análise territorial e sistematização de informações.

No decorrer desta etapa, foram realizados os Fóruns Participativos, em março de 2025, ocasião em que a Fundação Gorceix apresentou às comunidades a versão preliminar do Relatório de Proposições. Esses encontros geraram importantes contribuições por parte de diversos grupos sociais. A partir dessas contribuições, associadas à versão final do Relatório entregue pela Fundação Gorceix em agosto de 2025 e as análises técnicas produzidas a partir do Diagnóstico (Etapa 2), foi elaborado o presente **Caderno de Proposições**, desenvolvido pela equipe técnica da SMDUH.



Este Caderno foi estruturado para apresentar a estrutura proposta para o Plano Diretor, diretrizes técnicas, mas também para assegurar sua compreensão pelos mais diversos setores da sociedade, utilizando linguagem objetiva e incorporando explicações que facilitam a leitura e o entendimento do processo.

Por fim, é importante reforçar que a Revisão do arcabouço urbanístico de Ouro Preto contempla um conjunto integrado de leis essenciais para o planejamento territorial: o Plano Diretor; a Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo; a Lei de Regularização Edilícia; o Plano de Mobilidade Urbana; o Código de Obras e Edificações; o Código de Posturas; e a Lei de Regularização Fundiária.

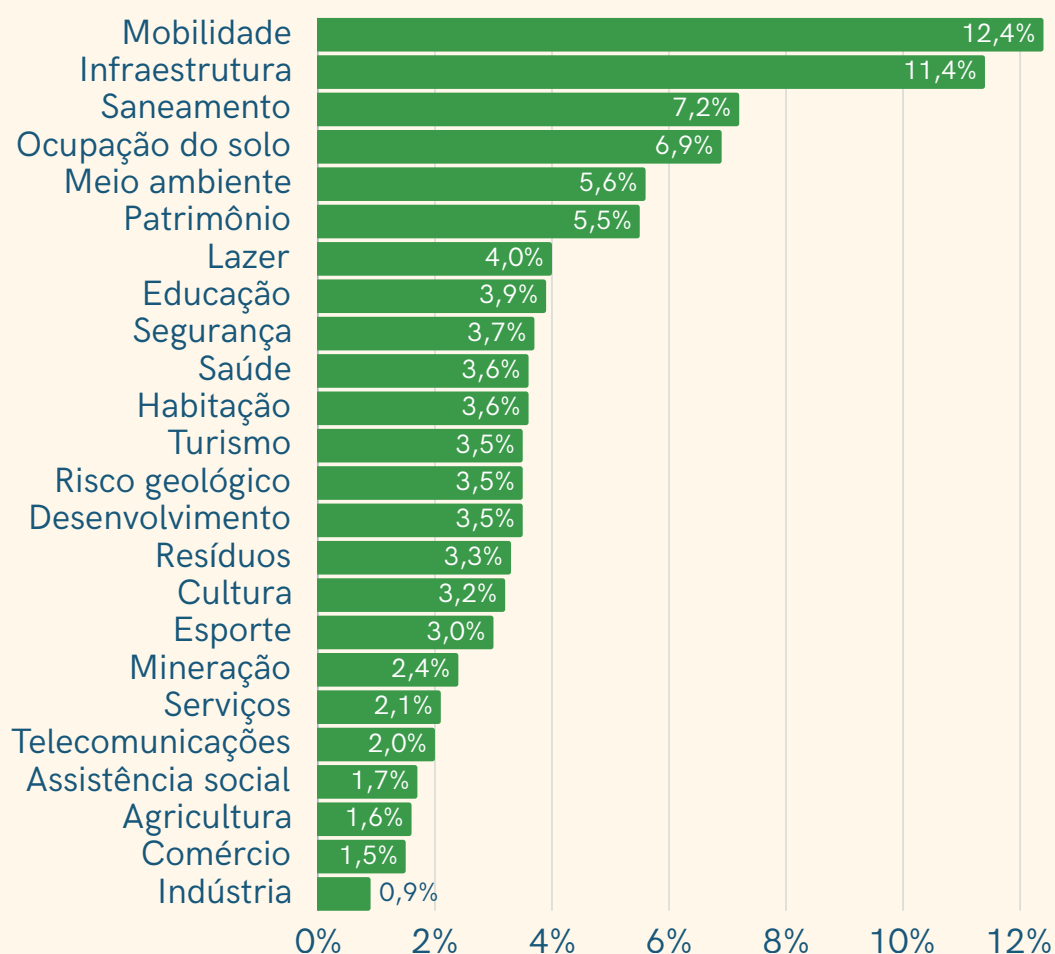




O Diagnóstico do Município foi estruturado a partir de múltiplas fontes como análises técnicas de dados territoriais, socioeconômicos, ambientais, patrimoniais e urbanísticos; reuniões com a sociedade civil organizada; coleta de dados e debates com diversos setores da administração municipal e com órgãos que atuam no território; contribuições apresentadas pela Câmara Municipal; Consulta Pública e Audiência Pública da Etapa de Diagnóstico.

Durante a etapa do Diagnóstico, as contribuições da população, sistematizadas em Oficinas de Leitura Comunitária e Oficinas de Leitura Comunitária Temáticas, junto da Leitura Técnica, foram fundamentais para compor o Diagnóstico Consolidado (Etapa 2). Entre os temas mais citados nas oficinas participativas, numa perspectiva de leitura do município como um todo, destacaram-se mobilidade, infraestrutura, saneamento, ocupação do solo e meio ambiente, conforme ilustra o gráfico a seguir:

Frequência de citação geral das temáticas abordadas nas 16 oficinas (%):



Fonte: Relatório de Leitura Comunitária
(Fundação Gorceix, 2024).



O DIAGNÓSTICO É, PORTANTO, O RETRATO DA CIDADE QUE TEMOS.

Na etapa de propostas (Etapa 3), o **Relatório de Proposições** foi o documento que organizou, de forma clara e estruturada, as diretrizes necessárias para orientar o desenvolvimento do município pelos próximos dez anos. Ele serviu para transformar o diagnóstico — ou seja, tudo o que foi identificado sobre os problemas, potencialidades e desigualdades do território — em propostas concretas de planejamento.

Por isso, o relatório apresenta **o que deve ser feito, por que deve ser feito e como deve ser feito**, reunindo de forma integrada todos os temas que fazem parte da vida na cidade: moradia, mobilidade, meio ambiente, cultura, infraestrutura, segurança territorial, desenvolvimento econômico, entre outros.

Assim como uma cidade é muito mais do que o uso e ocupação do solo, o planejamento urbano também precisa articular políticas, serviços, estruturas e decisões que garantam o direito à cidade, a qualidade de vida e a justiça social. Planejar uma cidade significa organizar, de forma coordenada, tudo aquilo que possibilita viver bem: mobilidade segura, acesso à moradia digna, saneamento adequado, proteção ambiental, acesso à educação, cultura e lazer, oportunidades econômicas e um território resiliente às mudanças climáticas.

O Relatório Preliminar de Proposições foi apresentado pela SMDUH à população em novembro de 2025, contemplando em seu conteúdo as **Macrodiretrizes Estruturantes** e as **Macrodiretrizes Temáticas**. As diretrizes contidas naquele Relatório foram aprofundadas a fim de dar corpo à estrutura do Plano Diretor, resultando neste documento.

Assim, este **Caderno de Proposições** representa o resultado consolidado de análises técnicas, participação popular e estudos aprofundados sobre o território, constituindo a base para a construção de políticas urbanas mais justas, eficientes e sustentáveis para os próximos dez anos.



A partir dos princípios (macrodiretrizes estruturantes), foi reformulada a proposta do conceito central do Plano Diretor, de forma a tornar mais abrangente:

A CIDADE QUE QUEREMOS



A proposta de Revisão do Plano Diretor de Ouro Preto nasce do **diálogo entre o território e as pessoas que o constroem**. Seu conceito central é o de uma **cidade integrada, viva e democrática**, capaz de equilibrar crescimento, preservação e qualidade de vida.

Este Caderno de Proposições contemplará um aprofundamento, direcionamento e rebatimento territorial das diretrizes e propostas constantes do Relatório de Proposições já apresentado, esclarecendo sobre questões como a estrutura do Plano Diretor, os Princípios, Diretrizes e Estratégicas do PDOP, os Instrumentos da Política Urbana apresentados no Macrozoneamento e Zoneamento - contemplando seus parâmetros urbanísticos e metodologia de classificação dos usos - e as questões afeitas à mobilidade urbana.



A ESTRUTURA DO PLANO DIRETOR



Plano Diretor
OURO PRETO



A ESTRUTURA DO PLANO DIRETOR



O Plano Diretor Municipal de Ouro Preto - PDOP é o principal instrumento de planejamento e ordenamento territorial do Município, elaborado com fundamento no art. 182 da Constituição Federal e no Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001). Seu processo de revisão está sendo pautado pela ampla participação social, por meio de audiências públicas, oficinas participativas de leitura comunitária na Sede e nos distritos, que resultaram em um diagnóstico participativo rico e plural sobre os problemas, as potencialidades e os anseios da população ouropretana. Além disso, em março de 2025 ocorreram os fóruns participativos, quando a população contribuiu já na Etapa de Proposições.

As proposições aqui apresentadas são a continuidade desse processo: um conjunto integrado e fundamentado de **princípios, diretrizes, estratégias operacionais e instrumentos normativos** que, articulados entre si, orientarão a atuação da gestão pública municipal nos próximos 10 anos. Não se trata apenas de uma lista de intenções, mas de um pacto firmado entre o Poder Público e a sociedade ouropretana sobre a cidade que queremos construir e que caminhos serão percorridos para chegarmos lá.

Assim, as proposições estão estruturadas em **quatro categorias** complementares, detalhadas na seção seguinte, que garantem ao Plano coerência, capacidade de orientação da administração pública e força jurídica para sua implementação. Em conjunto, essas categorias traduzem os temas principais abordados nas macrodiretrizes estruturantes e temáticas em **normas, programas e instrumentos** que tem por objetivo subsidiar o poder público municipal na gestão territorial, visando a melhoria da qualidade de vida de todos os moradores do município.

Na sequência da Etapa 3 (Proposições) do processo de revisão do Plano Diretor, o conjunto das macrodiretrizes do PDOP, apresentadas pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação através do Relatório de Proposições Preliminar¹, foi organizado em quatro categorias interdependentes, que obedecem a uma lógica de encadeamento: da visão de futuro às ações e normas. Esta estrutura metodológica garante que cada diretriz, cada programa e cada instrumento jurídico esteja ancorado em princípios validados pela sociedade e alinhados ao Estatuto da Cidade e ao planejamento urbano.

(1) Material apresentado em novembro de 2025, disponível no site da Prefeitura Municipal de Ouro Preto.

A ESTRUTURA DO PLANO DIRETOR



1 PRINCÍPIOS

Correspondem às **macrodiretrizes estruturantes** do Plano Diretor. Enunciam os valores fundantes que orientam toda a política de desenvolvimento urbano municipal: a função social da propriedade e da cidade, a gestão democrática, a resiliência e a sustentabilidade, o direito à moradia digna e de qualidade, a preservação do patrimônio cultural e natural, a equidade socioespacial. **São permanentes, estruturantes e prevalentes.**

2 DIRETRIZES

Traduzem os princípios em orientações temáticas para a ação governamental. Indicam o caminho que o Município deve seguir em cada área da política urbana — habitação, mobilidade, meio ambiente, patrimônio, desenvolvimento econômico, entre outras —, sem ainda especificar como cada ação será implementada. **São o elo entre os valores e a prática administrativa.**

3 ESTRATÉGIAS OPERACIONAIS

Especificam como as diretrizes serão concretizadas. Definem programas, projetos, ações e medidas estruturantes concretas que devem ser implementados pela administração municipal, indicando prioridades, responsabilidades e articulações intersetoriais. **São o principal elo entre o planejamento e o orçamento público.**

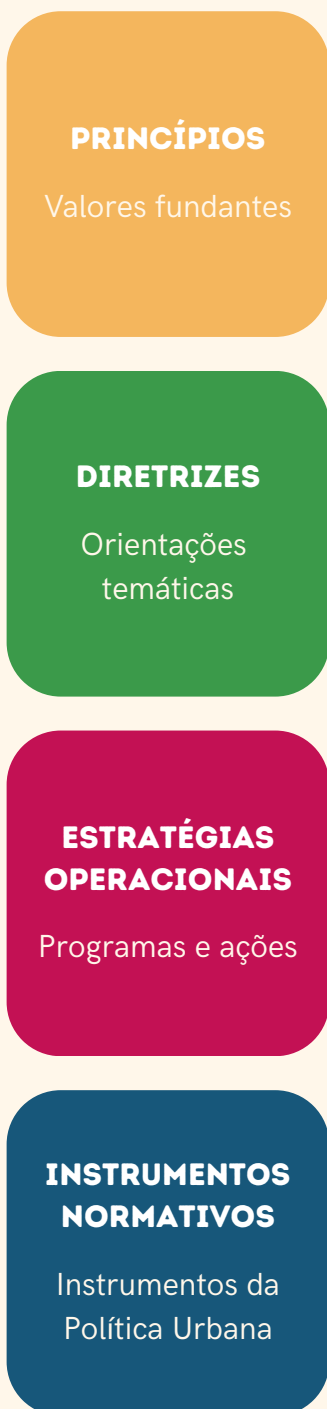
4 INSTRUMENTOS NORMATIVOS

Consolidam a base jurídica e regulatória do Plano. Definem os instrumentos da política urbana (macrozoneamento, zoneamento, ZEIS, EIV, entre outros), as legislações complementares que deverão ser criadas ou revisadas, as normas de uso e ocupação do solo e os mecanismos de gestão e monitoramento. Orientam os moradores e o poder público nas intervenções sobre o espaço público e a propriedade privada.

A ESTRUTURA DO PLANO DIRETOR



A figura abaixo ilustra como as quatro camadas do Plano Diretor se conectam de forma lógica e sequencial. Este modelo é uma garantia de segurança e transparência: ele assegura que nenhuma regra (norma) ou obra (medida estruturante) seja executada sem que esteja devidamente fundamentada em uma **diretriz** e em um **princípio** previamente discutidos e validados pela sociedade.





PRINCÍPIOS

MACRODIRETRIZES
ESTRUTURANTES



Plano Diretor
OURO PRETO



PRINCÍPIOS



Os Princípios do Plano Diretor de Ouro Preto correspondem às macrodiretrizes estruturantes do Plano. Eles expressam os valores fundamentais pelos quais a sociedade ouropretana opta ao definir seu modelo de desenvolvimento: a cidade que se quer ter, antes de se dizer como se vai fazer. Não são meras declarações de intenção — têm força normativa, pois orientam a interpretação de todas as demais disposições do Plano e prevalecem em caso de conflito entre normas.

Os princípios propostos nesta Etapa do processo de revisão do Plano Diretor consolidam um novo paradigma: **o ser humano no centro das ações e do projeto de cidade**. Mais do que organizar diretrizes e normas, o Plano assume como missão a **promoção do ser humano em seu sentido mais amplo e abrangente**, na definição da garantia dos direitos sociais básicos e tratando a moradia digna não apenas como construção, mas como a porta de entrada para o pleno exercício da cidadania e dos direitos fundamentais.

Esta visão fundamenta-se na **redução das desigualdades socioespaciais**, reconhecendo que a justiça urbana só se efetiva quando o planejamento prioriza a inclusão de quem foi historicamente marginalizado. Sob essa ótica, Ouro Preto reafirma que a **cidade é feita para pessoas**, orientando as ações no território para o acolhimento e a convivência. Isso implica em inverter prioridades: o planejamento deve viabilizar **o deslocamento e a fruição das pessoas em detrimento da circulação das coisas**, devolvendo o espaço público ao pedestre e ao encontro social.

Para além dos mandamentos constitucionais e do Estatuto da Cidade, esta estrutura alinha-se aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS/ONU 2030) e à Nova Agenda Urbana (ONU-Habitat). Tais diretrizes globais fundem-se aos valores e prioridades manifestados pela população ouropretana durante o processo participativo, transformando este Plano em um instrumento de promoção da qualidade de vida urbana.

A **função social da propriedade e da cidade** constitui o princípio fundante de todo o Plano Diretor, nos termos do art. 182 da Constituição Federal. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no Plano Diretor, e a cidade cumpre sua função social quando garante à totalidade dos seus moradores o direito à terra urbanizada, à moradia, ao saneamento, à mobilidade, ao trabalho, à cultura, ao lazer e à participação na gestão pública. Este princípio permeia todas as das proposições e serve como critério de averiguação da legitimidade de qualquer ação do poder público sobre o território.

Esses treze princípios, em conjunto, formam o quadro de referência a partir do qual todas as demais proposições devem ser lidas, interpretadas e avaliadas. Constituem, assim, a orientação política e jurídica do Plano Diretor no seu sentido mais amplo: a declaração pública da cidade que Ouro Preto quer ser na próxima década.



PRINCÍPIOS MACRODIRETRIZES ESTRUTURANTES

1 DIREITOS SOCIAIS BÁSICOS

Promover a universalização do acesso à habitação, ao saneamento básico urbano e rural, ao transporte público, ao lazer, à cultura, à educação, à saúde, à assistência social, à segurança pública, à liberdade de culto, ao trabalho, ao sossego, às infraestruturas, à mobilidade e acessibilidade e aos equipamentos e serviços públicos, visando a vida digna para todos os cidadãos;

2 HABITAÇÃO

Promover o acesso da população de baixa renda à moradia de qualidade, com prioridade para a melhoria das condições dos assentamentos existentes por meio da dotação de infraestrutura básica e demais serviços, garantindo o acesso à terra urbanizada, possibilitando a inclusão social, a redução da desigualdade e o enfrentamento do déficit habitacional qualitativo e quantitativo no município;

3 MOBILIDADE

Promover a universalização do acesso e da mobilidade urbana, nos seus diversos modais, com priorização da mobilidade ativa e do transporte público. Melhorar a conexão dos distritos e localidades com a Sede e entre eles, através de aprimoramentos na infraestrutura viária na rede, de modo a fortalecer a articulação territorial, impulsionar a diversificação econômica local e regional;

4 SANEAMENTO AMBIENTAL

Garantir a universalização do acesso aos serviços de abastecimento de água potável, esgotamento sanitário, limpeza urbana, manejo de resíduos sólidos, drenagem e manejo de águas pluviais em todo o território municipal, prestando-os com qualidade, criando indicadores de monitoramento;



PRINCÍPIOS MACRODIRETRIZES ESTRUTURANTES

5 RISCO E MUDANÇAS CLIMÁTICAS

Promover a adaptação do território e das infraestruturas urbanas e rurais às mudanças climáticas, fortalecendo a resiliência socioambiental, a segurança hídrica e geotécnica, e a transição ecológica justa como princípios estruturantes do planejamento urbano e do desenvolvimento sustentável municipal;

6 PATRIMÔNIO CULTURAL

Reconhecer o patrimônio cultural como direito social dos diversos grupos da sociedade ouropretana, destacando os agentes sociais historicamente invisibilizados e marginalizados, para identificar, enunciar, proclamar e gerir suas referências, tradições culturais, memórias e histórias para a fruição no presente e a sua transmissão às gerações futuras;

7 MEIO AMBIENTE

Promover a sustentabilidade ambiental no território mediante a proteção e recuperação dos ecossistemas, mananciais, bacias hidrográficas, unidades de conservação, o uso racional dos recursos naturais, o enfrentamento das mudanças climáticas e a integração entre planejamento urbano, gestão ambiental e políticas de desenvolvimento local;

8 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Promover a diversificação das atividades econômicas no meio urbano e rural do município para o desenvolvimento do Município, no sentido do cumprimento das funções sociais e ambientais da cidade e da propriedade, favorecendo a integração, especialmente, o papel polarizador dos distritos no contexto municipal e regional;



PRINCÍPIOS MACRODIRETRIZES ESTRUTURANTES

9 DESCENTRALIZAÇÃO, DINAMIZAÇÃO E MOBILIDADE

Promover a maior autonomia dos bairros e distritos do município no provimento das necessidades cotidianas, a partir do desenvolvimento de melhorias viárias estratégicas, do investimento nas infraestruturas, da ampliação da cobertura dos serviços públicos básicos, de forma a desenvolver as economias locais, as cadeias de valor local e suas centralidades;

10 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Planejar a expansão das áreas urbanas do Município de modo a adequar seu uso e ocupação às condições do meio físico e à oferta de infraestrutura, bem como às necessidades de proteção do patrimônio natural e cultural;

11 OFERTA DE ESPAÇO PÚBLICO

Promover a oferta de espaços públicos seguros destinados ao lazer, ao esporte, à saúde, à contemplação e à preservação da paisagem integrados ao sistema de mobilidade urbana, onde o desenho urbano contenha a escala humana e possibilite a expressão individual e coletiva, que propiciem o exercício da cidadania através do convívio social, do estímulo às manifestações culturais e de participação na vida comunitária;

12 GESTÃO DEMOCRÁTICA

Estruturar um sistema de gestão municipal transparente, democrático e descentralizado, com instâncias permanentes de participação social e integração intersetorial, que assegurem à população o acesso contínuo às informações, aos processos decisórios e à avaliação das políticas públicas, que facilitem tanto a fiscalização das ações públicas quanto o acesso às informações e ao processo de gestão;

13 GESTÃO INTEGRADA E GOVERNANÇA

Promover a gestão integrada da administração municipal, com o objetivo de integrar as ações, garantir maior eficiência, coerência e continuidade, além da consolidação da sua legitimidade social.



DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS

COMO MACRODIRETRIZES
TEMÁTICAS



Plano Diretor
OURO PRETO



DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS



O conjunto de **macrodiretrizes temáticas**, consolidado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação no Relatório de Proposições Preliminar, foi sistematizado em agrupamentos estratégicos que articulam, de forma indissociável, os eixos de diretrizes, as estratégias de ação e os instrumentos normativos.

DIRETRIZES:

As Diretrizes traduzem os princípios em orientações concretas para cada setor da política urbana. Enquanto os princípios definem o horizonte desejado, as diretrizes indicam os caminhos possíveis e legítimos para alcançá-lo. Organizadas por eixo temático, as diretrizes cobrem o espectro das políticas que incidem sobre o território ouropretano, articulando dimensões urbanísticas, ambientais, sociais, econômicas e culturais.

Cada diretriz é enunciada de modo a ser específica para orientar a elaboração de legislação complementar, a programação de investimentos e a definição de prioridades orçamentárias, ao mesmo tempo em que mantém abertura para que as estratégias operacionais e os instrumentos normativos possam adaptá-la às condições específicas de cada território e momento.

ESTRATÉGIAS OPERACIONAIS:

As estratégias operacionais constituem a ponte entre o planejamento e a implementação. É nesta categoria que os princípios e as diretrizes se convertem em programas, projetos e ações concretas, com responsabilidades setoriais definidas, possibilidade de acompanhamento (métricas) e vinculação orçamentária.

Os grandes eixos de agrupamento das diretrizes e as principais estratégias operacionais são apresentadas a seguir como as macrodiretrizes temáticas.

DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS



MACRODIRETRIZES TEMÁTICAS:

PROMOÇÃO SOCIAL E REDE DE CUIDADOS

Assegurar a integração das políticas sociais visando à superação das vulnerabilidades e à promoção da autonomia dos indivíduos e famílias;

Assegurar o acesso universal e equitativo à rede de equipamentos urbanos e comunitários no âmbito das políticas sociais, mediante a oferta de serviços de qualidade voltados à garantia de direitos e à redução das desigualdades socioterritoriais;

Assegurar o atendimento que compreenda a promoção, proteção e recuperação da saúde, integrando ações de atenção básica e especializada, vigilância sanitária, epidemiológica e farmacêutica, considerando os determinantes sociais, como moradia, saneamento e meio ambiente;

Implementar e fortalecer programas específicos voltadas à mulher, à família, à infância, aos idosos, às pessoas com deficiência, aos negros, às pessoas em situação de rua e às pessoas com dependência de químicos;

Ampliar a oferta de escolas e creches em tempo integral de forma descentralizada, priorizando territórios vulneráveis e populosos para garantir o direito à educação inclusiva e prover a infraestrutura necessária ao suporte das famílias e ao fomento do trabalho e renda local;

Promover a aproximação entre a educação básica e o ensino superior, ampliando o acesso da população local aos espaços e oportunidades educacionais, culturais e formativos existentes no município, de modo a fortalecer o sentimento de pertencimento, a continuidade dos estudos e a valorização da educação como direito e caminho de desenvolvimento social;

Articular mecanismos de cooperação institucional para fortalecimento do trabalhador local, assegurando formação técnica e estímulo à inovação, de modo a reduzir desigualdades no mercado de trabalho e garantir o protagonismo jovem no desenvolvimento econômico;

Promover o amplo acesso à informação através dos programas de inclusão digital e tecnológica;

Estimular a prática dos esportes de aventura articulada aos atrativos ambientais do município e com a proteção dos ecossistemas locais, promovendo maior contato com a natureza.

DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS



MACRODIRETRIZES TEMÁTICAS:

MORADIA DIGNA

Fortalecer e expandir a Política Municipal de Habitação de Interesse Social através da consolidação e do financiamento sustentável do Programa Um Teto é Tudo, garantindo que as intervenções habitacionais assegurem padrões de habitabilidade, salubridade e conforto ambiental;

Promover a resiliência habitacional e urbana por meio de projetos de Habitação de Interesse Social (HIS) que integrem soluções de conforto ambiental e adaptação climática, priorizando a implantação de Soluções Baseadas na Natureza (SbN) em áreas de maior risco e vulnerabilidade;

Fortalecer e ampliar a Assistência Técnica em Engenharia e Arquitetura (ATHIS) como política transversal para construções nas áreas urbanas e rurais, oferecendo suporte para reformas e manutenção, capacitação dos moradores para a preservação de técnicas tradicionais em edificações históricas, auxiliando na minimização dos riscos geológicos e estruturais;

Fomentar políticas públicas para habitação de interesse social nas áreas tombadas da sede e dos distritos, para a identificação de demandas de promoção à moradia digna para famílias de baixa renda moradoras de edificações patrimonializadas, tendo em vista o desenvolvimento de ações integradas no setor;

Criar o **Programa Parcela Legal**, visando fomentar o **acesso à terra** urbanizada para primeira moradia e a promoção da Regularização Fundiária Urbana dos assentamentos informais e irregulares de interesse social com o incentivo à regularização fundiária de forma a minimizar a incidência dos parcelamentos irregulares no município, através do fortalecimento da fiscalização do apoio técnico institucional com vias à orientação e estabelecimento de parcerias, com o objetivo de garantir infraestrutura urbana adequada à população fomentando o acesso à moradia digna;

Assegurar o acesso à Habitação de Interesse Social (HIS) e Habitação de Mercado Popular (HMP) para a população de baixa renda e promover a igualdade de oportunidades habitacionais na Sede e nos demais distritos do município, como forma de reduzir o deficit habitacional;

Garantir a remoção de todas as famílias inseridas nas áreas classificadas com risco muito alto no Plano Municipal de Redução de Risco (R4), como ação prioritária e emergencial, articulado com o programa de reassentamentos para a produção de moradias, com apoio técnico da Secretaria Municipal de Segurança e Trânsito na priorização e articulação com as Secretarias Municipais de Desenvolvimento Social e Cidadania e de Desenvolvimento Urbano e Habitação;

DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS



MACRODIRETRIZES TEMÁTICAS:

MORADIA DIGNA

Estimular soluções consensuais para conflitos fundiários urbanos, especialmente através da mediação e da cooperação entre Estado e sociedade, na priorização da permanência dos ocupantes em núcleos urbanos informais passíveis de regularização;

Garantir que a participação e o controle social nos processos de tomada de decisão e monitoramento da regularização fundiária urbana de interesse social sejam exercidos de maneira inclusiva, paritária e representativa;

Promover a melhoria das condições de habitabilidade da moradia rural, tendo em vista aumentar as possibilidades de permanência do homem no campo.

DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS



MACRODIRETRIZES TEMÁTICAS:

GESTÃO DA MOBILIDADE

Instituir estrutura administrativa para a gestão da mobilidade urbana, responsável pelo planejamento técnico, operacional e democrático do sistema, tendo como prioridade a mobilidade ativa e o aprimoramento contínuo dos serviços;

Promover a integração territorial entre a Sede, distritos e bairros por meio da estruturação de uma rede viária estratégica que articule a qualificação das vias existentes à criação de novas conexões, garantindo a mobilidade urbana e rural em conformidade com o Plano de Mobilidade;

Implementar infraestruturas de atravessamento para pedestres e animais silvestres, assim como melhorias geométricas, de sinalização e de segurança viária contínuas, priorizando as principais rotas intermunicipais e rodovias urbanas;

Planejar a estruturação do sistema de mobilidade urbana, com a integração física, tarifária e operacional entre o transporte público, ciclovitário, circulação de pedestres e rede viária;

Ampliar e requalificar as ligações viárias de Ouro Preto com municípios limítrofes;

Desenvolver uma estratégia integrada de gestão do estacionamento na Sede e nos distritos, de forma que equilibre múltiplos interesses, priorizando pedestres e a preservação da paisagem, atendendo à demanda real por vagas e organizando seu uso de forma eficiente, incluindo o planejamento de bolsões de estacionamento e pontos de integração para ônibus de turismo, com controle de fluxo, mitigação de impactos sobre o patrimônio cultural e estímulo ao uso de veículos turísticos de menor porte;

Promover a ampliação progressiva da gratuidade no transporte público urbano, avançando rumo à universalização do acesso por meio da adoção do modelo de Tarifa Zero, sustentado por mecanismos de financiamento e subsídios públicos, visando garantir o direito à mobilidade, reduzir desigualdades territoriais e fortalecer a inclusão social;

Desenvolver soluções gratuitas e acessíveis para acesso à informação nos pontos de embarque e desembarque de passageiros e demais meios de comunicação, disponibilizando itinerários, horários, tarifas e integrações com outros modais para ampliar a previsibilidade e a inclusão no uso do transporte público;

Implementar modelos de mobiliário urbano para abrigos e pontos de ônibus, adequados às condições locais, garantindo conforto, acessibilidade e segurança aos usuários, com possibilidades de financiamento por meio de contrapartidas e receitas de publicidade.

DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS



MACRODIRETRIZES TEMÁTICAS:

GESTÃO DA MOBILIDADE

Incentivo à estruturação de rotas para o escoamento da produção agropecuária, com priorização dos eixos estratégicos, de modo a garantir maior eficiência logística, reduzir conflitos com áreas urbanizadas e fortalecer as atividades produtivas no território municipal;

Estímulo à organização do transporte de cargas e das atividades logísticas industriais, com priorização do uso do modal ferroviário, especialmente para o escoamento da produção mineral, de forma a reduzir os impactos do tráfego pesado sobre a malha viária urbana e melhorar as condições de segurança e circulação no município

DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS



MACRODIRETRIZES TEMÁTICAS:

RESILIÊNCIA URBANA	1. RISCO CLIMÁTICO	<p>Propor e implementar ações relacionadas à redução de riscos de desastres associados a extremos climáticos no ambiente urbano, com a execução de obras de contenção de encostas, de macrodrenagem e microdrenagem, com a priorização da aplicação de Soluções Baseadas na Natureza e outras estratégias voltadas à adaptação climática e aumento da resiliência urbana em territórios de maior vulnerabilidade socioeconômica e ambiental;</p>
		<p>Estruturar um Centro Estratégico de Defesa Civil e de implementação de programas integrados de ações preventivas, educação, capacitação e monitoramento, além da atualização dos mapeamentos do Plano Municipal de Redução de Risco, do Plano de Contingência territorializado e sua publicização nas mídias, na Infraestrutura de Dados Espaciais do Município e no aplicativo da Defesa Civil;</p>
		<p>Instituir o Plano Municipal de Circulação e Contingência Viária, estabelecendo protocolos de fechamento, desvio, monitoramento e comunicação em situações de risco, obras ou eventos, garantindo segurança, resposta rápida e informação acessível aos usuários por meio de canais digitais e sistemas descentralizados de alerta;</p>
		<p>Criar e implementar o Plano Municipal de Ação Climática articulado com o Plano Diretor, definindo metas de mitigação e adaptação;</p>
		<p>Eliminar e mitigar os riscos geológico-geotécnicos e hidrológicos de forma contínua, por meio de execução de ações estruturais e não estruturais, priorizando a adoção de infraestrutura verde e azul nas intervenções públicas e privadas, a fim de ampliar a resiliência urbana, tanto nas áreas urbanas como rurais;</p>
		<p>Assegurar a resiliência da malha viária e a continuidade da mobilidade em situações de crise, mediante a integração do planejamento de transporte à gestão de riscos e desastres, priorizando a salvaguarda de rotas de fuga, o acesso de veículos de emergência e a manutenção de fluxos logísticos essenciais por meio de planos e protocolos de contingência e de comunicação interna e com a população;</p>
		<p>Promover obras de infraestrutura de macrodrenagem urbana prioritariamente na Bacia do Rio Maracujá, considerando as contribuições que os distritos de Cachoeira do Campo e Santo Antônio do Leite promover para o agravamento dos riscos de inundação no distrito de Amarantina;</p>

DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS



MACRODIRETRIZES TEMÁTICAS:

RESILIÊNCIA URBANA	1. RISCO CLIMÁTICO	<p>Apoiar o atendimento social à população vitimada por situações de emergência ou de calamidade pública, em ação conjunta com as demais políticas públicas;</p> <p>Garantir a participação direta da população e de associações, representativas de diversos segmentos da população, na formulação e acompanhamento de planos, programas e projetos relacionados à mitigação do risco.</p>
	2. SANEAMENTO	<p>Assegurar a segurança hídrica e a universalização do acesso à água potável de qualidade em todo o território, priorizando a proteção e recuperação de mananciais, a modernização das redes de distribuição para redução de perdas e a implementação de sistemas resilientes capazes de atender às demandas sazonais e às variabilidades climáticas;</p> <p>Universalizar o sistema de esgotamento sanitário por meio da ampliação das redes de coleta e tratamento, adotando tecnologias descentralizadas para áreas rurais e de difícil acesso, visando a despoluição dos aquíferos e cursos d'água;</p> <p>Implementar Programas Municipais de Saneamento, estabelecendo as ações relativas aos sistemas de esgotamento sanitário, abastecimento de água, drenagem e limpeza urbana, com previsão de utilização de tecnologias apropriadas para cada situação específica;</p> <p>Criar e implementar o Plano Municipal de Drenagem Urbana e Manejo de Águas Pluviais, definindo diretrizes e metas;</p> <p>Inserir instrumentos normativos que garantam a infiltração de águas pluviais nas escalas de parcelamento, ocupação e uso do solo imóveis e seu atraso em relação ao lançamento nas redes públicas de drenagem urbana;</p> <p>Implementar sistemas de drenagem urbana sustentáveis e resilientes, integrando soluções de engenharia convencional a Soluções Baseadas na Natureza (SbN) para o manejo das águas pluviais, com foco na redução de riscos de inundações, controle de processos erosivos e recarga de aquíferos, em conformidade com o relevo do município;</p>

DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS



MACRODIRETRIZES TEMÁTICAS:

RESILIÊNCIA URBANA	2. SANEAMENTO	Realizar a classificação das bacias nas áreas urbanas correlacionado ao Plano Municipal de Redução de Risco, a fim de estabelecer os subsídios para ações e intervenções de drenagem urbana;
		Adotar medidas de controle, monitoramento e fiscalização da abertura e operação de poços de captação de água — superficiais, semiartesianos, artesianos e tubulares — garantindo conformidade com as normas ambientais, outorgas e procedimentos de segurança hídrica;
		Promover o tratamento de fundos de vale, observada a mínima intervenção no meio ambiente natural, assegurando esgotamento sanitário, limpeza urbana e resolução das questões de risco geológico e de inundações;
		Atualizar e implementar a instalação de galerias técnicas - shaft urbano - para a organização de tubulações e cabeamentos subterrâneos de diversas redes.
	3. RESÍDUOS	Instituir o Plano Municipal de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos (PMGIRS) como instrumento estratégico para a promoção da sustentabilidade ambiental, fundamentado na ampliação das ações de educação ambiental e no fomento à economia circular, visando a redução da geração de resíduos, o fortalecimento da logística reversa e a inclusão socioprodutiva de catadores de materiais recicláveis;
		Ampliar o sistema de coleta seletiva por meio da implantação de novas rotas e pontos de coleta, integrados aos locais de destinação adequada — como Ecopontos e sedes de associações de catadores;
		Implantar aterros sanitários de acordo com a legislação vigente;
		Garantir a adequada prestação dos serviços de limpeza urbana municipal e a disposição final dos resíduos sólidos.

DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS



MACRODIRETRIZES TEMÁTICAS:

PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL E NATURAL	<p>Promover o processo contínuo de reconhecimento, salvaguarda, preservação, valorização e divulgação do Patrimônio Cultural do Município de Ouro Preto, ampliando a capilaridade dessas ações e destacando agentes sociais historicamente invisibilizados e marginalizados, de modo a identificar, enunciar, reconhecer e gerir suas referências culturais, tradições, memórias e histórias, com abrangência em todos os distritos e comunidades;</p>
	<p>Promover os modos de vida, os saberes, os fazeres, os lugares de memória como forma de salvaguarda do patrimônio cultural;</p>
	<p>Promover a diversidade de usos nas áreas tombadas para fortalecer a vitalidade urbana, garantir ambientes dinâmicos e socialmente integrados e favorecer a permanência da população residente, de forma articulada à preservação do patrimônio cultural;</p>
	<p>Promover a regulamentação da proteção dos bens inventariados como forma de assegurar a preservação da memória e do valor cultural desses bens, por meio do estabelecimento de uma política municipal que contemple critérios, elementos técnicos e documentais necessários ao licenciamento de intervenções (icnográficos, históricos, bibliográficos, fotográficos);</p>
	<p>Ampliar a valorização da cultura e memória afrodescendentes e dos povos originários, com respeito à sua identidade étnico-racial, incluindo reconhecimento das tradições de vida quilombolas e indígenas na região;</p>
	<p>Estabelecer uma gestão hídrica integrada e resiliente como elemento central do ordenamento territorial a fim de garantir a qualidade e disponibilidade hídrica para as presentes e futuras gerações através da manutenção dos índices de permeabilidade do solo, infiltração natural, recarga de aquíferos, tratamento de efluentes, captação e reuso de águas pluviais e proteção dos corpos d'água;</p>
	<p>Utilizar de forma adequada os recursos naturais disponíveis, tendo em vista a manutenção do equilíbrio e a harmonia do meio ambiente e o legado desse patrimônio da presente e futuras gerações;</p>
	<p>Garantir a adequada manutenção e preservação das áreas verdes públicas e privadas existentes e a serem criadas, promovendo seu georreferenciamento;</p>
	<p>Implantar ações voltadas aos serviços ecossistêmicos dos territórios urbanos e rurais, como matas ciliares, nascentes e encostas, garantindo sua função de regulação climática e de proteção ambiental.</p>

DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS



MACRODIRETRIZES TEMÁTICAS:

BEM VIVER (CENTRALIDADES)

Promover a autonomia territorial em todo o município, garantindo a autonomia socioeconômica dos bairros e distritos mediante o fomento à diversidade de usos e disposição de serviços públicos, comércio e lazer acessíveis, integrando melhorias viárias e fortalecendo a identidade e a economia local, assegurando que as necessidades básicas da população sejam atendidas nas proximidades de suas residências;

Garantir a manutenção e conservação dos logradouros públicos, praças, elementos de infraestrutura da mobilidade, ambientes públicos de convivência, com vias a garantir espaços públicos de qualidade, acessíveis e em todo o território urbano municipal, de iniciativa do poder público ou parcerias com a iniciativa privada;

Promover a mobilidade ativa e a qualificação de espaços públicos sob a ótica do Desenho Universal, garantindo rotas acessíveis e seguras que integrem equipamentos comunitários e fomentem o convívio intergeracional, com prioridade para crianças, idosos e pessoas com deficiência, incluindo a remoção de barreiras e iluminação estratégica, com soluções adequadas para escadarias e vias de pedestres;

Ampliar e qualificar a cobertura arbórea urbana, para promover a biodiversidade e gerar benefícios econômicos, sociais, ambientais e climáticos, entendendo que as árvores são parte da infraestrutura essencial das cidades;

Garantir a preservação e a criação de áreas verdes, praças, parques e equipamentos de lazer e esporte, assegurando sua acessibilidade e qualidade para o uso público e gratuito;

Assegurar que a rede de proteção social — incluindo saúde, educação e assistência social — esteja distribuída de forma estratégica e territorializada, em imóveis próprios do município e adequados e acessíveis, de modo a facilitar o acesso da população em situação de vulnerabilidade e fortalecer os vínculos familiares e comunitários;

Fomentar a oferta de esportes e lazer através de equipamentos públicos polivalentes que contemplem diversas modalidades, garantindo infraestrutura adequada como estratégia de saúde pública e inclusão social;

DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS



MACRODIRETRIZES TEMÁTICAS:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Estimular de forma contínua a diversificação da economia local, com respeito ao patrimônio cultural e natural, orientando o desenvolvimento socioeconômico a partir das potencialidades de cada território e promovendo o empreendedorismo, a inovação, a tecnologia e a economia verde, com incentivo à certificação ambiental e à adoção de práticas sustentáveis;

Estimular continuamente o desenvolvimento tecnológico e sustentável das atividades produtivas locais;

Estimular a Tecnologia Social por meio da priorização dos saberes e fazeres locais relacionados à economia criativa, popular e solidária como prática para o desenvolvimento econômico do município e dos envolvidos nos processos (criativo, artístico e tecnológico);

Garantir o desenvolvimento turístico de forma integrada, valorizando o patrimônio cultural e ambiental local;

Promover a diversificação e descentralização das atividades turísticas em relação ao distrito Sede, incentivando novos destinos e o Turismo de Base Comunitária nos demais territórios, de forma a reduzir as pressões sobre o núcleo tombado, equilibrar o fluxo de visitantes, minimizar impactos negativos e ampliar as oportunidades econômicas, sociais e culturais nas diferentes localidades, fomentando a preservação do patrimônio cultural e natural em todas as regiões;

Dimensionar, criar e qualificar a infraestrutura de turismo na Sede e nos distritos, garantindo o pleno funcionamento e manutenção das instalações e serviços que atendam às necessidades dos moradores e dos turistas, bem como promover a valorização, o reconhecimento e a inclusão do patrimônio e das rotas do Turismo Afrodiaspórico na matriz de desenvolvimento, além de minimizar os impactos negativos da atividade turística por meio de planejamento, gestão integrada, assegurando a sustentabilidade ambiental, social, cultural e econômica do município;

Qualificar o sistema turístico mediante a melhoria da infraestrutura, a valorização das identidades locais e o fortalecimento institucional do setor, assegurando inovação tecnológica, fiscalização eficaz e a formação contínua para garantir a sustentabilidade da oferta em todo o município;

Promover o desenvolvimento do ecoturismo e do turismo rural de forma integrada à conservação ambiental, práticas do turismo responsável e a participação das comunidades locais;

DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS



MACRODIRETRIZES TEMÁTICAS:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Estruturar um Sistema Municipal de Eventos, articulado entre os diversos setores municipais (turismo, cultura, trânsito, segurança, limpeza urbana, defesa civil, patrimônio cultural, desenvolvimento econômico, desenvolvimento urbano, etc), integrado ao calendário oficial do município e direcionado ao planejamento da realização dos eventos, à definição de locais existentes e novos, à articulação com planos de circulação e estacionamento, ao uso de instrumentos tecnológicos e à profissionalização contínua dos agentes envolvidos no planejamento, na gestão e na execução dos eventos;

Elaborar, implementar e monitorar a Política Municipal para fomento da Agropecuária Sustentável, inclusive que contemplem agricultura urbana e não urbana;

Fomentar a agropecuária sustentável como atividade geradora de desenvolvimento econômico, social, educacional, cultural e turístico; e promover instrumentos na legislação urbanística que atendam seu desenvolvimento nas áreas urbanas e não urbanas;

Promover o fortalecimento da agropecuária sustentável e da agricultura familiar mediante a implantação de centros de distribuição, estruturação de vias estratégicas e saneamento rural, assegurando incentivos fiscais e regularização fundiária para reduzir custos produtivos e consolidar a segurança territorial e social nas áreas não urbanas;

Apoiar o fortalecimento das associações e cooperativas atuantes no setor de agropecuária que contemple a capacitação dos produtores e comercialização fortalecendo os programas como o PNAE (Programa Nacional de Alimentação Escolar) e PAA (Programa de Aquisição de Alimentos);

Apoiar e fomentar a criação de agroindústrias familiares e de pequeno porte, promovendo o desenvolvimento econômico no meio rural.

DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS



MACRODIRETRIZES TEMÁTICAS:

GESTÃO PÚBLICA

Desenvolver o Cadastro Técnico Multifinalitário (CTM) municipal e sua permanente atualização, a fim de promover maior integração das políticas públicas e sua disponibilização na Infraestrutura de Dados Espaciais (IDE-Ouro Preto), bem como criar ferramentas para a automatização dos processos de licenciamento urbanístico (Informação Básica, Certidão Numérica e Declaração de Zoneamento);

Revisar os limites do território do município em relação aos municípios limítrofes;

Regulamentar as áreas periurbanas do município e promover sua aplicação no território por meio de Plebiscito aos interessados;

Estabelecer capacitações permanentes dos agentes públicos para o tratamento de dados, geoprocessamento, comos ferramentas de modernização da administração pública;

Estabelecer plataforma unificada de inteligência administrativa para a gestão de dados públicos, garantindo o fluxo contínuo de informações entre as secretarias para suporte à decisão e publicização dos resultados governamentais;

Instituir sistema municipal de planejamento urbano como processo permanente, integrado, participativo e adaptativo, compatibilizado aos instrumentos orçamentários;

Promover a gestão intersetorial mediante a articulação entre secretarias e órgãos, visando à integração territorial, à otimização de prazos e à eficiência na execução das ações municipais, com a participação da população no monitoramento de resultados;

Criar e regulamentar os fóruns participativos distritais e/ou de bairros, com frequência de encontros anuais, como instâncias de discussão da implementação de políticas públicas e melhorias urbanas no território;

Criar o Instituto de Planejamento Territorial para a gestão estratégica de dados, responsável pela coleta, sistematização e monitoramento de informações qualitativas e quantitativas que fundamentem o planejamento e o aprimoramento contínuo dos serviços públicos;

Criar o Marco Regulatório Municipal da Mineração, estabelecendo os procedimentos e objetivos para o licenciamento e fiscalização das áreas de mineração, bem como estabelecer critérios e Diretriz de funcionamento e atendimento básico para operação desses empreendimentos no município, além de estruturar o sistema de compensações de impactos e de fiscalização municipal;

DIRETRIZES, ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS NORMATIVOS



MACRODIRETRIZES TEMÁTICAS:

GESTÃO PÚBLICA

Criar o Observatório da Cidade, em parceria com instituições de ensino (UFOP, IFMG), como instrumento de monitoramento, análise e publicização de dados urbanos, territoriais, econômicos e agropecuários sustentáveis, articulando a sistematização e a atualização de bancos de dados para subsidiar a gestão pública, o controle social e a pesquisa, promover a desburocratização por meio da informatização e automatização de processos, assegurando maior agilidade e transparência, e instituir políticas de desenvolvimento e transição econômica baseadas nos princípios da Economia Circular, no uso eficiente de recursos, na valorização de resíduos e na redução da poluição;

Criar uma estrutura administrativa dotada de recursos humanos, financeiros e tecnológicos, com a garantia de equipes técnicas multidisciplinares, que aborde o licenciamento da atividade, a fiscalização, o monitoramento e a disponibilização das informações sobre os empreendimentos minerários em sua diversidade e complexidade;

Regulamentar um sistema de mitigação e compensação de impactos locais no município, integrando as demandas ambientais, urbanísticas, sociais e econômicas em todo o território - não podendo ser reaplicado em benefício da própria atividade - estabelecendo discussões amplas e descentralizadas das ações com as comunidades impactadas;

Assegurar a governança pública municipal no âmbito da atividade mineral a partir da interlocução e colaboração sistemática entre os entes da federação (ANM, SEMAD, entre outros), garantindo a atuação das Secretarias Municipais, em consonância com a legislação federal e estadual aplicáveis, às normas da ANM e à legislação urbanística do município;

Estabelecer mecanismos de controle social e informações sobre as licenças, a arrecadação e aplicação dos recursos advindos da atividade minerária.



INSTRUMENTOS

DA POLÍTICA URBANA E DE
PLANEJAMENTO SETORIAL



Plano Diretor
OURO PRETO





INSTRUMENTOS DA POLÍTICA URBANA:

Os instrumentos normativos são a camada que dá força jurídica ao Plano Diretor. É por meio deles que os princípios, as diretrizes e as estratégias operacionais se traduzem em obrigações, critérios, parâmetros e mecanismos legalmente exigíveis. O PDOP adota um conjunto amplo de instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade, para que as intervenções públicas e as privadas sobre o território se dêem de forma compatível com as especificidades de Ouro Preto.

Sendo assim, parte dos instrumentos normativos do PDOP se encontra demonstrado neste relatório de proposições englobando:

- Macrozoneamento Municipal;
- Zoneamento Urbano e parâmetros urbanísticos;
- Zonas de Especial Interesse Social (ZEIS);
- Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV);
- Diretrizes viárias para o Plano Diretor de Mobilidade Urbana;
- Instrumentos Urbanísticos do Estatuto da Cidade Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios (PEUC); IPTU Progressivo no Tempo; Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC); Outorga Onerosa de Alteração de Uso (OOAU); Transferência do Direito de Construir (TDC); Direito de Preempção.

A proposta do Plano prevê a criação e o fortalecimento de mecanismos de financiamento que garantam sustentabilidade econômica à implementação das políticas urbanas, sem dependência exclusiva do orçamento corrente. Destacam-se o Fundo de Desenvolvimento Urbano (alimentado por receitas oriundas da aplicação dos instrumentos urbanísticos, contrapartidas de empreendimentos), o Fundo Municipal de Habitação de Interesse Social, o Fundo de Preservação do Patrimônio Histórico e Cultural de Ouro Preto e o Fundo Municipal de Desenvolvimento Rural. Esses fundos devem ser geridos com participação social e vinculados às prioridades definidas no PDOP.

INSTRUMENTOS



INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO SETORIAL:

O PDOP vincula a sua implementação a um conjunto de leis complementares que compõem o processo de revisão em curso, devendo guardar conformidade com os princípios e diretrizes aqui estabelecidos. São eles: Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo; Plano Diretor de Mobilidade Urbana (PLAMOB); Código de Obras e Edificações; Lei de Regularização Fundiária; Lei de Regularização Edilícia; Código de Posturas.

Além destes, outros planos setoriais que estão em processo de revisão ou que deverão ser revistos nos primeiros anos após a publicação do Plano Diretor, devem guardar conformidade com os princípios e diretrizes aqui estabelecidos: Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS); Plano Municipal de Saneamento Básico (PMSB), Plano Municipal de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos (PMGIRS), Plano Municipal de Redução de Riscos (PMRR), Plano de Ação Climática.

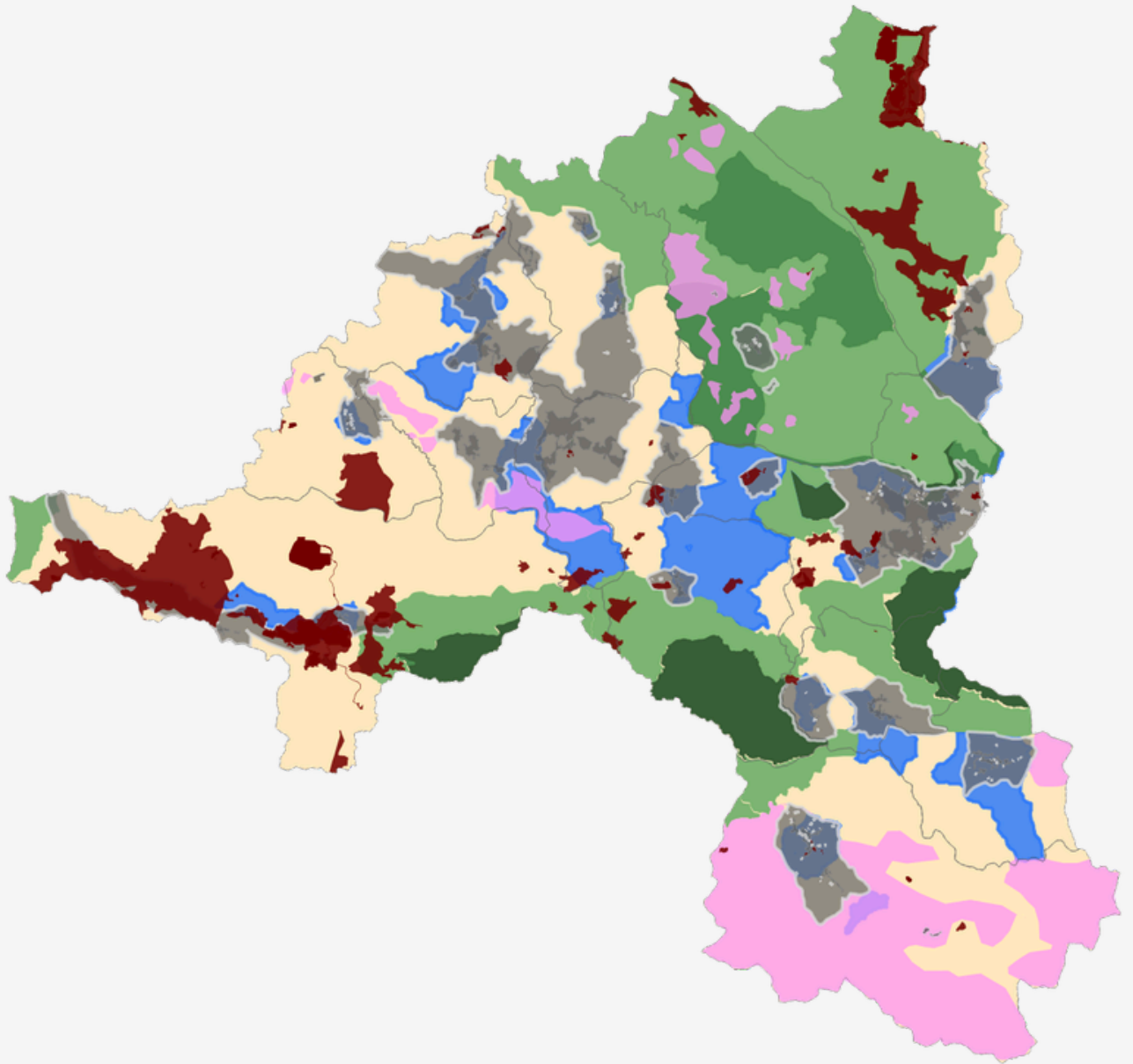


MACROZONEAMENTO



Plano Diretor
OURO PRETO





(sem escala)

MACROZONEAMENTO



A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 182, estabelece que “a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”. Determina, ainda, que a propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação expressas no Plano Diretor.

Posteriormente, o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) definiu, no artigo 39, que “o plano diretor deverá englobar o território do Município como um todo”. Isso implica que o Plano Diretor deve abranger as áreas urbanas e rurais.

O município de Ouro Preto, tem uma extensão territorial de 1.245,865 km², uma população de 74.821 habitantes de acordo como Censo de 2022, distribuídos entre o distrito Sede e seus doze distritos: Amarantina, Antônio Pereira, Cachoeira do Campo, Engenheiro Correia, Glaura, Lavras Novas, Miguel Burnier, Rodrigo Silva, Santa Rita de Ouro Preto, Santo Antônio do Leite, Santo Antônio do Salto, São Bartolomeu. Essa configuração territorial extensa e distribuída se estrutura em uma rede territorial complexa com urbanidades distintas e multifuncionais, no qual cada distrito constitui uma unidade com identidade própria, que apresenta dinâmica socioeconômica específica e relação singular com o ambiente natural. Planejar o território de Ouro Preto exige, portanto, equacionar diferentes escalas, propor soluções de gestão municipal e reconhecer no planejamento do município e suas diversidades espaciais, sociais e econômicas em toda sua extensão.



(sem escala)

MACROZONEAMENTO



Do ponto de vista ambiental, Ouro Preto pode ser considerada uma “caixa d’água” da região metropolitana de Belo Horizonte. As cabeceiras de cinco rios de importância regional e nacional têm suas nascentes em Ouro Preto: o Rio das Velhas, o Rio Piracicaba, o Rio Gualaxo do Norte, o Rio Maynard e o Ribeirão Funil. O Rio das Velhas, afluente do São Francisco, nasce nos campos da APA Cachoeira das Andorinhas e percorre praticamente toda a extensão norte do município, sendo fundamental para o abastecimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (CBH Velhas).

Esse sistema hídrico disperso pelo município confere ao macrozoneamento uma responsabilidade adicional e inegociável: a proteção dos mananciais de abastecimento humano como condição estrutural da ordenação territorial.

A riqueza ambiental de Ouro Preto se apresenta em seu mosaico de Unidades de Conservação que combinam Mata Atlântica e Cerrado, afloramentos rupestres, biodiversidade com espécies endêmicas e geodiversidade. Todas essas Unidades de Conservação conferem a Ouro Preto um papel estratégico de conectividade ecológica no “coração” do Quadrilátero Ferrífero.

A esse patrimônio ambiental se soma a uma produção agropecuária de expressão. O território abriga mais de 1.400 propriedades rurais cadastradas, com especial concentração no distrito de Santa Rita de Ouro Preto, seguido por São Bartolomeu, Santo Antônio do Leite, Glaura e Amarantina, onde a agropecuária familiar, a silvicultura e as agroflorestas estruturam a economia local e sustentam a segurança alimentar de parte significativa da população (PMDR-UFV, 2025).

Contudo, esse território de potenciais e identidades múltiplas é atravessado por condicionantes críticos que não podem ser dissociados de qualquer estratégia de ordenamento. O histórico de eventos de desastre como deslizamentos de encostas na Sede, processos de voçorocamento em diferentes distritos do município, inundações nas planícies dos rios Maracujá e Falcão (nas bacias do Velhas e Paraopeba), além da existência de áreas sujeitas a risco de ruptura de barragens de rejeitos minerários trazem a dimensão do risco geológico e hidrológico no planejamento territorial.

Some-se aos desafios enfrentados a pressão do crescimento urbano sobre áreas de risco, sobrecarga da infraestrutura urbana, necessidade de diversificação da matriz econômica, desigualdades territoriais expressivas entre o centro histórico e os demais bairros e distritos.

MACROZONEAMENTO



É sob essa premissa de coexistência entre vocações territoriais distintas, da necessária preservação do patrimônio cultural e natural e das soluções para a eliminação ou mitigação das vulnerabilidades do território que o Macrozoneamento se estabelece como o instrumento com o qual o município de Ouro Preto se define, com base técnica, onde cada função, uso ou atividade pode acontecer, com que intensidade e sob quais condições, reconhecendo a complexidade do território.

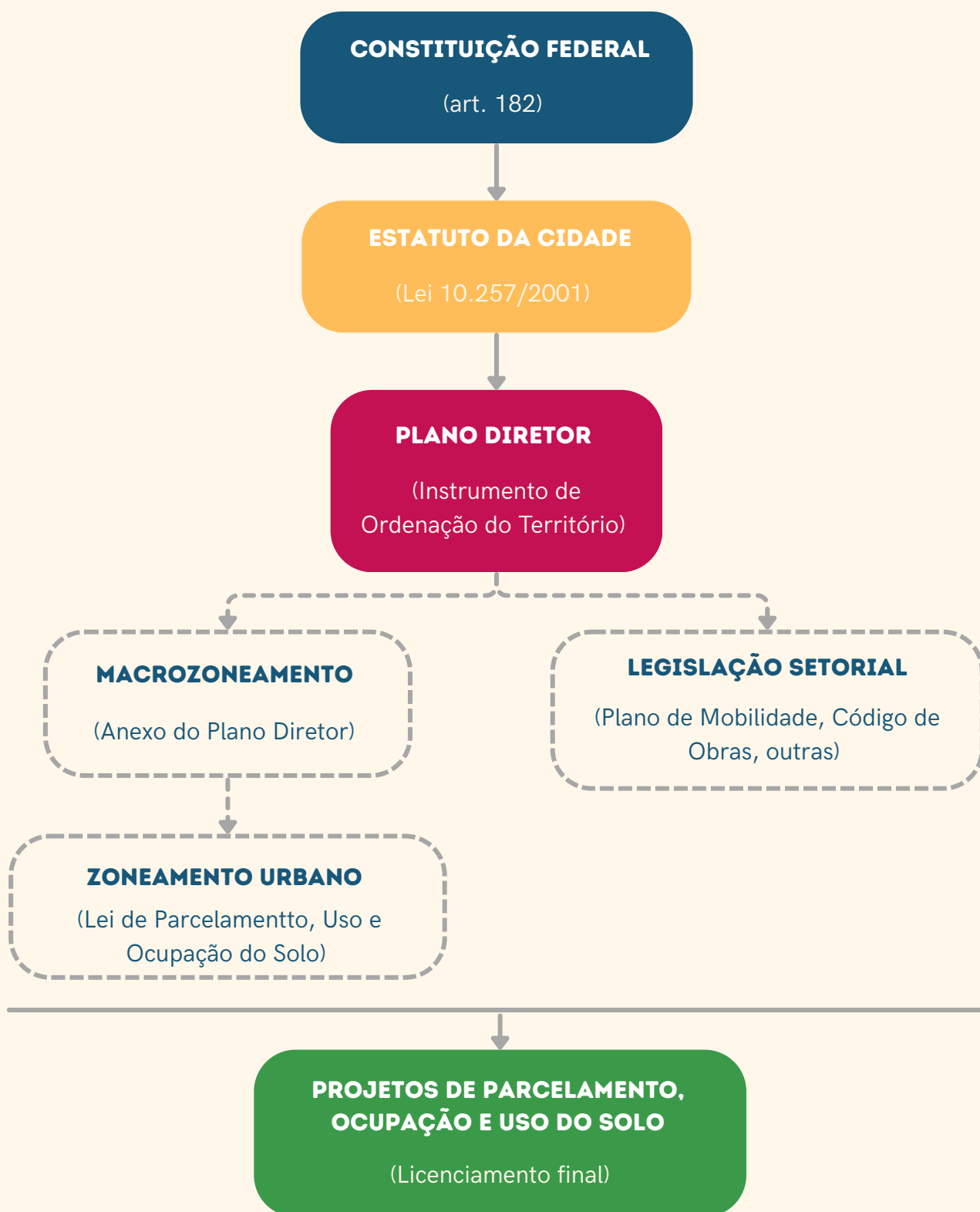
Em termos objetivos: o macrozoneamento responde à pergunta fundamental do planejamento urbano: **"onde e como cada coisa pode e deve acontecer, e por quê?"**

Esta proposta de definição advém do amplo processo participativo estabelecido não apenas como obrigação legal, mas como premissa do processo. Assim, as propostas materializadas no macrozoneamento visam responder ao que foi levantado na Etapa 2 - Diagnóstico Participativo -, de forma técnica e coerente com as necessidades da população, visando a melhoria da qualidade de vida.

MACROZONEAMENTO



Da hierarquia legal da estrutura normativa, segue:



MACROZONEAMENTO



Nos termos da estrutura normativa estabelecida na proposta de revisão do Plano Diretor, o macrozoneamento constitui parte essencial da articulação entre as Macrodiretrizes Estruturantes e as Macrodiretrizes Temáticas (apresentadas no Relatório de Proposições² e os instrumentos de controle e indução para a ordenação do território (tais como zoneamento detalhado, parâmetros urbanísticos, instrumentos de política urbana, além da regularização fundiária).

Segundo o Ministério das Cidades (2022, p. 755), o macrozoneamento constitui um referencial espacial que orienta o uso e a ocupação do solo em todo o território municipal, em consonância com as estratégias das políticas urbanas, rurais e ambientais, ao estabelecer, de forma inicial, a divisão entre grandes áreas de ocupação, como as zonas rurais (destinadas, por exemplo, à produção de alimentos, exploração de recursos e atividades produtivas) e as zonas urbanas, voltadas a usos residenciais, industriais, comerciais, de serviços e à implantação de equipamentos públicos.

A eficácia jurídica e urbanística desses mecanismos (zoneamento, instrumentos de controle e indução, etc) depende de sua plena integração ao sistema normativo do Plano Diretor. Sob essa ótica, o macrozoneamento viabiliza uma leitura global do território, orientando a tomada de decisão com base nas capacidades de suporte e nas restrições ambientais e geológicas de cada localidade.

Em suma, o macrozoneamento não existe sozinho. Ele é a **expressão territorial** ou a representação em mapa das diretrizes estruturantes do Plano Diretor — os grandes princípios que Ouro Preto escolheu para guiar seu desenvolvimento nos próximos 10 anos. Essas diretrizes funcionam como bússolas; o macrozoneamento é o mapa que indica por onde caminhar.

(2) Material apresentado em novembro de 2025, disponível no site da Prefeitura Municipal de Ouro Preto.



OBJETIVOS

O macrozoneamento de Ouro Preto proposto para os próximos 10 anos tem por objetivos:

- Assegurar o cumprimento da Função Social da cidade e da propriedade urbana e rural;
- Definir o modelo espacial de organização do território municipal, orientando a distribuição das atividades urbanas, rurais, produtivas e de proteção ambiental, segundo a aptidão e a sensibilidade de cada porção territorial;
- Estabelecer regras diferenciadas de uso, ocupação e transformação do solo para cada macrozona, orientando a aplicação dos instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade e neste Plano Diretor;
- Controlar a expansão urbana, direcionando o crescimento para áreas de aptidão³ urbanística e contendo a ocupação de áreas de risco, de preservação ambiental, de interesse agropecuário e de produção mineral;
- Proteger e qualificar os recursos hídricos, os ecossistemas sensíveis e as unidades de conservação do território municipal, com especial atenção às bacias de captação de água para consumo humano;
- Ordenar a atividade industrial e mineral, assegurando sua compatibilização com os padrões ambientais vigentes e com os objetivos de desenvolvimento econômico sustentável do Município;
- Reduzir a vulnerabilidade das populações residentes em áreas de risco, por meio de diretrizes de contenção da ocupação e programas integrados de prevenção e mitigação de desastres;
- Prover suporte territorial à produção agropecuária, reconhecendo sua importância econômica, cultural e para a segurança alimentar do Município;
- Promover a equidade socioterritorial, garantindo que a revisão do Plano Diretor de Ouro Preto incorpore as necessidades das populações de menor renda, das comunidades tradicionais e dos Distritos municipais.

(3) Áreas com potencial de urbanização, ou seja, áreas que apresentam condições favoráveis à futura ocupação urbana na qual a infraestrutura básica é existente ou há viabilidade de implantação, pela baixa restrição ambiental e topográfica e ainda por baixa suscetibilidade a riscos.



MACROZONAS

A delimitação das macrozonas fundamentou-se em um conjunto integrado de estudos técnicos multidisciplinares, a fim de espacializar as restrições administrativas integrando as legislações ambiental, urbanística, o mosaico de áreas de mineração, e estudos técnicos, compreendendo:

- as diretrizes da Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981), da Política Estadual de Meio Ambiente (Lei Estadual nº 21.972/2016) e da Política Municipal de Meio Ambiente, integrando os instrumentos de planejamento territorial definidos no Plano Diretor Municipal (Lei Complementar nº 29/2006 e alterações);
- as restrições de uso do solo impostas por normas específicas de proteção ambiental, notadamente o Código Florestal (Lei Federal nº 12.651/2012), a Lei da Mata Atlântica (Lei Federal nº 11.428/2006), o Sistema Nacional de Unidades de Conservação - SNUC (Lei Federal nº 9.985/2000);
- levantamento das bacias de captação de água para abastecimento humano, em articulação com a Saneouro - Saneamento de Ouro Preto S.A;
- mapeamento das áreas de suscetibilidade a deslizamentos, inundações, voroçocas e rompimento de barragens, com base nas cartas do Serviço Geológico do Brasil (CPRM), Plano Municipal de Redução de Riscos (PMRR) e nos estudos da Defesa Civil Municipal;
- mapeamento das áreas de concessão mineral e das zonas de lavra ativa e inativa, com base nos arquivos públicos disponibilizados pela Fundação Estadual do Meio Ambiente (FEAM) por meio eletrônico até a data da publicação deste relatório;
- levantamento dos perímetros urbanos vigentes e compatibilização com as propostas de alteração realizadas no âmbito desta revisão para a Sede e os Distritos.



MACROZONAS

Conforme apresentado anteriormente, o macrozoneamento trata das múltiplas predisposições de todo o território do município. A fim de organizar as características e as diretrizes de uso e ocupação para cada área é proposta uma divisão dessas áreas em **MACROZONAS**. Nesta proposta foram definidas cinco macrozonas:

1. **Macrozona Urbana (MZU):** compreende os perímetros urbanos do distrito Sede, dos demais distritos e das localidades consideradas urbanas.
2. **Macrozona de Produção Agropecuária (MZPA):** compreende o conjunto das propriedades rurais identificadas como unidades produtivas situadas fora do perímetro urbano, onde predominam atividades agrícolas e rurais sustentáveis como: agricultura, pecuária, silvicultura e agroflorestas, reconhecidas pela sua relevância econômica, social e para a segurança alimentar do Município.
3. **Macrozona de Preservação Ambiental (MZPAM):** compreende o mosaico das Unidades de Conservação presentes no território de Ouro Preto (federal, estadual e municipal), suas respectivas Zonas de Amortecimento, e os mananciais estratégicos indicados no conjunto de microbacias hidrográficas vinculadas à captação de água para abastecimento humano.
4. **Macrozona de Atividades Industriais e Minerais (MZIM):** compreende os setores do território municipal onde se concentram as atividades de extração mineral, beneficiamento de minérios, indústria de transformação e logística industrial.
5. **Macrozona de Ocupação Controlada (MZOC):** frações do território municipal que não possuem, atualmente, vocações predominantes. São áreas situadas na interface entre as macrozonas, com variação entre características físicas e ambientais compatíveis com a urbanização e áreas com baixa aptidão à urbanização. Essas áreas estão condicionadas à implantação prévia ou simultânea de infraestrutura urbanística e à observância dos padrões de parcelamento, uso e ocupação estabelecidos neste Plano Diretor.

Instrumentos Aplicáveis:

PSA | Incentivos Fiscais Rurais | Regularização Fundiária Rural | OOAU | Planos de Manejo das UCs | Licença Ambiental (IBAMA / IEF) | Monitoramento Hídrico (IGAM) | Comitês de Bacia | OUC | OOAU | EIV | EIA/RIMA | IPTU | PRAD | Parcelamento Condicionado | SbN | PSA

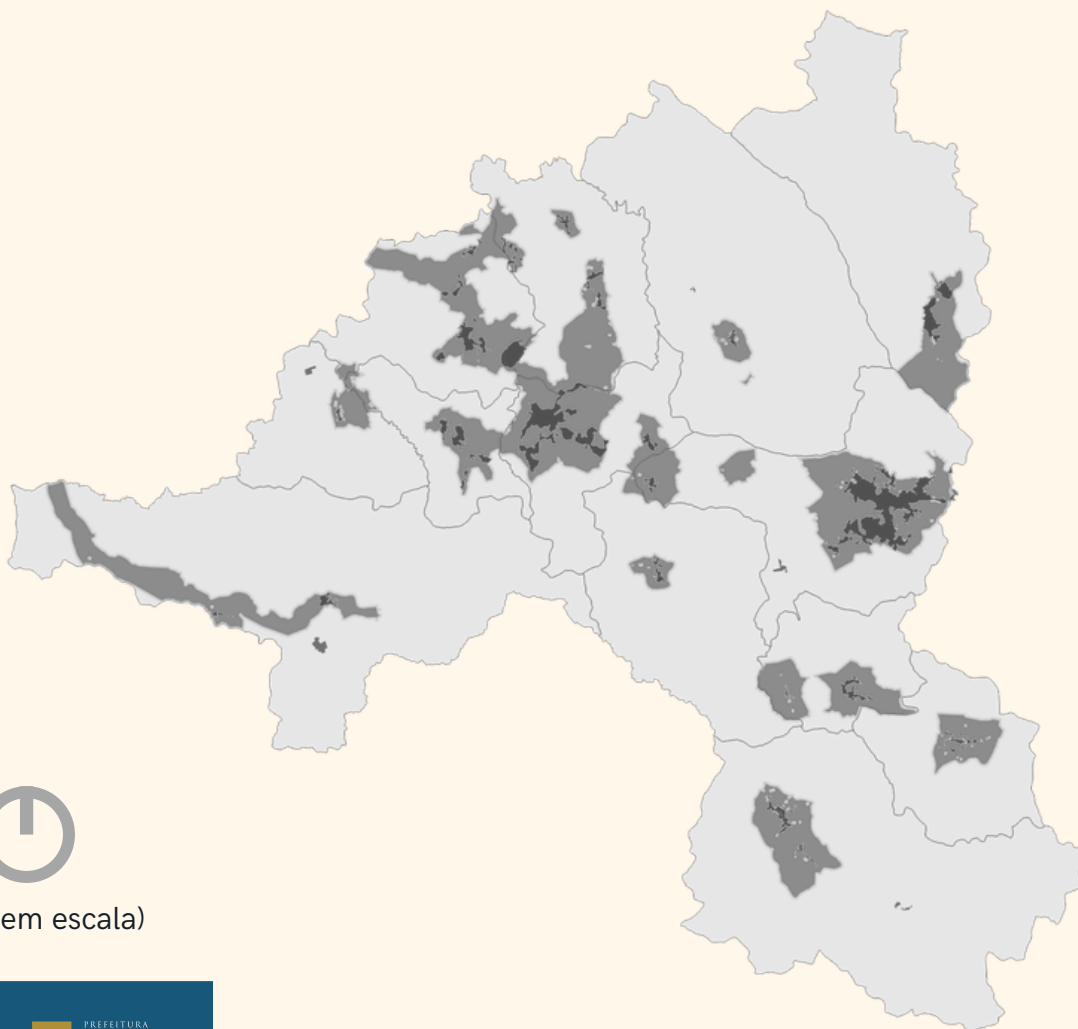


MACROZONAS

1. MACROZONA URBANA - MZU:

A Macrozona Urbana compreende os perímetros urbanos da Sede Municipal, de todos os distritos e das localidades definidas como urbanas pelo Plano Diretor, em conformidade com o art. 182 da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade. Esta porção do território constitui o **espaço prioritário para a vida urbana, o desenvolvimento das atividades sociais, econômicas e a implementação das políticas** de habitação, Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), patrimônio cultural, mobilidade urbana, saneamento básico, equipamentos públicos e ordenamento do ambiente construído.

A função predominante desta Macrozona é o uso residencial, sendo admitida a instalação de atividades não residenciais desde que compatíveis e toleráveis com o uso residencial, de modo a mitigar repercussões negativas relativas ao tráfego, à capacidade da infraestrutura, ruídos, vibrações e poluição ambiental. Os usos especiais serão admitidos, desde que seus impactos sejam devidamente avaliados e mitigados. Ficam vedados usos de alto potencial poluidor ou de impacto crítico, conforme os critérios de incomodidade estabelecidos na legislação urbanística e ambiental vigente. Além da diversificação de usos, devem ser observados os impactos e mitigações através da aplicação do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, sobretudo para os empreendimentos geradores de viagem.



(sem escala)



MACROZONAS

Em Ouro Preto a Lei Complementar nº 93/2011 define como parte dos perímetros urbanos o Distrito Sede, as sedes dos distritos de Amarantina, de Antônio Pereira, de Cachoeira do Campo, de Engenheiro Corrêa, de Glaura, de Lavras Novas, de Miguel Burnier, de Rodrigo Silva, de Santa Rita de Ouro Preto, de Santo Antônio do Leite, de Santo Antônio do Salto e de São Bartolomeu, e das localidades da Chapada, da Bocaina, da Caiera, da Serra do Siqueira, do Vale do Tropeiro, do Rio Mango (Stº Antº Leite/Engenheiro Corrêa), do Soares e do Mota. Nesta revisão, foi proposto o ajuste de parte dos perímetros existentes, considerando características os aspectos físicos e territoriais, capacidade da infraestrutura e condicionantes de risco.

Na MZU, a estruturação urbanística é orientada para a consolidação e ocupação do tecido urbano existente, com estímulo à densificação das áreas com capacidade de infraestrutura instalada, à diversidade de usos, ao preenchimento das áreas não ocupadas do perímetro urbano (ocupação intraurbana). Contudo, existem áreas em que a ocupação deve ser controlada (áreas de risco de inundação) e, ainda, outras que devem ser desocupadas, como por exemplo, as áreas de risco não sanável.

Serão estabelecidas no Zoneamento Urbano as diretrizes específicas da MZU visando a criação de condições para a existência e distribuição de estabelecimentos e equipamentos essenciais às áreas residenciais por meio da criação e fortalecimento de centralidades locais, em consonância com as características de cada distrito. Essa medida é fundamental para redução dos deslocamentos longos e o cumprimento das diretrizes de priorização da mobilidade ativa. Nesta macrozona, o planejamento da mobilidade urbana, no que se refere à integração territorial entre a Sede, distritos e localidades, deverá estar associada à estruturação de uma rede viária estratégica articulada às diretrizes do zoneamento, a fim de garantir o acesso eficiente e acessível aos serviços urbanos. Da mesma maneira, a mobilidade ativa deverá ser priorizada.

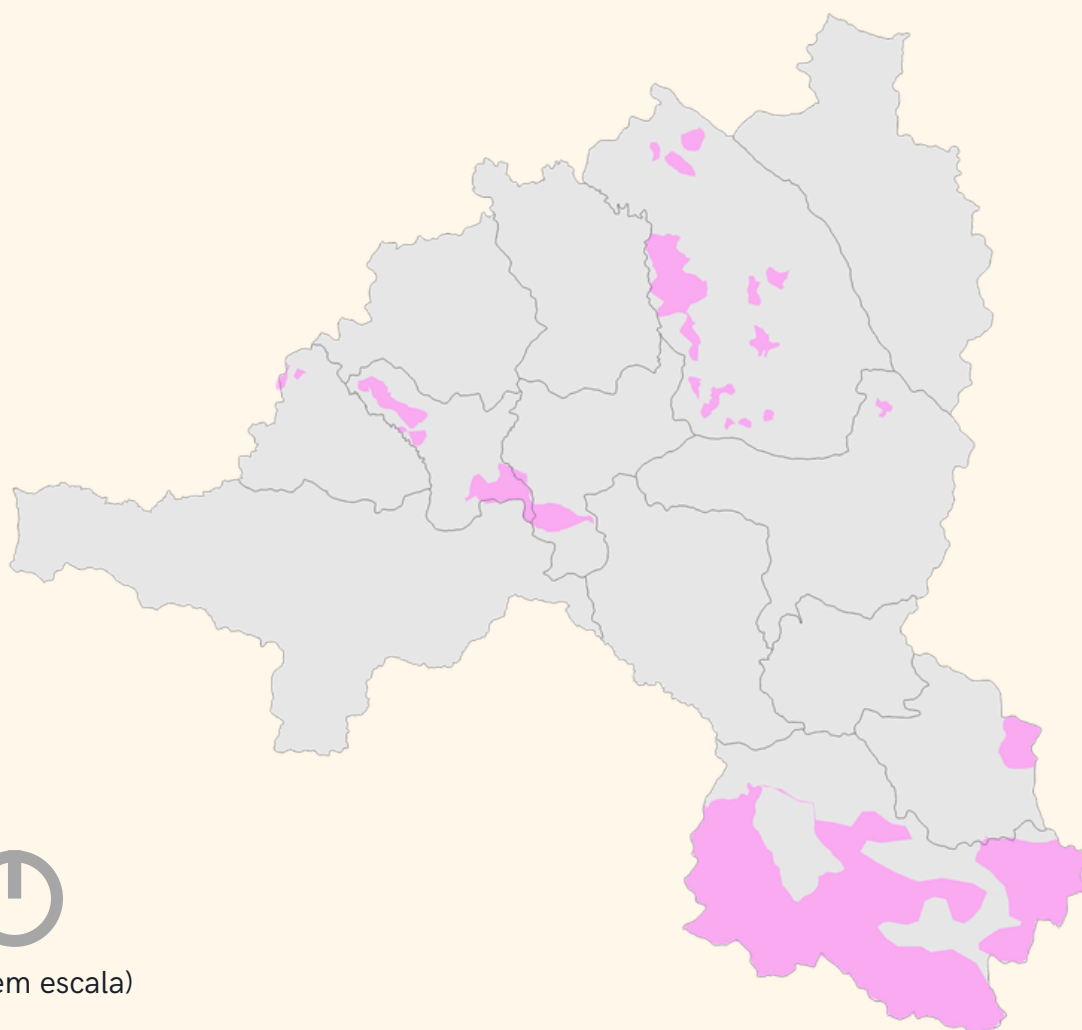
MACROZONEAMENTO



2. MACROZONA DE PRODUÇÃO AGROPECUÁRIA - MZPA:

A Macrozona de Produção Agropecuária compreende o conjunto das propriedades rurais identificadas como unidades produtivas situadas fora do perímetro urbano, onde predominam atividades agrícolas e rurais sustentáveis como: agricultura, pecuária, silvicultura e agroflorestas, reconhecidas pela sua relevância econômica, social e para a segurança alimentar do Município. Engloba áreas de atividades agropecuárias, bem como frações com potencial produtivo a ser desenvolvido sob critérios de sustentabilidade. A delimitação destas áreas foi feita a partir dos dados do censo rural realizado no âmbito do Plano Municipal de Desenvolvimento Rural Sustentável (PMDRS), elaborado pela Universidade Federal de Viçosa e a Prefeitura Municipal de Ouro Preto.

A estruturação territorial da MZPA é orientada para a promoção e desenvolvimento das cadeias produtivas agropecuárias e agroflorestais frente à pressão de ocupação urbana, usos industriais não ligados à produção rural e à fragmentação fundiária desordenada. Nesta macrozona é prioritária a implementação de políticas públicas voltadas à consolidação dos núcleos habitacionais rurais e ao aprimoramento da infraestrutura, sobretudo viária e de saneamento, garantindo as condições necessárias para a permanência do produtor no campo.



(sem escala)

MACROZONEAMENTO



Quanto ao ordenamento de atividades, incentiva-se a implantação de centros de distribuição e logística vinculados à produção rural, os quais devem se situar, preferencialmente, nos eixos viários estratégicos definidos pelo Plano de Mobilidade Urbana. São vedadas nesta macrozona novos empreendimentos que impliquem parcelamento do solo para fins não rurais, ressalvadas as hipóteses previstas em lei específica. As atividades de turismo rural, agroturismo e economia solidária de base agroecológica são incentivadas como vetores de diversificação da renda rural e valorização do território.

Nesta Macrozona, o ordenamento territorial deverá assegurar a preservação da vegetação nativa e o equilíbrio entre as atividades produtivas e a integridade dos remanescentes florestais, fomentando a criação de novos corredores ecológicos e áreas florestadas. Para este fim, o Município incentivará a transição para práticas agroecológicas e sistemas produtivos sustentáveis, integrando a conservação ambiental ao desenvolvimento econômico local.

Dos instrumentos de apoio à conservação por proprietários rurais e comunidades inseridas na MZPA, é realizado através do Pagamento por Serviços Ambientais (PSA) no qual o Poder Público Municipal o regulamenta e promove sua implementação de forma prioritária nesta macrozona.

A MZPA é regida pelas disposições do Código Florestal (Lei Federal nº 12.651/2012), da legislação ambiental estadual e da política agrícola municipal, devendo o Poder Público Municipal articular, nesta macrozona, ações de assistência técnica rural, acesso a mercados e fomento à transição agroecológica.

3. MACROZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL - MZPAM:

A Macrozona de Preservação Ambiental compreende a mescla das Unidades de Conservação presentes no território de Ouro Preto (instituídas nos âmbitos federal, estadual e municipal), suas respectivas Zonas de Amortecimento, os mananciais estratégicos indicados no conjunto de microbacias hidrográficas vinculadas à captação de água para abastecimento humano e áreas de potencial recarga dos aquíferos presentes no município.

MACROZONEAMENTO



Dada a relevância ambiental e social das áreas de preservação, o Município deverá assegurar **o uso sustentável e a apropriação comunitária** das unidades de conservação municipais como locais de lazer, contemplação e convívio social de forma compatível com os objetivos de preservação. Para tanto, as políticas públicas deverão fortalecer os mecanismos de acesso e fruição das **Unidades de Conservação** tanto aquelas inseridas em contextos urbanos quanto as situadas em áreas rurais, integrando-as ao sistema de espaços públicos e garantindo a preservação da paisagem como direito de toda a população. Esta ação deve ocorrer de forma compatibilizada com as categorias das Unidades de Conservação e seus planos de manejo.

Os parâmetros de uso e ocupação da MZPAM são orientados para a garantia da integridade ecológica e o controle de impactos sobre as áreas ambientais protegidas do Município. As intervenções admissíveis estão condicionadas ao licenciamento ambiental pelos órgãos competentes (IBAMA e IEF/SUPRAM) e, quando aplicável, à anuência prévia dos conselhos gestores das Unidades de Conservação.

Nesta macrozona, prioriza-se a conservação da natureza, a proteção de recursos hídricos e a conectividade ecológica. Usos prioritários incluem recuperação de vegetação nativa e nascentes, restauração de áreas degradadas, pesquisa científica, monitoramento, educação ambiental e turismo de baixo impacto. Dependendo das categorias das Unidades de Conservação e seus planos de manejo, admitem-se atividades sustentáveis como agroecologia, manejo florestal e práticas tradicionais em áreas permitidas.

Algumas atividades poderão ocorrer de forma condicionada, desde que comprovadamente compatíveis com os objetivos de conservação ambiental e proteção dos recursos hídricos, e sujeitas a licenciamento ambiental, avaliação de impacto, observância das normas dos planos de manejo das unidades de conservação e das diretrizes de gestão da bacia hidrográfica. Dentre estas atividades incluem-se a agricultura de baixo impacto ambiental, a implantação de infraestrutura rural de pequena escala, a manutenção ou adequação de ocupações preexistentes, bem como intervenções destinadas à melhoria do saneamento, ao controle de erosão e à recuperação ambiental.

Ficam vedadas nessa macrozona atividades que possam comprometer a integridade dos ecossistemas, a qualidade das águas ou os objetivos de preservação das unidades de conservação e dos mananciais e dos cursos d'água enquadrados como Classe Especial. Esta restrição incide, prioritariamente, sobre atividades de médio ou alto impacto, parcelamento do solo para fins urbanos sem o devido tratamento dos efluentes, bem como qualquer atividade que resulte em degradação ambiental significativa ou a supressão significativa de vegetação nativa sem autorização legal.

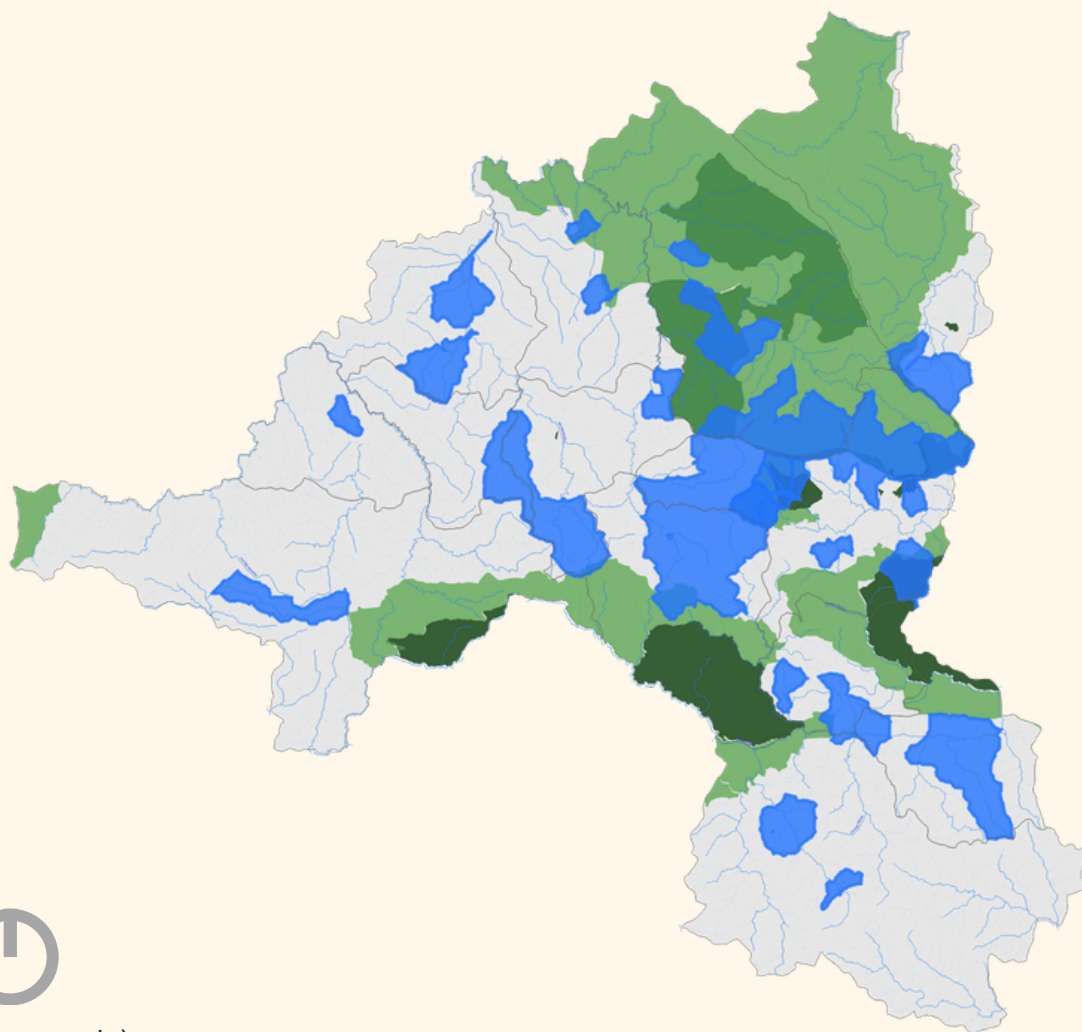
MACROZONEAMENTO



No caso da criação de novas Unidades de Conservação⁴, estas deverão ser incluídas como partes componentes do macrozoneamento, com as respectivas diretrizes de proteção e manejo. A este respeito, cabe citar a proposta de criação de 04 novas UC's: Parque Estadual Jardim Botânico (estadual); Monumento Natural Vale do Ojô, Parque das Candeias; Refúgio da Vida Silvestre da Serra de Ouro Preto (municipal).

Dos instrumentos de apoio à conservação por proprietários rurais e comunidades inseridas na MZPAM, propõe-se que seja realizado através do Pagamento por Serviços Ambientais (PSA), devendo o Poder Público Municipal regulamentar e promover sua implementação nesta macrozona.

Para o atendimento destas características, a MZPAM será sub-dividida em subcategorias que abordem as especificidades.



(sem escala)

(4) medida considerada estratégica para balizar processos de licenciamento urbanístico e ampliar a proteção ambiental do território.



3.1. MZPAM DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO - (MZPAM-UC):

A MZPAM-UC compreende o mosaico das Unidades de Conservação das categorias de proteção integral e de uso sustentável, nas esferas federal, estadual e municipal. Essas áreas são regulamentadas principalmente pela Lei Federal nº 9.985/2000 (SNUC).

De acordo com a Portaria nº 473/2018 do Ministério do Meio Ambiente, o Município de Ouro Preto está inserido no Mosaico de Unidades de Conservação Federal da Serra do Espinhaço – Quadrilátero Ferrífero, que contempla as seguintes UCs: Parque Nacional da Serra do Gandarela, Área de Proteção Ambiental Cachoeira das Andorinhas; Estação Ecológica do Tripuí; Floresta Estadual do Uaimii; Monumento Natural Estadual de Itatiaia; Parque Estadual do Itacolomi; Parque Estadual Serra do Ouro Branco; Parque Natural Municipal das Andorinhas; Monumento Natural Municipal Morro da Queimada; e Monumento Natural Municipal Gruta Nossa Senhora da Lapa. A maioria dessas UCs está integralmente inserida no limite municipal de Ouro Preto.

Ficam vedadas nessa macrozona atividades que possam comprometer a integridade dos ecossistemas e dos cursos d'água enquadrados como Classe Especial. Esta restrição incide, prioritariamente, sobre atividades minerárias, unidades industriais e empreendimentos de grande porte como indústrias extrativistas e de transformação física, química ou biológica de insumos, coleta, tratamento e gestão de resíduos, entre outros, de médio ou alto impacto, parcelamento do solo para fins urbanos, bem como qualquer atividade que resulte em degradação ambiental significativa ou a supressão significativa de vegetação nativa sem autorização legal.

3.2. MZPAM DE USO SUSTENTÁVEL - (MZPAM-US):

A MZPAM-US compreende o mosaico das Zonas de Amortecimento, definidas como áreas no entorno das Unidades de Conservação com o objetivo de minimizar os impactos negativos oriundos das atividades humanas sobre os ecossistemas protegidos. As Zonas de Amortecimento são regulamentadas pelo art. 2º, inciso XVIII, da Lei nº 9.985/2000 e devem estar previstas no plano de manejo da respectivas UC. Dentro da zona de amortecimento, as intervenções humanas estão sujeitas a regras específicas, com o propósito de garantir a manutenção da conectividade ecológica, a proteção dos recursos hídricos e a integridade da biodiversidade adjacente às UCs, funcionando como faixa de transição ambiental e normativa.

MACROZONEAMENTO



Nesta macrozona, a prioridade reside na conservação da natureza, na proteção dos recursos hídricos e na manutenção da conectividade ecológica. São considerados usos prioritários a recuperação da vegetação nativa, a restauração de áreas degradadas, a pesquisa científica, o monitoramento e a educação ambiental, além do turismo de natureza de baixo impacto. São admitidas atividades produtivas de base sustentável, como sistemas agroecológicos, manejo florestal e práticas tradicionais que preservem a integridade dos ecossistemas em áreas permitidas.

As políticas públicas deverão fortalecer os mecanismos de acesso e fruição das **Unidades de Conservação** tanto aquelas inseridas em contextos urbanos quanto as situadas em áreas rurais, integrando-as ao sistema de espaços públicos e garantindo a preservação da paisagem como direito de toda a população. Esta ação deve ocorrer de forma compatibilizada com as categorias das Unidades de Conservação e seus planos de manejo.

3.3. MZPAM - PROTEÇÃO DE MANANCIASIS - (MZPAM-PM):

A Macrozona de Proteção de Mananciais compreende as porções do território municipal que desempenham função estratégica na manutenção da disponibilidade hídrica superficial e subsuperficial, abrangendo tanto as microbacias contribuintes aos pontos de captação superficial em operação quanto às zonas de elevado potencial de recarga dos aquíferos. Definindo áreas passíveis de restrição de usos e ocupação devido ao interesse de conservação florestal. Visa garantir a qualidade e quantidade de água, mantendo assim, o serviço público de abastecimento de água às populações e atividades ou por motivos geotécnicos ou geológicos.

A proteção dessas áreas é condicionante estrutural para a manutenção do abastecimento público, da disponibilidade hídrica para os usos rurais e urbanos operados pela concessionária Saneouro — Saneamento de Ouro Preto S.A.

A metodologia adotada se dividiu em duas análises: a primeira baseou-se na delimitação das microbacias hidrográficas a montante dos pontos de captação superficial atualmente em operação no município, cuja localização espacial foi fornecida pela concessionária Saneouro. A partir dessas informações, foi possível identificar e extrair, para cada ponto de captação, a(s) respectiva(s) microbacia(s) contribuinte(s) a montante. Ressalta-se que foram considerados exclusivamente os pontos de captação em funcionamento no momento do estudo, não sendo incluídos projetos de futuras instalações nem estabelecida relação com tendências de expansão urbana.

MACROZONEAMENTO



A proteção das bacias de captação e das áreas de recarga de aquíferos é reconhecida como condição inafastável para a segurança hídrica do Município, devendo o Poder Público Municipal, em parceria com o Estado e com a Saneouro – Saneamento de Ouro Preto S.A., concessionária municipal dos serviços de abastecimento de água e esgotamento sanitário, implementar planos de proteção e recuperação das áreas de recarga, suas respectivas nascentes, o controle de fontes de poluição difusa e o monitoramento contínuo da qualidade hídrica.

No caso de implantação de novos pontos de captação superficial por parte da concessionária de abastecimento, as microbacias a montante dessas captações deverão ser incluídas no mapeamento complementar ambiental e submetidas às mesmas diretrizes de proteção previstas.

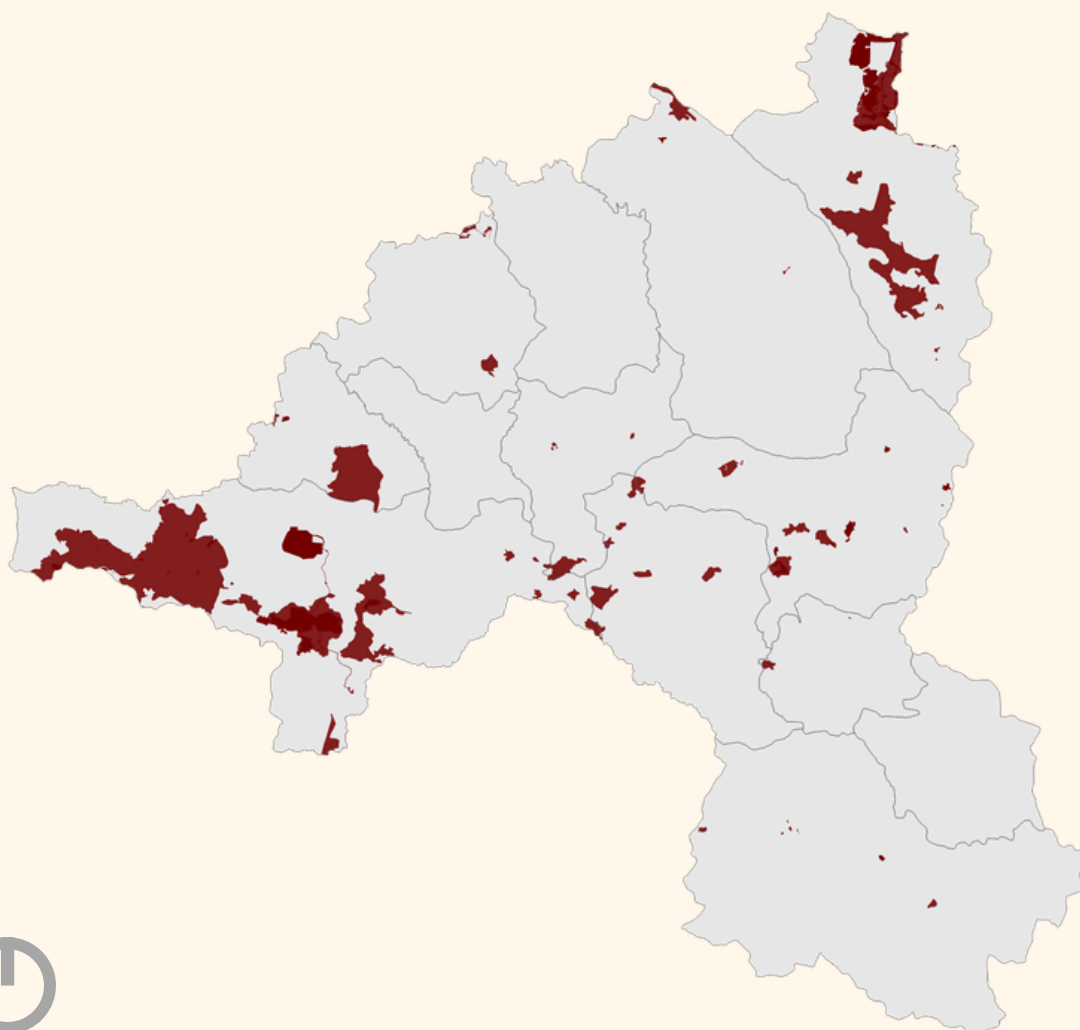
Nas áreas de MZPAM-PM, o uso prioritário é a proteção e não deverão ser autorizados empreendimentos de grande porte que apresentem potencial de comprometimento da qualidade e da quantidade da água disponível na bacia hidrográfica. O parcelamento do solo poderá ser admitido, desde que condicionado à recuperação e ao reflorestamento das Áreas de Preservação Permanente (APP) existentes, bem como à implantação de infraestrutura urbana que favoreça a infiltração da água pluvial, sem ocasionar alteração da qualidade dos corpos hídricos. Além disso, esses parcelamentos deverão contar com rede de drenagem pluvial tecnicamente adequada e sistema completo de esgotamento sanitário, incluindo rede coletora e estação de tratamento de esgoto. Ficam restritas às atividades potencialmente poluidoras ou de elevado impacto ambiental e urbanístico. Esta restrição incide, prioritariamente, sobre atividades de médio ou alto impacto.



4. MACROZONA DE ATIVIDADES INDUSTRIAIS E MINERAIS (MZIM):

A Macrozona de Atividades Industriais e Minerárias compreende os setores do território municipal onde se concentram as atividades de extração mineral, beneficiamento de minérios, indústria de transformação e logística industrial.

A estruturação territorial da MZIM é orientada para a compatibilização das atividades econômicas com os padrões ambientais estabelecidos na legislação federal e estadual, com a segurança das populações lindeiras e com os objetivos de desenvolvimento sustentável do Município. Toda nova implantação ou ampliação de empreendimento nesta macrozona é condicionada ao licenciamento ambiental, à apresentação do Estudo de Impacto de Vizinhaça (EIV) e, quando aplicável, do Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), nos termos da legislação vigente. Caberá ao município acompanhar a atuação da FEAM quanto à regular exigência de estudos de impacto ambiental, cultural e arqueológico nos processos de licenciamento com o foco na análise integrada dos impactos cumulativos e sinérgicos dos empreendimentos minerários em curso no território.



(sem escala)

MACROZONEAMENTO



Em função do processo de exploração mineral e da necessidade de diversificação da economia local, esta macrozona incorpora, ainda, diretrizes de transição produtiva, estimulando a reconversão de áreas de lavra exausta, a recuperação ambiental de passivos minerários e o desenvolvimento de atividades econômicas complementares vinculadas à inovação tecnológica, à economia criativa e ao aproveitamento dos ativos científicos e acadêmicos do Município.

As diretrizes da macrozona incluem garantir que as atividades industriais e minerárias observem rigorosos padrões de mitigação de impactos sociais e ambientais e controlar o uso do solo e o adensamento, priorizando a segurança ambiental e a minimização de riscos à população e ao território. As áreas degradadas em decorrência de atividades exercidas nesta macrozona estão sujeitas à recuperação por meio de Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD), como condição obrigatória do licenciamento, com cronograma e garantias financeiras vinculadas à operação do empreendimento.

Para o atendimento destas características, a MZIM será sub-dividida em subcategorias que abordem as especificidades:

4.1. MZIM DE ATIVIDADES INDUSTRIAIS E DE LOGÍSTICA (MZIM-IL):

A MZIM de Atividades Industriais compreende áreas destinadas à implantação de empreendimentos de diversos portes, especialmente aqueles que, por seus impactos urbanísticos, exigências logísticas e circulação de cargas, requerem maior afastamento dos perímetros urbanos. Seu objetivo é estruturar o desenvolvimento econômico municipal de forma organizada, criando condições para a instalação de novas indústrias e a expansão das existentes.

Esta subcategoria incorpora a diretriz de **Desenvolvimento Industrial e Regional** por meio da implantação de Distritos Industriais ao longo das rodovias **BR-356, BR-040, MG-440 e MG-129**. Tais distritos deverão estar associados aos eixos viários estratégicos do Plano de Mobilidade Urbana, sendo **vedada a ocupação residencial** nesta macrozona.

O município possui alto potencial para atrair atividades tecnológicas vinculadas à inovação, engenharia, automação e serviços industriais avançados. A criação de áreas planejadas para esse fim **estimula a diversificação da base econômica** e aproveita a localização estratégica do município para expandir a infraestrutura logística. A articulação territorial por importantes eixos rodoviários facilita o escoamento da produção e reduz custos, enquanto o ramal ferroviário possibilita a conexão com os portos do Rio de Janeiro e Espírito Santo.

MACROZONEAMENTO



Nesse contexto, identificou-se uma área estratégica para estruturas industriais e logísticas entre os distritos de **Miguel Burnier e Engenheiro Corrêa**. A posição desse território é particularmente estratégica, pois combina acessibilidade rodoviária, potencial de expansão ferroviária, com disponibilidade de glebas adequadas para implantação de empreendimentos produtivos de médio e grande porte.

A consolidação de um polo industrial nesta região visa fortalecer a economia municipal e regional, promovendo a geração de empregos e a ampliação da arrecadação. Simultaneamente, esta organização territorial permite compatibilizar o crescimento econômico com o ordenamento do solo, garantindo que o desenvolvimento industrial ocorra de forma planejada e integrada ao território.

Toda nova implantação ou ampliação de empreendimento nesta macrozona é condicionada ao licenciamento ambiental, à apresentação do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e, quando aplicável, do Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), nos termos da legislação vigente.

4.2. MZIM DE ATIVIDADES DE MINERAÇÃO (MZIM-M):

A MZIM de Atividades de Mineração compreende as áreas com concessão mineral em atividade ou desativadas, onde se concentram as atividades de extração e beneficiamento mineral. As diretrizes da subcategoria incluem garantir que as atividades minerárias observem rigorosos padrões de mitigação de impactos sociais e ambientais, e controlar o uso do solo e o adensamento no entorno, priorizando a segurança ambiental e a minimização de riscos à população.

Para a delimitação das áreas pertencentes à MZIM de Mineração, utilizou-se o mapeamento das áreas mineradas (ativas ou desativadas) realizado no âmbito do Plano Municipal de Desenvolvimento Rural Sustentável, complementado pelos dados de concessões e autorizações da Agência Nacional de Mineração (ANM), além das licenças concedidas e válidas expedidas pela Fundação Estadual do Meio Ambiente (FEAM) disponibilizadas por meio eletrônico até a data da publicação deste relatório.

Neste sentido, o escoamento da produção minerária deve ocorrer em vias alternativas, de forma a não se sobrepor aos eixos rodoviários prioritários situados nos perímetros urbanos, sobretudo aqueles utilizados como ligação viária interdistrital e intraurbana, a exemplo da BR-356, MG-129, MG-440.

MACROZONEAMENTO



Toda nova implantação ou ampliação de empreendimento nesta macrozona é condicionada ao licenciamento ambiental, à apresentação do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e, quando aplicável, do Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), nos termos da legislação vigente. Caberá ao município acompanhar a atuação da FEAM quanto à regular exigência de estudos de impacto ambiental, cultural e arqueológico nos processos de licenciamento com o foco na análise integrada dos impactos cumulativos e sinérgicos dos empreendimentos minerários em curso no território.

5. MACROZONA DE OCUPAÇÃO CONTROLADA (MZOC):

A Macrozona de Ocupação Controlada corresponde às frações do território municipal que não possuem, atualmente, vocações predominantes. São áreas situadas na interface entre as macrozonas, com variação entre características físicas e ambientais compatíveis com a urbanização e áreas com baixa aptidão à urbanização. Diante disso, faz-se necessário estabelecer como critério o controle da ocupação, sobretudo nas áreas de probabilidade de ocorrência de processos erosivos indicadas pelos documentos orientadores como a Carta de Suscetibilidade a Processos Geológicos e Hidrológicos.

A ocupação e uso urbano dessas áreas estão condicionados à implantação prévia ou simultânea de infraestrutura urbanística e à apresentação de estudos técnicos específicos de caracterização da área, como estabelecidos neste Plano Diretor e na Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo.

Nas áreas da Macrozona de Ocupação Controlada com sobreposição pela Área de Diretriz Especial (ADE) de Risco, fica vedada a implantação de novos usos residenciais, visando à salvaguarda da vida e à redução de vulnerabilidades. A ocupação, parcelamento e instalação de usos nessas áreas fica condicionado, obrigatoriamente, à apresentação de laudos técnicos conclusivos de estabilidade e à execução de medidas mitigadoras de risco, sujeitas à aprovação pela PMOP.

A estruturação urbanística da MZOC é orientada para a ocupação condicionada: o parcelamento do solo rural que será admitido somente em locais com aptidão à urbanização, mediante soluções que demonstrem a disponibilidade de infraestrutura de água, esgoto, drenagem, mobilidade e equipamentos públicos. Os projetos de parcelamento nesta macrozona deverão observar os parâmetros mínimos de permeabilidade do solo, arborização e reserva de áreas verdes estabelecidos neste Plano Diretor e na legislação ambiental aplicável, com à adoção de Soluções Baseadas na Natureza (SbN).

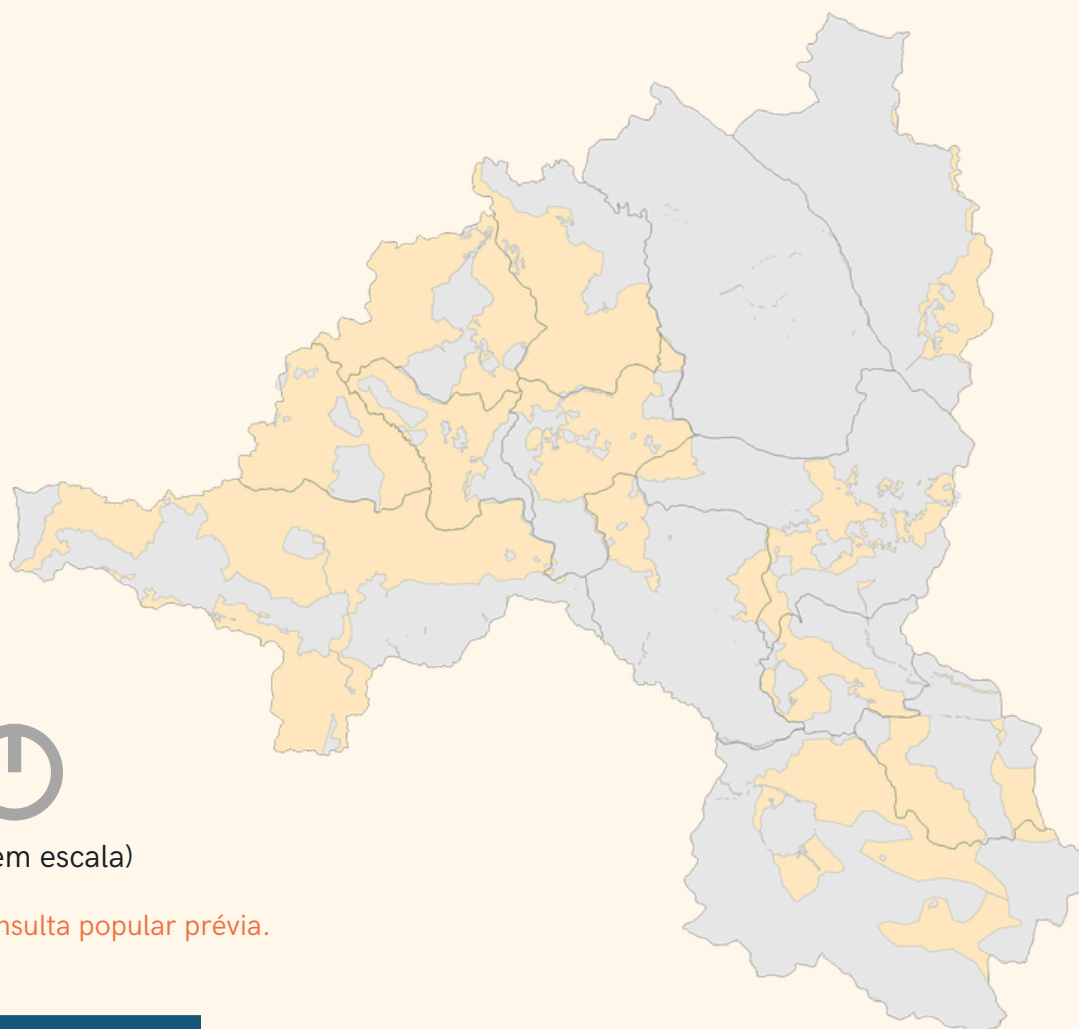
MACROZONEAMENTO



As áreas de expansão urbana previstas poderão ter ocupação urbana, parcelamento do solo e uso viabilizadas a partir de investimentos em infraestrutura, serviços e equipamentos públicos possibilitando a urbanização. É vedada a implantação de parcelamentos que resultem em urbanização dispersa, geradora de altos custos de implantação e manutenção de serviços públicos. Caso sejam propostos empreendimentos descontínuos as malhas urbanas, estes deverão proporcionar soluções para infraestruturas, além de acesso a equipamentos e serviços urbanos mediante contrapartidas e mitigação dos existentes a partir dos estudos do EIV e aplicação do instrumento de Outorga Onerosa de Mudança de Uso.

Nas comunidades e localidades caracterizadas por agrupamentos humanos consolidados, as urbanidades rurais identificadas na macrozona, a alteração de rural para urbano deverá ser realizada mediante plebiscito ⁵ e audiência pública específica e prévia com os moradores, assegurando a participação efetiva das comunidades afetadas no processo de decisão de alteração urbanística.

O Pagamento por Serviços Ambientais (PSA) é reconhecido como instrumento de apoio à conservação por proprietários rurais e comunidades inseridas na MZPAM-UC, devendo ser objeto de regulamentação específica pelo Poder Público Municipal.



(sem escala)

(5) Consulta popular prévia.



ÁREAS DE DIRETRIZES ESPECIAIS DE RISCO (ADE-R)

As Áreas de Diretrizes Especiais (ADEs) constituem porções do território municipal que, em razão de suas especificidades urbanísticas, demandam normas específicas e restritivas de parcelamento, uso e ocupação do solo, as quais se sobrepõem aos parâmetros dos zoneamentos vigentes.

Portanto, as Áreas de Diretrizes Especiais de Risco compreendem as porções do território municipal identificadas, nos estudos e mapeamentos de suscetibilidade e risco realizados pelo Serviço Geológico do Brasil (CPRM) e por instituições acadêmico-científicas, como sujeitas a processos de deslizamento de massa, inundação, erosão acelerada, voçorocamento e rompimento de barragens. O Município de Ouro Preto apresenta histórico recorrente de eventos de desastre associados a esses fenômenos, determinando a inclusão das Áreas de Diretrizes Especiais como componente estrutural do modelo de ordenação territorial.

Nos setores classificados como de risco muito alto, são vedados novos parcelamentos do solo, novas edificações e ampliações das existentes, nos termos da Lei Federal nº 12.608/2012 (Política Nacional de Proteção e Defesa Civil) e da Lei Federal nº 14.943/2024. O Poder Público Municipal deverá promover o mapeamento sistemático e o monitoramento contínuo das áreas de risco, a atualização do Plano Municipal de Redução de Riscos (PMRR), a execução de obras de estabilização e mitigação e o reassentamento compulsório das famílias residentes em situação de risco não sanável.

As áreas desocupadas em decorrência de reassentamento deverão ser objeto de recuperação ambiental e imediato impedimento de reocupação, mediante o uso de instrumento jurídico-urbanístico adequado, incluindo a demarcação como área não edificante e, sempre que possível, sua conversão em espaços livres de uso público ou áreas de cobertura vegetal. As áreas sob influência de barragens de resíduos minerários e de barragens hídricas deverão ter seus planos de ação de emergência (PAE) vinculados ao sistema de gestão da Defesa Civil Municipal.



ÁREAS DE DIRETRIZES ESPECIAIS DE RISCO (ADE-R)

As diretrizes de intervenção nas áreas sobrepostas por esta ADE deverão ser vinculadas ao Plano Municipal de Drenagem Urbana e à gestão da drenagem no licenciamento de obras e atividades públicas e privadas, com adoção de Soluções Baseadas na Natureza (SbN)⁶ que minimizem os impactos nas sub-bacias e ampliem a resiliência climática do território.

Instrumentos Aplicáveis:

PMRR | PAE de Barragens | SbN | PSA | Plano Municipal de Drenagem Urbana | Defesa Civil

(6) Soluções baseadas na Natureza (SbN) são formas de enfrentar os desafios urbanos a partir da própria natureza, utilizando seus processos e dinâmicas como parte da solução. Em vez de depender apenas de intervenções tradicionais, essas estratégias valorizam elementos naturais e sua capacidade de contribuir para cidades mais equilibradas e resilientes, como: arborização urbana, preservação de áreas naturais, cuidado com cursos d'água e implantação de áreas verdes e infraestruturas que integrem natureza e cidade, como parques, jardins, telhados e paredes verdes. Além de melhorar a qualidade ambiental, essas soluções também geram benefícios sociais, ao criar espaços de convivência, lazer e educação ambiental, contribuindo para o bem-estar da população e para uma relação mais integrada entre o urbano e o natural.



ÁREAS DE DIRETRIZES ESPECIAIS DE RISCO (ADE-R)

ADE-R DE INUNDAÇÃO:

As áreas sujeitas a processos recorrentes de transbordamento e inundações urbanas possuem restrição ao parcelamento do solo e à edificação, visando à salvaguarda da vida. Nas zonas de ocupação consolidada, a gestão das águas pluviais deverá priorizar a implementação de Sistemas de Drenagem Sustentável (SUDS) e Soluções Baseadas na Natureza (SbN), destinadas a maximizar a infiltração e promover o retardamento do pico de vazão nas redes públicas. Como meta estratégica de médio prazo, o Município executará obras estruturantes de macrodrenagem e a separação das redes mistas (esgoto e drenagem), com prioridade para a **Bacia do Rio Maracujá**, visando à mitigação de riscos e à adaptação às mudanças climáticas.

ADE-R DE ROMPIMENTO DE BARRAGEM:

As áreas inseridas em **Zonas de Autossalvamento (ZAS)** e **Zonas de Segurança Secundária (ZSS)** de barragens de rejeitos ou hídricas submetem-se às Leis Federais nº 12.334/2010 e nº 14.066/2020, com vinculação obrigatória aos respectivos Planos de Ação de Emergência (PAEs) e ao sistema de monitoramento da Defesa Civil. Nestas áreas, a ocupação é vedada conforme as regulamentações dos órgãos competentes. Após o descomissionamento e a descaracterização das estruturas, devidamente atestados, as áreas remanescentes na ZAS passarão por processos de requalificação urbana e ambiental. O poluidor-pagador, responsável pela estrutura geradora do risco, deverá arcar integralmente com os custos operacionais e financeiros da requalificação, sendo prioritária a incorporação de parte das áreas vagas ao patrimônio público para a criação de parques e espaços de lazer.

ADE-R DE DESLIZAMENTOS:

Com prevalência nas encostas do distrito Sede, onde o risco de movimentação de massa é agravado pela combinação de relevo acidentado, ocupação consolidada em áreas de alta declividade e intensidade pluviométrica sazonal. Como via estratégica para ordenar a ocupação urbana, o novo zoneamento estabelece zonas de controle com redução dos parâmetros urbanísticos, a fim de mitigar esses riscos, preservar a estabilidade geotécnica e promover o uso sustentável do solo.

ADE-R DE VOÇOROCA:

Áreas com processos ativos ou potenciais de erosão acelerada remontante, associados à combinação de solos susceptíveis, superação da capacidade de infiltração e ausência de cobertura vegetal, com prioridade para ações de controle de erosão e recuperação ambiental.



ZONEAMENTO URBANO



Plano Diretor
OURO PRETO



ZONEAMENTO URBANO



Um dos principais instrumentos de regulação urbana é o Zoneamento Urbano, o qual é definido pelo Plano Diretor e detalhado na Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo. Ele incorpora as limitações e restrições ambientais definidas pela legislação federal ou estadual existentes, além das restrições urbanas com vias também à preservação do patrimônio cultural. O Zoneamento ainda define a volumetria das edificações, os usos, os parâmetros para o parcelamento do solo, tendo em vista a segurança em relação aos eventuais riscos, em relação às características da infraestrutura existente, buscando conduzir o município em direção ao desenvolvimento de acordo com a visão de futuro pactuada pela sociedade no Plano Diretor.

No Macrozoneamento foi proposta a Macrozona Urbana (MZU) que diferencia as áreas urbanas das demais vocações do território do município como um todo. No Zoneamento Urbano são estabelecidas as diretrizes para o parcelamento, a ocupação e o uso somente das áreas urbanas.

A presente proposta de revisão incorpora o incentivo à presença equilibrada de habitação, comércio, serviços e atividades produtivas em uma mesma região ou mesmo lote, o chamado uso misto. Esta forma de integração de atividades visa promover a vitalidade urbana, a segurança dos espaços públicos e a redução das desigualdades socioespaciais. Esta estratégia se materializa na proposição de criação ou fortalecimento de centralidades de bairros e distritos articuladas ao sistema viário e ao transporte público coletivo. Essa proposta parte do reconhecimento da necessidade de implantação de comércios diversificados, principalmente nos distritos, e completam a estratégia de equilíbrio territorial entre oferta de emprego, usos essenciais e moradia.

Neste sentido, a articulação entre zoneamento e mobilidade urbana constitui vetor estratégico da proposta de revisão do zoneamento de Ouro Preto: o adensamento populacional e de usos deve ser incentivado preferencialmente nas zonas com maior oferta de transporte público coletivo, reduzindo a dependência do transporte individual motorizado e viabilizando condições para a ampliação da mobilidade ativa e do transporte não motorizado. A indução do adensamento nos corredores de transporte, mediante coeficientes de aproveitamento maiores e parâmetros de uso mais permissivos, deve vir acompanhada de melhoria da qualidade no desenho urbano - exigência de recuos com arborização nas áreas de novos parcelamentos e requalificação nas áreas consolidadas -, para que garantam que o adensamento não se traduza em degradação da qualidade do espaço público.



Além disso, a proposta de zoneamento incorpora o desafio do controle da expansão urbana por meio de dois mecanismos complementares e interdependentes:

- **Contenção do Perímetro Urbano:** Esta estratégia visa mitigar o espraiamento e a urbanização dispersa, fenômenos que oneram excessivamente o poder público devido aos altos custos de implantação e manutenção de redes de infraestrutura e serviços públicos.
- **Indução da ocupação dos vazios urbanos** situados junto às áreas urbanas consolidadas, ou seja, dentro dos limites dos perímetros urbanos existentes. Esta medida busca otimizar a infraestrutura já instalada, garantindo que o desenvolvimento ocorra de forma compacta e integrada. Para isso, junto da proposta de zoneamento foram indicadas diretrizes viárias a serem seguidas pelos novos parcelamentos, a fim de que as novas vias se integrem da melhor forma ao sistema viário preexistente.

A definição de zonas com parâmetros de ocupação diferenciados — maiores coeficientes de aproveitamento nas áreas bem servidas de infraestrutura e proximidade a eixos de transporte público coletivo; menores índices ou vedação de uso residencial nas áreas de risco, de interesse ambiental ou de transição urbano-rural — constitui o mecanismo básico pelo qual o zoneamento orienta os investimentos em direção às porções do território onde o crescimento urbano pode ocorrer de forma segura, eficiente e ambientalmente sustentável.

A Zona de Proteção Especial - ZPE, direcionada à preservação do patrimônio cultural e paisagístico constituem, nesse contexto, áreas de regulação especial, nas quais os parâmetros urbanísticos são fixados em conformidade com as normativas de tombamento e com as exigências da política de preservação do município, visando garantir a compatibilidade entre usos e a preservação das ambiências históricas, das relações visuais e das edificações de interesse de preservação. Neste sentido, alguns polígonos de ZPE foram ajustados para melhor compatibilização com os perímetros de tombamento dos bens.

No plano ambiental, o zoneamento institui zonas de proteção e recuperação dos sistemas naturais. A promoção da recuperação e preservação das áreas ambientais degradadas por meio do Projeto de Recuperação de Área Degradada (PRAD), é parte integrante das diretrizes de zoneamento ambiental da proposta de revisão do Plano Diretor.

ZONEAMENTO URBANO



A identificação de áreas de interesse para atividade industrial e para implantação de empreendimentos de maior porte junto aos eixos rodoviários principais (BR-356/ MG 129) e a promoção de usos mistos que diversifiquem a base econômica local, reduzindo a dependência excessiva da atividade extrativa, compõem a estratégia de longo prazo para Ouro Preto.

Ainda, a proposta prevê a ampliação da política habitacional de interesse social através do ajuste das Zonas de Especial Interesse Social em relação aos núcleos urbanos consolidados, servidos de infraestrutura ou com previsão de instalação e melhorias da existente.

Assim, o Zoneamento funciona como um “**mapa de regras**” mostrando onde e como as construções, os loteamentos e os vários tipos de usos e atividades podem e devem acontecer para que a cidade cresça de forma organizada, segura e sustentável. A organização dessas regras é feita através da divisão das áreas urbanas de acordo com as características de uso, ocupação e infraestrutura existentes e desejados, relacionadas às vulnerabilidades de risco, às necessidades de preservação ambiental e de patrimônio cultural, às condições topográficas e aos níveis desejáveis de adensamento. Na organização do zoneamento, as áreas com características ou vocações semelhantes são chamadas de **ZONAS**. A seguir serão apresentadas as zonas propostas.



ZONAS

A partir do Diagnóstico Participativo da Cidade (Etapa 2), foi verificada a necessidade de atualização das categorias já existentes para que contemplem as dinâmicas urbanas, transformações de uso e ocupação do solo. Para isso, a proposta prevê a criação de novas zonas e a reformulação de outras já existentes.

Um dos diagnósticos mais críticos desta revisão do Plano Diretor refere-se à barreira de acesso à terra urbanizada pelas populações de menor renda. Observou-se que o mercado imobiliário formal só consegue atingir uma parcela da população que extrapola as faixas de renda atendidas pelos programas habitacionais vigentes, que atualmente é de até 3 salários mínimos, devido ao alto custo da terra regular.

Diante desse cenário, a presente proposta propõe a diminuição do lote mínimo previsto na legislação urbanística vigente, visando compatibilizar o padrão de parcelamento do solo com a realidade das dimensões de lotes praticados fora do atual mercado formal. Esta medida visa democratizar o acesso a lotes regulares, em áreas seguras e dotadas de infraestrutura, operando como um instrumento de combate à especulação imobiliária e de prevenção à expansão de ocupações informais em áreas de risco geológico.

Diante destas questões, foram proposta as reformulações a seguir:

NOVA ESTRUTURA PROPOSTA PARA AS ZONAS:

Para que o Zoneamento cumpra seu papel de indutor do desenvolvimento sustentável e resiliente, segundo a vocação e capacidade de suporte ambiental e de infraestrutura, apresenta-se a proposta:

- **Zona de Proteção Especial (ZPE):** Áreas que contêm valores essenciais a serem preservados nos conjuntos urbanos, resultantes da conservação de características ao longo do tempo, como os traçados urbanísticos originais e de tipologias urbanísticas, arquitetônicas e paisagísticas que configuram a imagem do lugar. **(conceito e parâmetros mantidos).**



ZONAS

- **Zona de Proteção Ambiental (ZPAM):** Subdividida em duas zonas destinadas à preservação ou recuperação dos ativos ambientais, hídricos, culturais e paisagísticos, com restrições ao uso e à ocupação. **(conceito e parâmetros alterados);**
 - **Zona de Proteção Ambiental 1 (ZPAM-1):** Compreende as áreas em que, em função de suas características geo-ambientais, pela presença de condições geológicas de risco e da necessidade de preservar o patrimônio arqueológico e ambiental, o parcelamento e a ocupação do solo não sejam permitidos.
 - **Zona de Proteção Ambiental 2 (ZPAM-2):** Zona de Proteção Ambiental compreende as áreas que devem ser preservadas ou recuperadas em função de suas características topográficas, geológicas e ambientais de flora, fauna e recursos hídricos, e/ou pela necessidade de preservação do patrimônio arqueológico ou paisagístico.
- **Zona de Adensamento Restrito (ZAR):** Corresponde às áreas onde a morfologia urbana, a topografia e as condições de risco exigem a restrição do uso, da ocupação e do parcelamento, visando a proteção do patrimônio cultural, da paisagem e, ainda, evitando sobrecarga na infraestrutura. **(conceito e parâmetros alterados)**
 - **Zona de Adensamento Restrito 1 (ZAR-1):** compreende as áreas que devem ser preservadas por suas características geo-ambientais e por seu entorno, mas que poderão ser parceladas e/ou ocupadas mediante condições especiais;
 - **Zona de Adensamento Restrito 2 (ZAR-2):** compreende as porções do território onde a fragilidade do meio físico e a exposição a ameaças geológicas e hidrológicas impõem restrições à ocupação humana, tais como planícies de inundação e áreas de várzea sujeitas a eventos de cheia;
 - **Zona de Adensamento Restrito 3 (ZAR-3):** compreende as áreas contíguas às ZPE's - Zonas de Proteção Especial ou às áreas em que se encontram edificações de interesse cultural; apresentam-se predominantemente construídas, devendo ser objeto de controle o potencial de interferência na paisagem urbana tombada ou protegida.



ZONAS

- **Zona de Adensamento Controlado (ZAC):** compreendem áreas internas ao perímetro urbano destinadas à regularização fundiária das porções ocupadas e à promoção da Habitação de Mercado Popular (HMP) nas porções não ocupadas devido a condição de alta aptidão à urbanização, baixas declividades, e localização em relação ao tecido consolidado. **(nova Zona)**
 - **Zona de Adensamento Controlado 1 (ZAC-1):** compreendem áreas internas ao perímetro urbano com alta aptidão à urbanização e baixas declividades, contíguas às ocupações consolidadas são destinadas prioritariamente à promoção da Habitação de Mercado Popular (HMP) devido à dimensão reduzida dos lotes, com foco na ocupação residencial unifamiliar, mas podendo chegar a duas unidades por lote.
 - **Zona de Adensamento Controlado 2 (ZAC-2):** compreendem áreas internas ao perímetro urbano com alta aptidão à urbanização e baixas declividades, contíguas às ocupações consolidadas são destinadas prioritariamente à promoção da Habitação de Mercado Popular (HMP), com lotes médios que permitem a tipologia multifamiliar com gabarito de até 3 pavimentos.
 - **Zona de Adensamento Controlado 3 (ZAC-3):** compreende regiões nas quais as condições de relevo, as características de risco geológico, a geometria, a desarticulação do sistema viário ou a tendência à ocupação residencial unifamiliar exigem a adoção de parâmetros que devam ajustar e restringir o adensamento demográfico, permite a tipologia multifamiliar com gabarito de até 4 pavimentos.
- **Zona de Adensamento (ZA):** Áreas prioritárias para o adensamento urbano ordenado, dotadas de infraestrutura ou com potencial de recebê-la, situadas próximas aos principais eixos viários e de transportes, propensas ao desenvolvimento ou consolidação de centralidades de bairros e distritos. **(conceito mantido e parâmetros alterados)**
 - **Zona de Adensamento 1 (ZA-1):** compreendem regiões parcialmente ocupadas, cujas condições são favoráveis ao adensamento, com algumas restrições topográficas e de articulação viária, propensas ao desenvolvimento ou consolidação de centralidades de bairros e distritos.
 - **Zona de Adensamento 2 (ZA-2):** compreendem regiões com características favoráveis ao adensamento, propensas ao desenvolvimento ou consolidação de centralidades de bairros e distritos.



ZONAS

- **Zona de Especial Interesse Social (ZEIS):** Destinadas à regularização fundiária, urbanização de assentamentos precários e promoção da política habitação de interesse social (**conceito e parâmetros mantidos**).
 - **Zona de Especial Interesse Social 1 (ZEIS-1):** áreas ocupadas por habitações em condições precárias ou com predominância de loteamentos precários ou irregulares, em que haja interesse público expresso, em consonância com o Plano Diretor, com os planos setoriais ou com outra lei específica, em promover a recuperação urbanística, à regularização fundiária, a produção e manutenção de Habitações de Interesse Social - HIS, incluindo equipamentos sociais e culturais, espaços públicos, serviços e comércio de caráter local;
 - **Zona de Especial Interesse Social 2 (ZEIS-2):** áreas com predominância de glebas ou terrenos não edificados ou subutilizados situados em áreas dotadas de infraestrutura, serviços urbanos e oferta de empregos, ou que estejam recebendo investimentos desta natureza, onde haja interesse público expresso, em consonância com o Plano Diretor, com planos locais ou com outra lei específica, em promover ou ampliar o uso por Habitação de Interesse Social - HIS, e melhorar as condições habitacionais da população moradora;
- **Zona de Intervenção Especial (ZIE):** Corresponde às áreas degradadas por processos naturais (erosões) ou intervenções para ocupação (risco geológico) que demandam recuperação ambiental definida por planos específicos. Após a recuperação ambiental conforme plano específico aprovado, a área poderá ser transformada em Zona de Adensamento Restrito. Esta zona foi subdividida em três categorias para abarcar áreas de risco (**conceito e parâmetros alterados**).
 - **Zona de Intervenção Especial 1 (ZIE-1):** corresponde às áreas degradadas por processos naturais ou antrópicos (por exemplo, voçorocas) que demandam recuperação ambiental definida por planos específicos. Que após recuperação da degradação pode estar apta a ocupação através de um plano de urbanização e definição de novo zoneamento.
 - **Zona de Intervenção Especial 2 (ZIE-2):** corresponde às áreas classificadas pelo Plano Municipal de Redução de Risco (PMRR) como Risco Muito Alto (R4), onde a mitigação técnica é inviável ou economicamente proibitiva, sendo a diretriz a desocupação assistida e o reassentamento das famílias em áreas seguras.



ZONAS

- **Zona de Intervenção Especial 3 (ZIE-3):** corresponde às áreas inseridas na mancha de inundação por potencial rompimento de barragens de rejeitos (Zona de Autossalvamento - ZAS) e/ou que a ocupação da fração do território tenha influência direta que não permite a fruição urbana sem risco iminente.
- **Zona Industrial e Mineral (ZIM):** Foi subdividida em duas categorias de zonas que abrigam atividades industriais de grande porte, agora com diversificação das atividades industriais contempladas, com maior rigor no controle de vizinhança e impacto. **(conceito e parâmetros alterados).**
 - **Zona Industrial e Mineral 1 (ZIM-1):** corresponde às áreas com presença direta de estruturas da atividade mineradora (cavas, pilhas, áreas de beneficiamento ou infraestruturas de apoio) que se encontram dentro do perímetro urbano.
 - **Zona Industrial e Mineral 2 (ZIM-2):** Compreende áreas destinadas preferencialmente à ocupação de atividades industriais e de logística de portes variados, funcionando como pólos de diversificação econômica para além da extração bruta
- **Zona de Uso Especial (ZUE):** corresponde às áreas prioritárias para a implantação de empreendimentos classificados como Não Residencial Especial (NRE). Esta categoria abrange grandes equipamentos públicos ou privados que, por sua escala e natureza, demandam condições específicas de acessibilidade e inserção territorial. **(nova Zona).**
- **Zona de Desenvolvimento Educacional (ZDE):** Áreas vocacionadas ao fortalecimento do polo acadêmico e de pesquisa de Ouro Preto. **(conceito e parâmetros mantidos).**

Vale ressaltar que a localização e distribuição das Zonas nos territórios urbanos do município sofreram alterações, definidas nos mapas de zoneamento propostos.

A seguir serão detalhadas as propostas das novas zonas com suas justificativas conceituais e subdivisões e as reformulações das zonas preexistentes:



ZONAS

1. ZONA DE ADENSAMENTO CONTROLADO (ZAC):

As Zonas de Adensamento Controlado 1 e 2 são destinadas prioritariamente à promoção da **Habitação de Mercado Popular (HMP)**. As **ZAC 1 e 2** compreendem áreas internas ao perímetro urbano com alta aptidão à urbanização e baixas declividades, contíguas às ocupações consolidadas.

Estas zonas visam atender famílias de baixa e média renda não vinculadas estritamente a programas de interesse social (HIS) e que demandam acesso a lotes urbanizados a preços compatíveis com o mercado popular.

1.1. Zona de Adensamento Controlado 1 (ZAC-1) - Adensamento Horizontal:

Proporciona a criação de um número maior de lotes por quadra devido à dimensão reduzida dos lotes (**mínimo de 160m²**), com foco na ocupação residencial unifamiliar, mas podendo chegar a duas unidades por lote. Situa-se em áreas com infraestrutura consolidada, visando garantir a densidade horizontal com qualidade urbanística e preservação da escala local.

1.2. Zona de Adensamento Controlado 2 (ZAC-2) - Adensamento Horizontal Médio:

Proporciona a criação de lotes com área média (**mínimo de 200m²**), permitindo a tipologia multifamiliar com gabarito de até 3 pavimentos. Esta zona busca otimizar o uso do solo em áreas com maior capacidade de suporte da infraestrutura existente ou previsão para melhorias, diversificando a oferta habitacional.

Para novos parcelamentos, ocupação e usos deve ser observados os critérios:

- **Conectividade Viária:** Observância às diretrizes viárias propostas nesta revisão, assegurando que as novas vias integrem-se organicamente ao sistema viário existente, evitando a sobrecarga deste e o isolamento de novos núcleos.
- **Infraestrutura Resiliente e SbN:** Como estratégia de adaptação às mudanças climáticas, a intervenção nestas zonas, especialmente na região da Bacia do Rio Maracujá, deve priorizar a Infraestrutura Verde e Azul⁷. A adoção de Soluções Baseadas na Natureza (SbN), como jardins de chuva e áreas de retenção temporária, além da arborização urbana são medidas obrigatórias para novos parcelamentos, ocupações e usos de empreendimentos públicos e privados, visando a manutenção do equilíbrio hidrológico e de melhoria da qualidade urbana.

(7) conjunto de sistemas naturais da cidade, relacionados às áreas verdes e às águas urbanas, integrando funções ambientais, hidráulicas, paisagísticas e sociais contribuindo para benefícios ambientais e paisagísticos. A infraestrutura verde seriam as praças, parques, jardins e demais espaços abertos com árvores e vegetação que beneficiam o microclima e a qualidade do ar e da água, a manutenção da permeabilidade do solo e a promoção da diversidade de habitats. A infraestrutura azul compreende cursos d'água, lagos e lagoas, entre outros. São sistemas com potencial para promover a integração, preservação e recuperação ambiental. Quando em áreas urbanas, são associados à equipamentos culturais, esportivos e de lazer.



ZONAS

- **Instrumentos de Indução:** Para garantir o cumprimento da Função Social da Propriedade, estas áreas são prioritárias para a aplicação de instrumentos como o Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios (PEUC), o IPTU Progressivo no Tempo, o Direito de Preempção e o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV). Tais mecanismos visam combater a retenção especulativa de terras em áreas servidas por investimentos públicos.

Já a **Zona de Adensamento Controlado 3 (ZAC-3) - Médio Adensamento Multifamiliar** corresponde à alteração de nome da ZAR-2 (da legislação vigente) situada em áreas destinadas prioritariamente ao uso residencial, com estímulo à implantação de atividades classificadas como usos compatíveis e toleráveis considerados essenciais. Proporciona a criação de lotes com áreas maiores (**mínimo de 250m²**), permitindo a tipologia multifamiliar com gabarito de até 4 pavimentos.

2. ZONA DE USO ESPECIAL (ZUE):

A **Zona de Uso Especial (ZUE)** identifica as áreas prioritárias para a implantação de empreendimentos como grandes equipamentos públicos ou privados que, por sua escala e natureza, demandam condições específicas de acessibilidade e inserção territorial (comércios de maior porte como supermercados, centros comerciais, etc).

- **Localização Estratégica e Indução Urbana:** A ZUE delinea-se ao longo dos eixos viários estruturantes, notadamente as rodovias **BR-356, MG-440, MG-129** e as principais vias municipais. Estas rotas são reconhecidas como indutoras de processos de transformação urbana, conforme as diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana. A concentração de grandes equipamentos nestes eixos visa otimizar a infraestrutura viária existente e evitar a sobrecarga nas vias locais dos bairros e distritos.
- **Diretrizes de Ocupação e Compatibilidade:** Em função do potencial de impacto urbanístico, circulação de grandes fluxos e dinâmicas operacionais dos empreendimentos (carga e descarga, atração de veículos e pessoas, etc), a ocupação residencial é desestimulada nesta zona. Tal medida fundamenta-se na necessidade de prevenir conflitos de vizinhança e assegurar a eficiência funcional das atividades especiais. A implantação ou ampliação de projetos na ZUE deverá ser precedida de análise de impacto, garantindo que o desenvolvimento econômico ocorra em harmonia com a capacidade de suporte das redes de infraestrutura. A ocupação que envolva lotes maiores que 5000m² ou ocupação mista, deve ser tratada como parcelamento vinculado.



ZONAS

- **Infraestrutura Resiliente e SbN:** Como estratégia de adaptação às mudanças climáticas, a intervenção nestas zonas, especialmente na região da Bacia do Rio Maracujá, deve priorizar a Infraestrutura Verde e Azul. A adoção de Soluções Baseadas na Natureza (SbN), como jardins de chuva e áreas de retenção temporária são medidas obrigatórias para novos parcelamentos, ocupações e usos de empreendimentos públicos e privados, visando a manutenção do equilíbrio hidrológico e de melhoria da qualidade urbana.

3. REFORMULAÇÃO DA ZONA DE INTERVENÇÃO ESPECIAL (ZIE):

A reformulação da Zona de Intervenção Especial constitui uma nova categoria de zona de restrição, instituída para ordenar porções do território onde a fragilidade do meio físico e a exposição a ameaças geológicas e hidrológicas impõem restrições à ocupação e às atividades humanas. Sua demarcação baseia-se na sobreposição direta com as Áreas de Diretrizes Especiais de Risco (ADE-R), fundamentadas a partir dos mapeamentos técnicos do Serviço Geológico do Brasil (CPRM), Plano Municipal de Redução de Risco (PMRR) e estudos complementares.

A ZIE abrange setores vulneráveis a dinâmicas naturais e antrópicas de alta complexidade, incluindo:

- **Movimentos de Massa:** Áreas de encostas com suscetibilidade a deslizamentos.
- **Dinâmicas Hidrológicas:** Planícies de inundação e áreas de várzea sujeitas a eventos de cheia.
- **Áreas degradadas por processos naturais ou antrópicos:** áreas de voçorocas situadas nos perímetros urbanos.

A Zona de Intervenção Especial, nos termos da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo vigente, corresponde às áreas degradadas por processos naturais ou antrópicos que demandam recuperação ambiental definida por planos específicos, ou ainda, áreas destinadas à urbanização de assentamentos informais ou à remoção de moradores de áreas de risco, ou de interesse ambiental, paisagístico ou cultural.

Diante da abrangência já abordada na legislação vigente quanto às áreas degradadas e à remoção dos moradores em áreas de risco, foi proposta a ampliação da aplicação da ZIE de forma concreta por meio de duas novas categorias:



ZONAS

3.1.Zona de Intervenção Especial 1 (ZIE-1): corresponde às áreas degradadas por processos naturais ou antrópicos (por exemplo, voçorocas) que demandam recuperação ambiental definida por planos específicos. Que após recuperação da degradação pode estar apta a ocupação através de um plano de urbanização e definição de novo zoneamento.

3.2.Zona de Intervenção Especial 2 (ZIE-2): corresponde às áreas classificadas pelo Plano Municipal de Redução de Risco (PMRR) como Risco Muito Alto (R4), onde a mitigação técnica é inviável ou economicamente proibitiva, sendo a diretriz a desocupação assistida e o reassentamento das famílias em áreas seguras.

3.3.Zona de Intervenção Especial 3 (ZIE-3): corresponde às áreas inseridas na mancha de inundação por potencial rompimento de barragens de rejeitos (Zona de Autossalvamento - ZAS)⁸ e/ou que a ocupação da fração do território tenha influência direta que não permite a fruição urbana sem risco iminente.

A execução de ações e soluções de recuperação ambiental, melhoria da infraestrutura urbana e proporcionar a ocupação dos bairros em áreas seguras é obrigatória aos responsáveis pelas Zonas de Auto Salvamento além das ações listadas acima.

O enquadramento de uma área como categoria de ZIE cumpre a **Função Social da Propriedade** sob o viés da segurança. O direito de construir é limitado pelo direito fundamental à vida e ao meio ambiente equilibrado (Art. 5º e 225 da CF/88).

- **Diretrizes de Uso e Ocupação:** A diretriz normativa da ZIE prevê a restrição de novas ocupações e parcelamentos através do desestímulo à ocupação com a redução da densidade e restrição de usos com atração de pessoas:
 - **Restrição de Novos Adensamentos:** Fica vedada a abertura de novos logradouros, o parcelamento do solo e a ampliação de edificações existentes que impliquem aumento da população exposta.
 - Estas áreas são consideradas prioritárias para receber intervenção do poder público.

(8) O conceito é definido pela Política Nacional de Segurança de Barragens (Lei 12.334/2010, art. 2º - IX - Zona de Autossalvamento (ZAS): trecho do vale a jusante da barragem em que não haja tempo suficiente para intervenção da autoridade competente em situação de emergência, conforme mapa de inundação.



ZONAS

- **Função Social e Segurança Jurídica:** Nas ocupações das ZIE-3, que estão no entorno das **Zonas de Autossalvamento (ZAS)** associadas à mineração, o uso e ocupação do solo devem priorizar a redução da exposição da população a riscos decorrentes de possíveis rompimentos de barragens. Além do zoneamento restritivo, a implementação de **operações urbanas consorciadas** pode funcionar como mecanismo de gestão territorial para reorganizar essas áreas e direcionar investimentos em infraestrutura e reassentamento de moradores que estejam em situação de risco. Por meio dessas operações, é possível articular a participação do poder público e das empresas mineradoras para financiar intervenções urbanas, promover a remoção planejada de ocupações vulneráveis e estruturar áreas urbanas mais seguras para receber a população deslocada. Esses instrumentos permitem integrar políticas de segurança territorial, planejamento urbano e compensações socioambientais decorrentes da atividade minerária.

Após o **descomissionamento das estruturas minerárias**, caberá a promoção da reconversão territorial dessas áreas por meio da alteração do zoneamento específico das áreas, da implementação de projetos de recuperação ambiental e de infraestrutura verde. Uma vez garantida a estabilidade ambiental e geotécnica, as áreas anteriormente definidas como ZAS podem ser gradualmente reintegradas ao tecido urbano com usos compatíveis, como parques ambientais, corredores ecológicos, áreas de lazer, equipamentos de educação ambiental e as áreas possíveis para a ocupação residencial com o retorno da habitação. Assim, o uso articulado de instrumentos urbanísticos permite que essas áreas passem de territórios de risco para espaços de recuperação ambiental e qualificação urbana.

(9) Conjunto de atividades para a interrupção definitiva das operações de instalações industriais.



ZONAS

4. REFORMULAÇÃO DA ZONA INDUSTRIAL E MINERAL (ZIM):

A reformulação da ZIM parte da necessidade de englobar outras atividades industriais existentes nos perímetros urbanos, o que permite ao município diferenciar as áreas de lavra e infraestrutura pesada das áreas de potencial industrial e logística, estabelecendo regras de vizinhança mais precisas.

4.1. Zona Industrial e Mineral 1 (ZIM-1): Esta zona caracteriza-se pela presença direta de estruturas da atividade mineradora (cavas, pilhas, áreas de beneficiamento ou infraestruturas de apoio) que se encontram dentro do perímetro urbano.

- **Foco Normativo:** Indica a existência da atividade minerária, mas impõe regras para a atividade e restrições à ocupação residencial no seu entorno imediato.
- **Diretriz de Adensamento:** Atua como uma zona de exclusão ou restrição de densidade, visando proteger a população de impactos cumulativos (poeira, ruído, vibração) e riscos geotécnicos.
- **Mitigação:** Exigência de cinturões verdes e barreiras acústicas/visuais, não sobreposição do tráfego minerário à circulação residencial.

4.2. Zona Industrial e Mineral 2 - (ZIM-2): Compreende áreas destinadas preferencialmente à ocupação de atividades industriais e de logística de portes variados, funcionando como pólos de diversificação econômica para além da extração bruta.

- **Foco Normativo:** Condicionamento pelo impacto. A permissão para novas indústrias está vinculada à mensuração de impactos específicos (ambientais, de tráfego e infraestrutura).
- **Uso Preferencial:** Indústrias de transformação, logística, agroindústria e serviços de suporte tecnológico.



ZONAS

5. REFORMULAÇÃO DA ZONA DE ADENSAMENTO RESTRITO 2 (ZAR-2):

A Zona de Adensamento Restrito é caracterizada por áreas onde a morfologia urbana, a topografia e as condições de risco exigem a restrição do uso, da ocupação e do parcelamento, visando a proteção do patrimônio cultural, da paisagem e, ainda, evitando sobrecarga na infraestrutura. Diante disso, esta proposta prevê a reformulação da ZAR-2 (a atual ZAR-2 da lei vigente se tornou ZAC-3, como explicado anteriormente), passando a tratar tais áreas de restrição à ocupação devido à condição de risco de inundação. Sua demarcação baseia-se na sobreposição direta com as Áreas de Diretrizes Especiais de Risco de inundação (ADE-R), fundamentadas a partir dos mapeamentos técnicos do Serviço Geológico do Brasil (CPRM), Plano Municipal de Redução de Risco (PMRR) e estudos complementares.

- **Condicionamento Técnico:** Serão permitidas intervenções de baixo impacto vinculadas à manutenção da infraestrutura, de edificações e, ainda, o uso não residencial de baixo impacto, podendo ser exigidos estudos técnicos complementares. Fica vedado o parcelamento nessas áreas.
- **Execução de obras de drenagem:** Em áreas de inundação assim classificadas pelo Serviço Geológico do Brasil (CPRM) e Plano Municipal de Redução de Risco (PMRR), a diretriz é a implantação de bacias de retenção ou outra solução técnica que garanta a redução dos impactos de inundação nas áreas a jusante, sendo prioritária a Bacia do Rio Maracujá.
- **Recuperação Ambiental:** Uma vez desocupadas, estas áreas devem ser objeto de intervenções com reflorestamento e revegetação para estabilização de encostas e recuperação da função hídrica, impedindo novas ocupações.
- **Monitoramento Ativo:** Implementação de sistemas de alerta precoce, pluviômetros e marcos geotécnicos para gestão em tempo real das áreas que ainda permanecem ocupadas durante o período de transição.



PARÂMETROS URBANÍSTICOS



Plano Diretor
OURO PRETO



PARÂMETROS URBANÍSTICOS



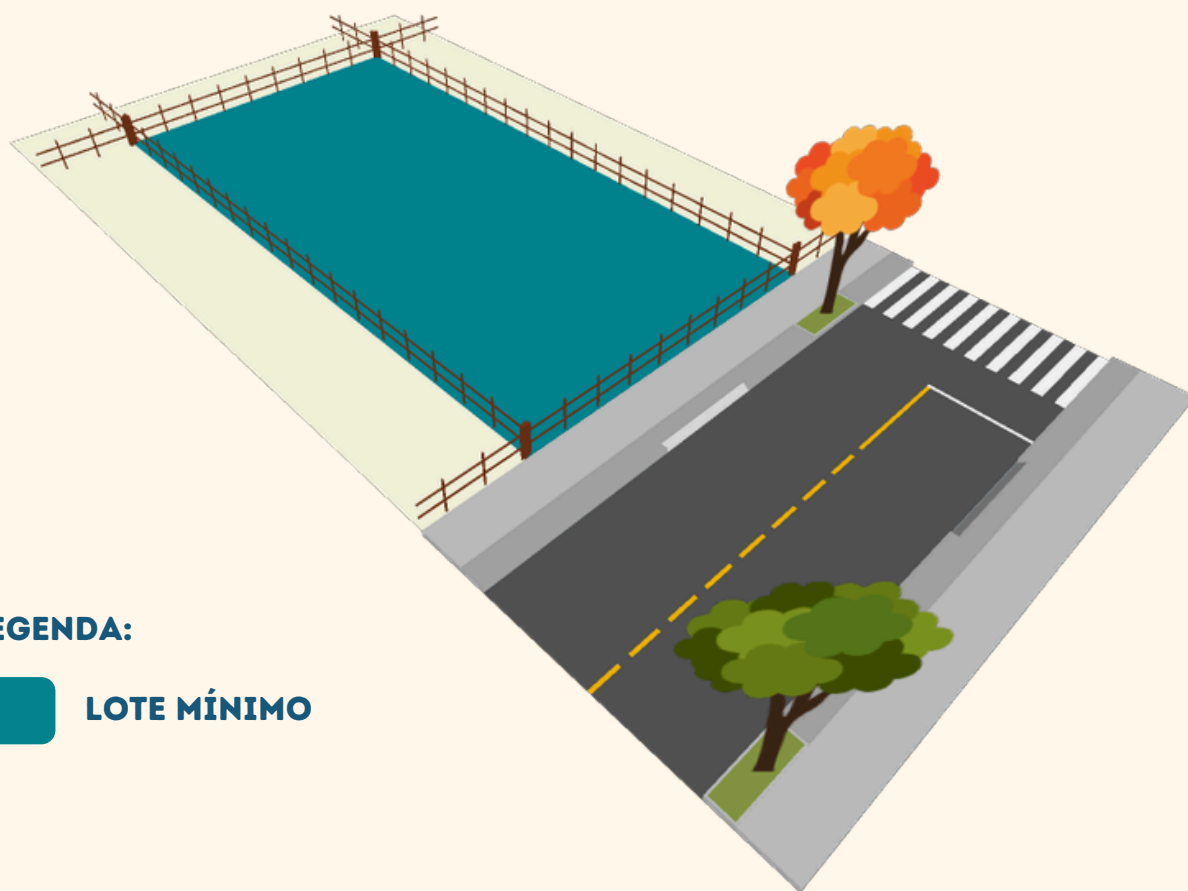
O Zoneamento funciona como um mapa de regras da cidade, mostrando onde e como as construções e os vários tipos de atividades podem acontecer para que a cidade cresça de forma organizada, segura e sustentável. Para cada Zona, existem regras específicas, porque nem todas as partes da cidade têm capacidade de crescer iguais.

Essas regras são chamadas de parâmetros urbanísticos. Geralmente, eles são representados por siglas e abreviações que nem todo mundo conhece. Para ajudar a entender as propostas apresentadas na revisão da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do solo, vamos apresentar algumas dessas siglas e como elas funcionam na prática:

PARCELAMENTO

LOTE MÍNIMO (LM):

É a área mínima de lote definida em metros quadrados. Ela é avaliada na hora de aprovar a divisão de um terreno grande em lotes menores. Se você tiver um lote menor, não quer dizer que ele esteja errado, essa regra vale somente para quem vai fazer novas divisões.



LEGENDA:



LOTE MÍNIMO

PARÂMETROS URBANÍSTICOS



PARCELAMENTO

TESTADA MÍNIMA (TM):

É o tamanho mínimo da frente de um lote para a rua que é definida em metros. Ela é avaliada na hora de aprovar a divisão de um terreno grande em lotes menores, sendo que, na divisão, a frente não pode ficar menor do que esse valor.



LEGENDA:

 TESTADA MÍNIMA



OCUPAÇÃO

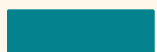
Para definir o tamanho total de uma construção, ela deve cumprir todos esses critérios ao mesmo tempo!

AFASTAMENTO FRONTAL:

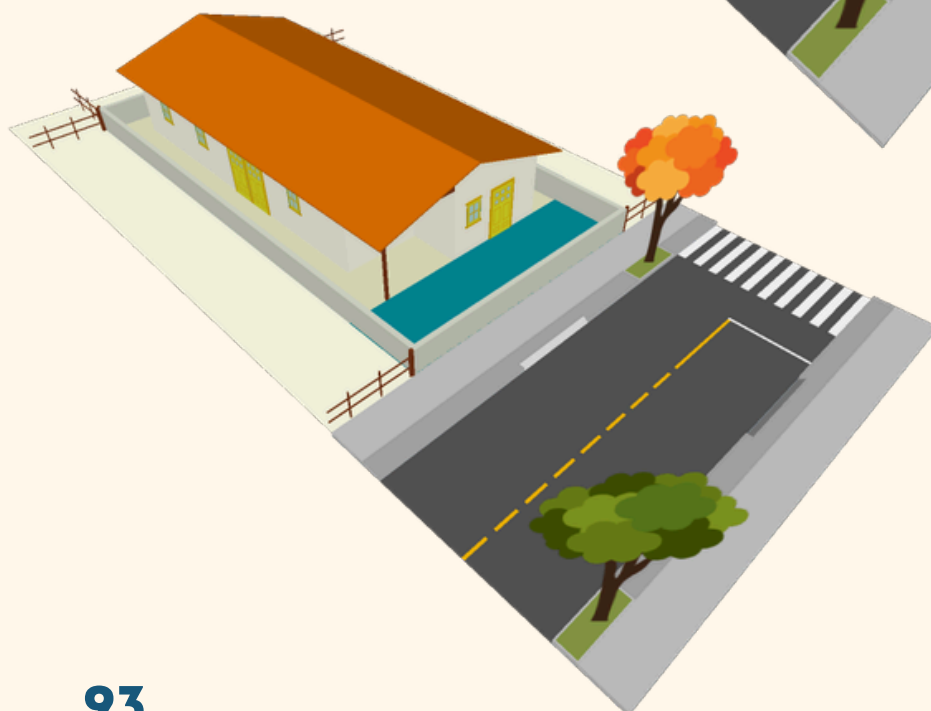
É a distância necessária da testada do lote até a edificação. Em outras palavras, é o espaço que precisa ser deixado livre entre a construção e a calçada. Esse espaço pode ser utilizado, por exemplo, para jardim, área verde ou acesso de veículos.



LEGENDA:



**AFASTAMENTO
FRONTAL**





OCUPAÇÃO

AFASTAMENTO LATERAL E DE FUNDOS:

É a distância necessária da edificação até o muro do vizinho. Em outras palavras, é o espaço que precisa ser deixado livre entre a construção e o muro do vizinho. Esse espaço ajuda a garantir iluminação natural, ventilação entre as edificações e privacidade entre vizinhos. Ele também pode ser utilizado, por exemplo, para jardim, área verde ou acesso de veículos.



LEGENDA:



**AFASTAMENTO
LATERAL E DE
FUNDOS**

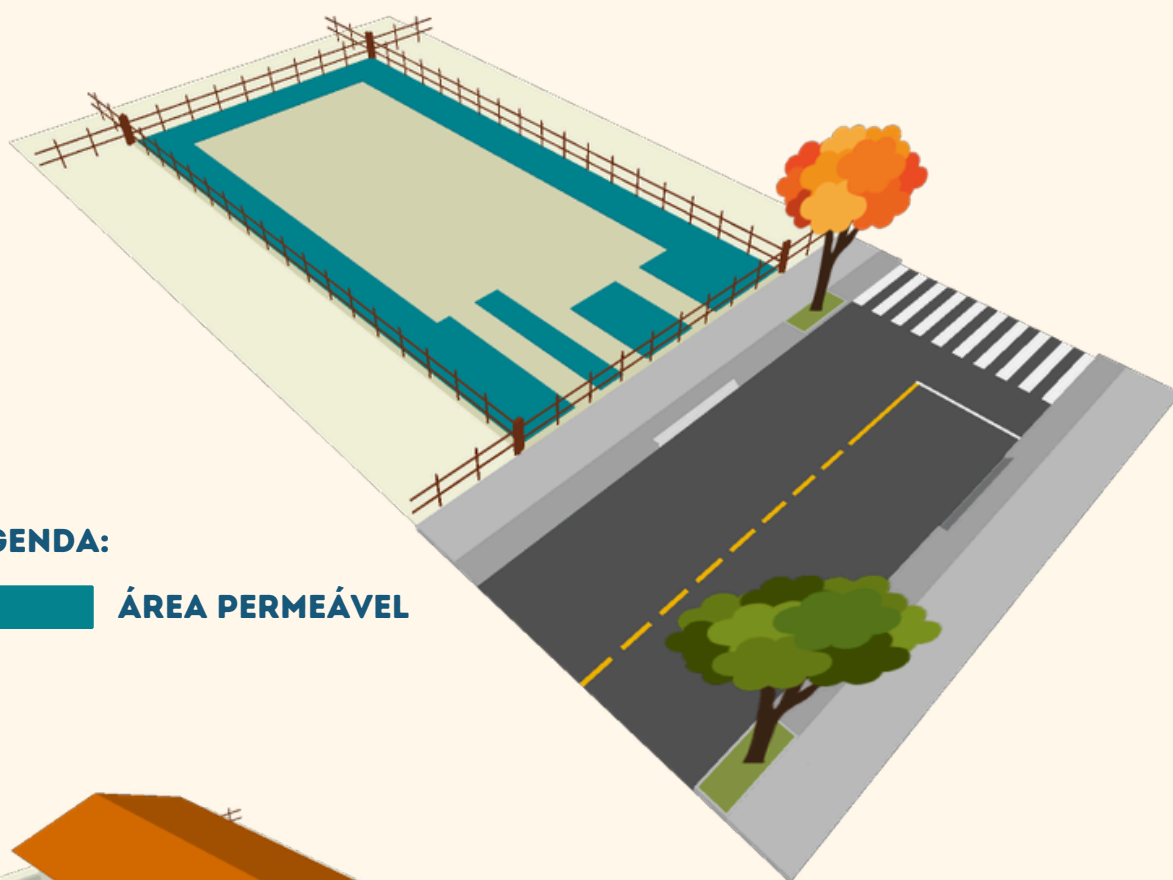




OCUPAÇÃO

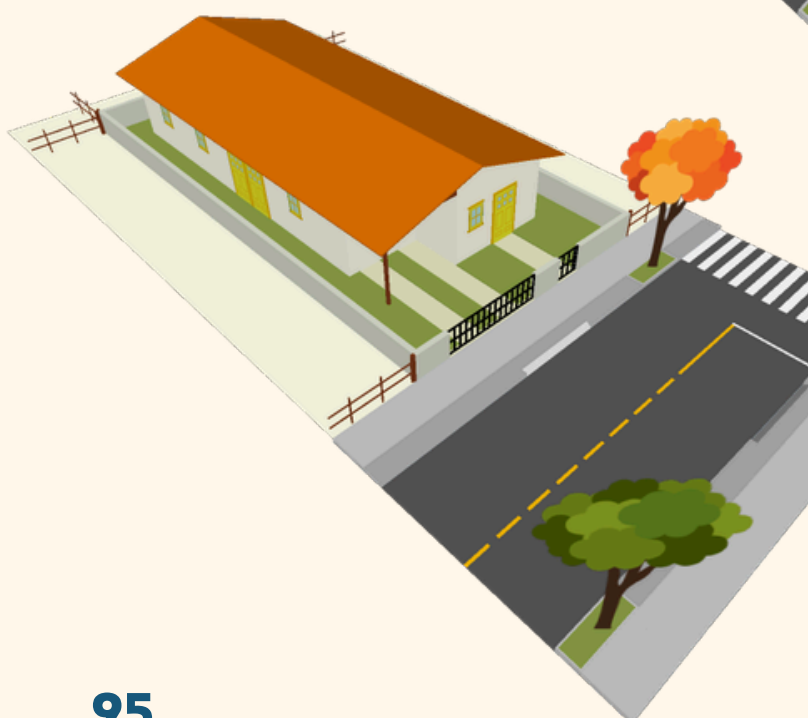
TAXA DE PERMEABILIDADE (TP):

É a regra que define a parte do terreno que precisa ficar livre sem construção e impermeabilização para que a água da chuva consiga entrar no solo, ou seja, uma **área permeável**. Ela é representada em porcentagem. Ela também pode ser utilizado, por exemplo, para jardim, quintal, ou espaço aberto.



LEGENDA:

 **ÁREA PERMEÁVEL**



EXEMPLO PRÁTICO:

Se você tem um lote de 200 m² e a taxa de permeabilidade é de 30%, isso quer dizer que você precisa deixar 60 m² do tamanho total do terreno de quintal de **área permeável** com grama, brita, ou ficar na terra batida mesmo.

PARÂMETROS URBANÍSTICOS



OCUPAÇÃO

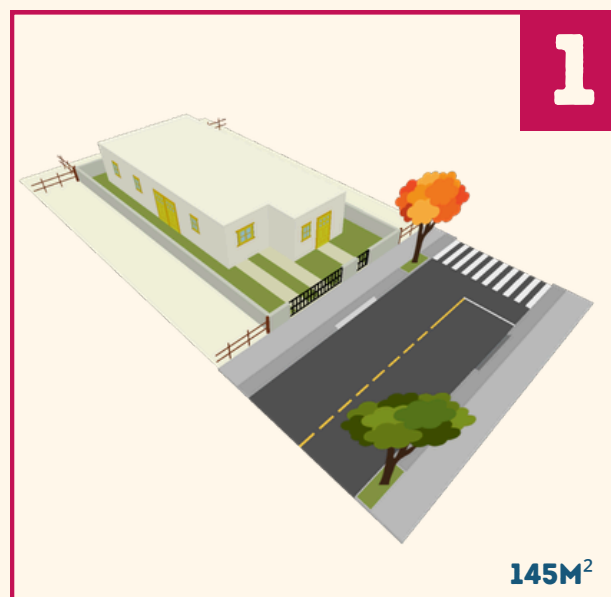
COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO (CA):

É a regra que define quantos metros quadrados você pode construir ao todo em um lote, somando todos os andares. O coeficiente é um número que deve ser multiplicado ao tamanho total do lote (área do lote) e o resultado dessa multiplicação é o total que pode ser construído de metragem quadrada, no máximo.

$$\text{CA} \times \text{M}^2 \text{ DO LOTE} = \text{M}^2 \text{ QUE PODE SER CONSTRUÍDO}$$

EXEMPLO PRÁTICO:

Se o lote tem 200 m² e o CA é 1,0, você pode construir 200 m² no total.
Se o CA é 2,0, pode construir até 400 m² (por exemplo: 145 m² no térreo [1] + 155 m² no 1º andar [2] e 100 m² no 2º andar [3]).



PARÂMETROS URBANÍSTICOS



OCUPAÇÃO

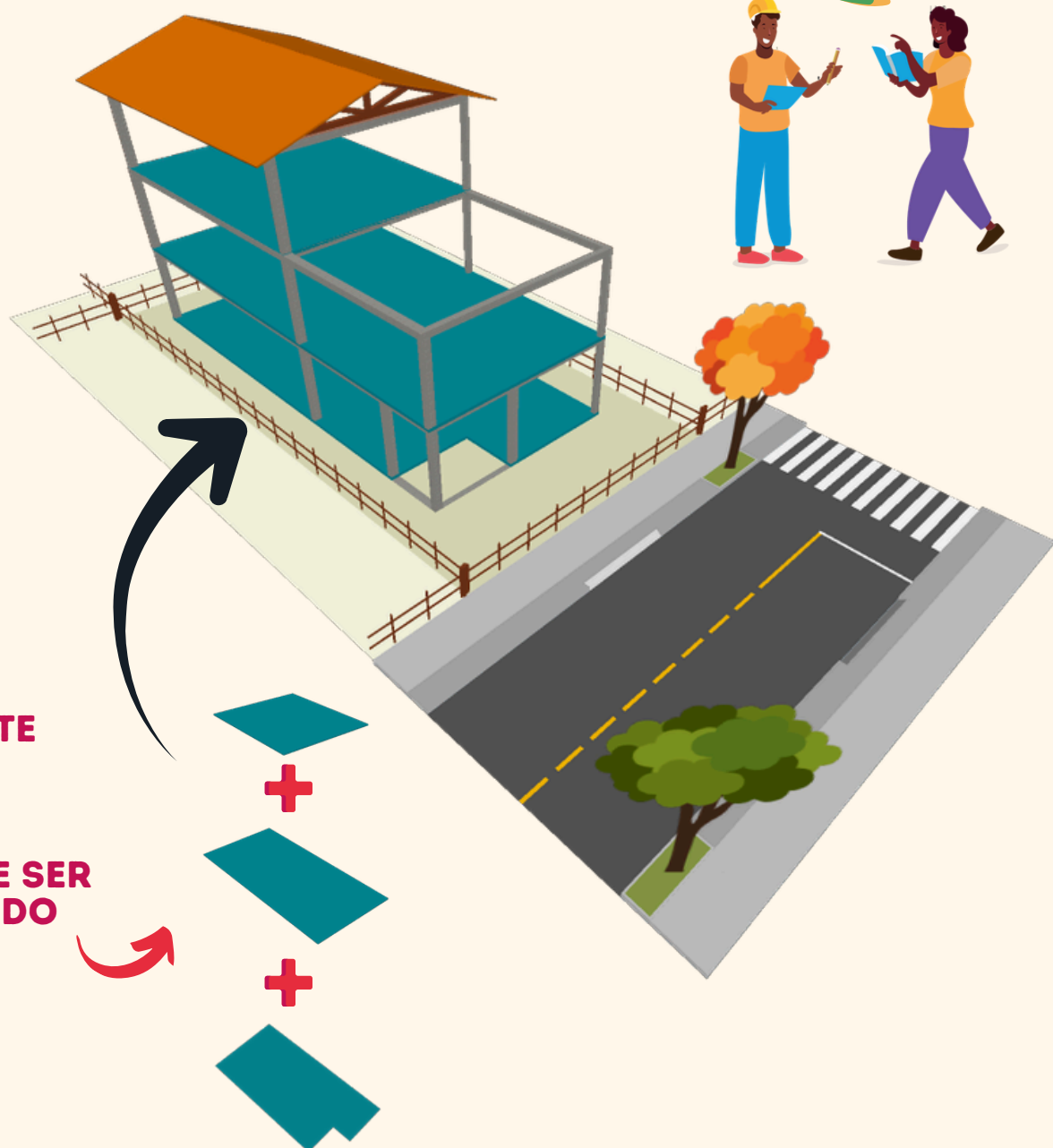
COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO (CA):

Cada pavimento tem uma metragem quadrada, a metragem quadrada máxima que pode ser construída no lote é a soma da área desses pavimentos.

LEGENDA:



M² CONSTRUÍDO



CA

x

M² DO LOTE

=

M² QUE PODE SER CONSTRUÍDO

PARÂMETROS URBANÍSTICOS

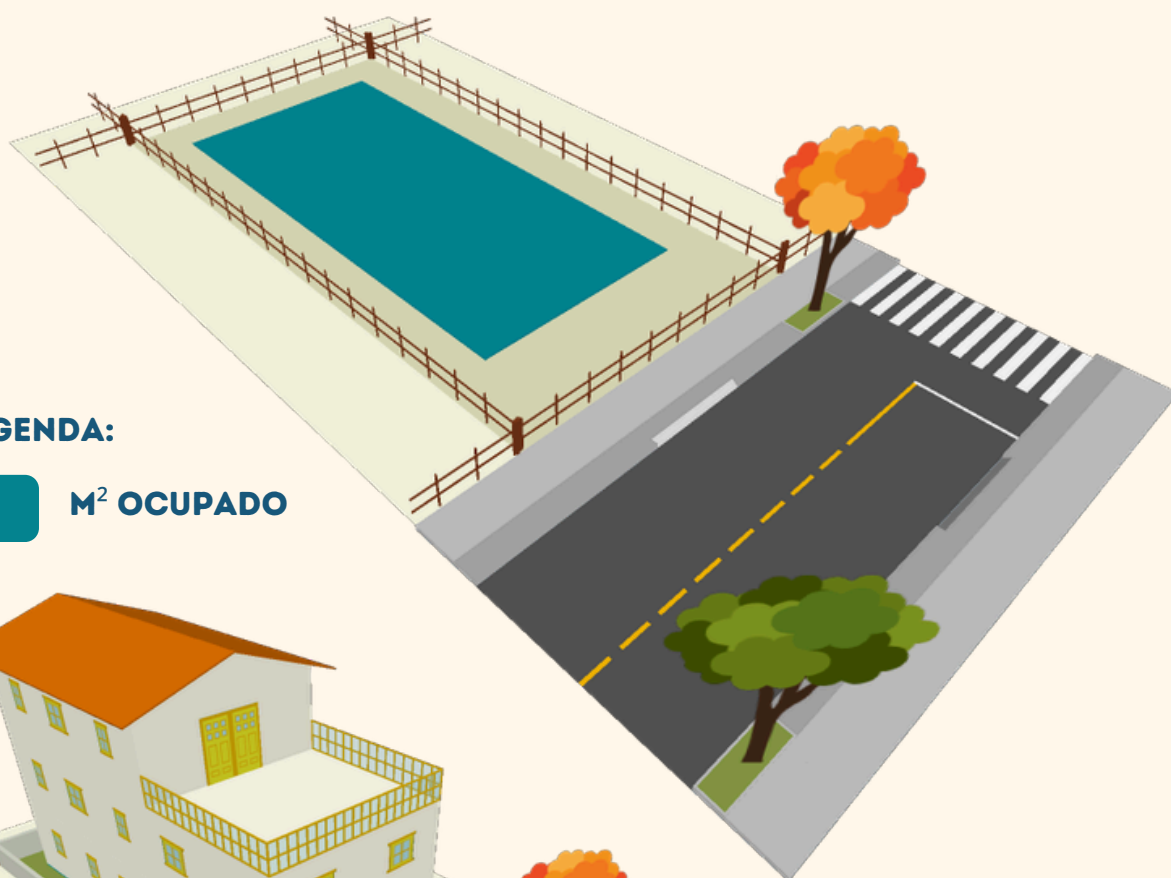


OCUPAÇÃO

TAXA DE OCUPAÇÃO (TO):

É a regra que define a parte do terreno que pode ser ocupada pela construção no primeiro andar. Ela é representada em porcentagem.

O restante precisa ficar livre, podendo ser jardim, quintal, garagem (sem telhado) ou espaço aberto.



LEGENDA:



M² OCUPADO



PARÂMETROS URBANÍSTICOS

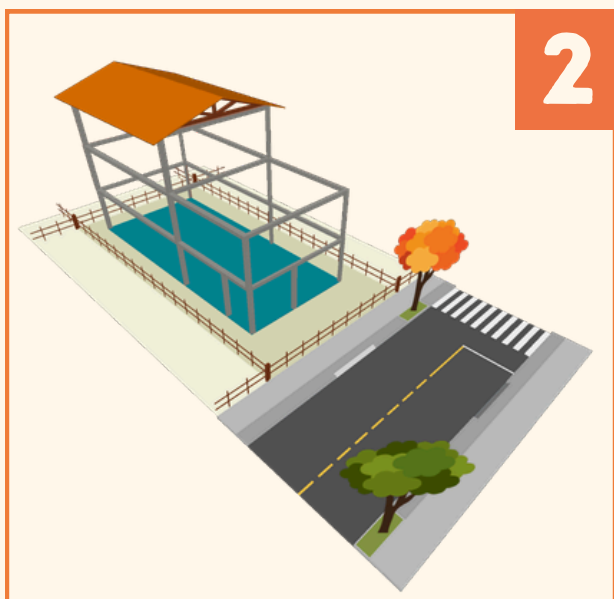
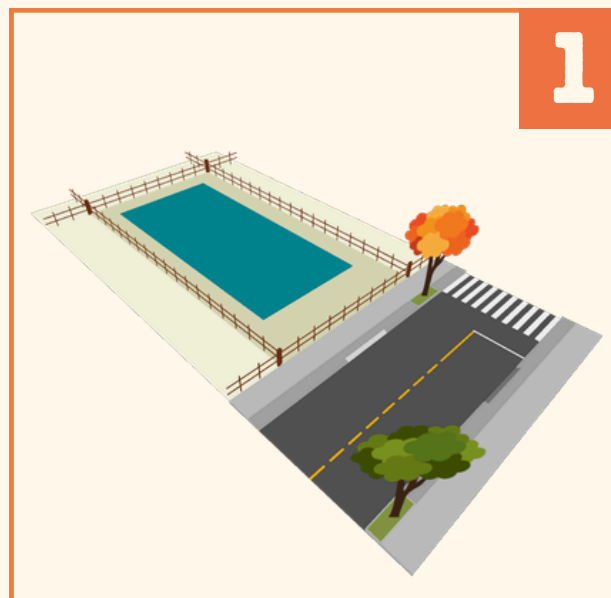


OCUPAÇÃO

TAXA DE OCUPAÇÃO (TO):

EXEMPLO PRÁTICO:

Se você tem um lote de 200 m² e a taxa de ocupação é de 50% (metade), isso quer dizer que você pode ocupar até 100 m² do tamanho total do terreno com a edificação, independente da quantidade de pavimentos.



LEGENDA:



PARÂMETROS URBANÍSTICOS

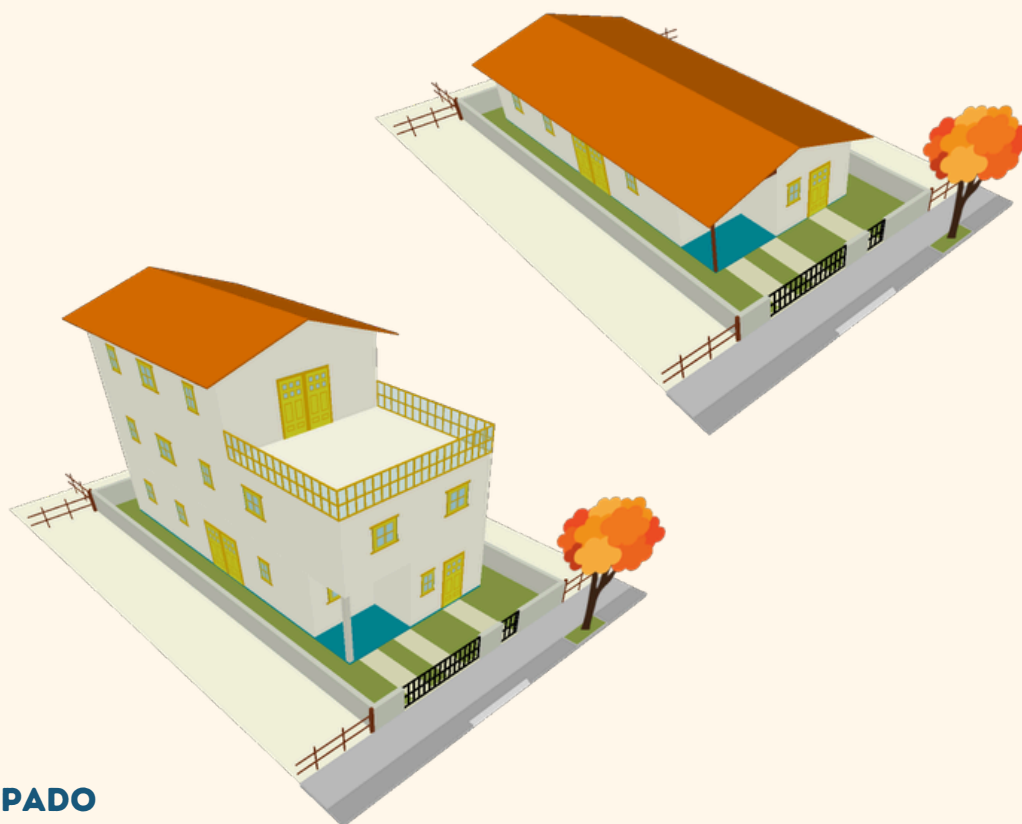


OCUPAÇÃO

TAXA DE OCUPAÇÃO (TO):

Então essas casas tem a mesma taxa de ocupação, porque elas ocupam a mesma área do lote?

Isso mesmo!



LEGENDA:



M² OCUPADO

PARÂMETROS URBANÍSTICOS



OCUPAÇÃO

COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO (CA) X TAXA DE OCUPAÇÃO (TO)

1

Mas então qual é a diferença entre o CA e o TO?

CA

TO

2

O CA é quem define a área máxima que você pode construir levando em consideração todos os pavimentos. Já o TO é a taxa que indica a área máxima que você pode ocupar no terreno independente da forma da edificação e do número de pavimentos.

PARÂMETROS URBANÍSTICOS



OCUPAÇÃO

TAXA DE OCUPAÇÃO (TO):



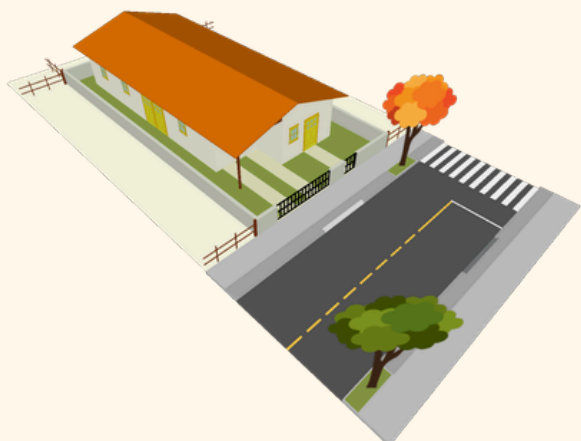
Essas edificações, por exemplo, cada uma tem um CA diferente, mas elas ocupam a mesma área no lote, ou seja, mesmo TO.

TO: 155 M²
CA: 400M²

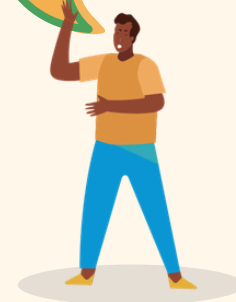


TO: 155 M²
CA: 200M²

Ah sim, agora ficou mais claro. Obrigado Dona Edilícia!



TO: 155 M²
CA: 145M²

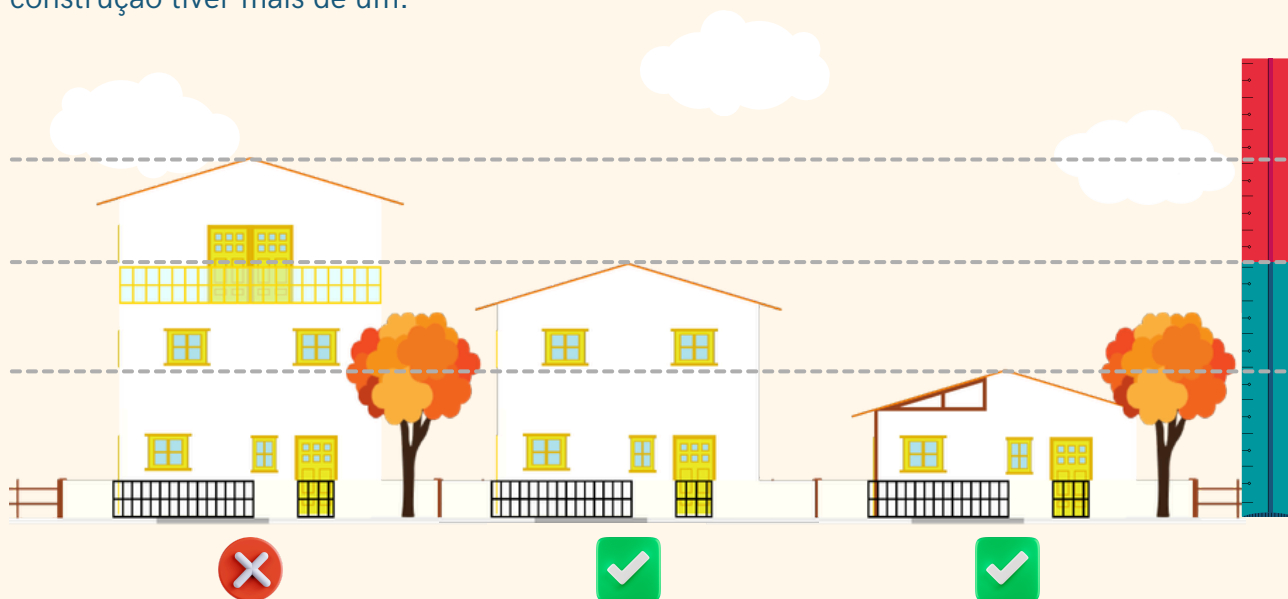




OCUPAÇÃO

ALTURA MÁXIMA:

É a medida máxima da construção, contada do chão até o final do telhado ou a caixa d'água (se ele ficar para cima do telhado). Ela é definida em metros e conta todos os andares, se a construção tiver mais de um.



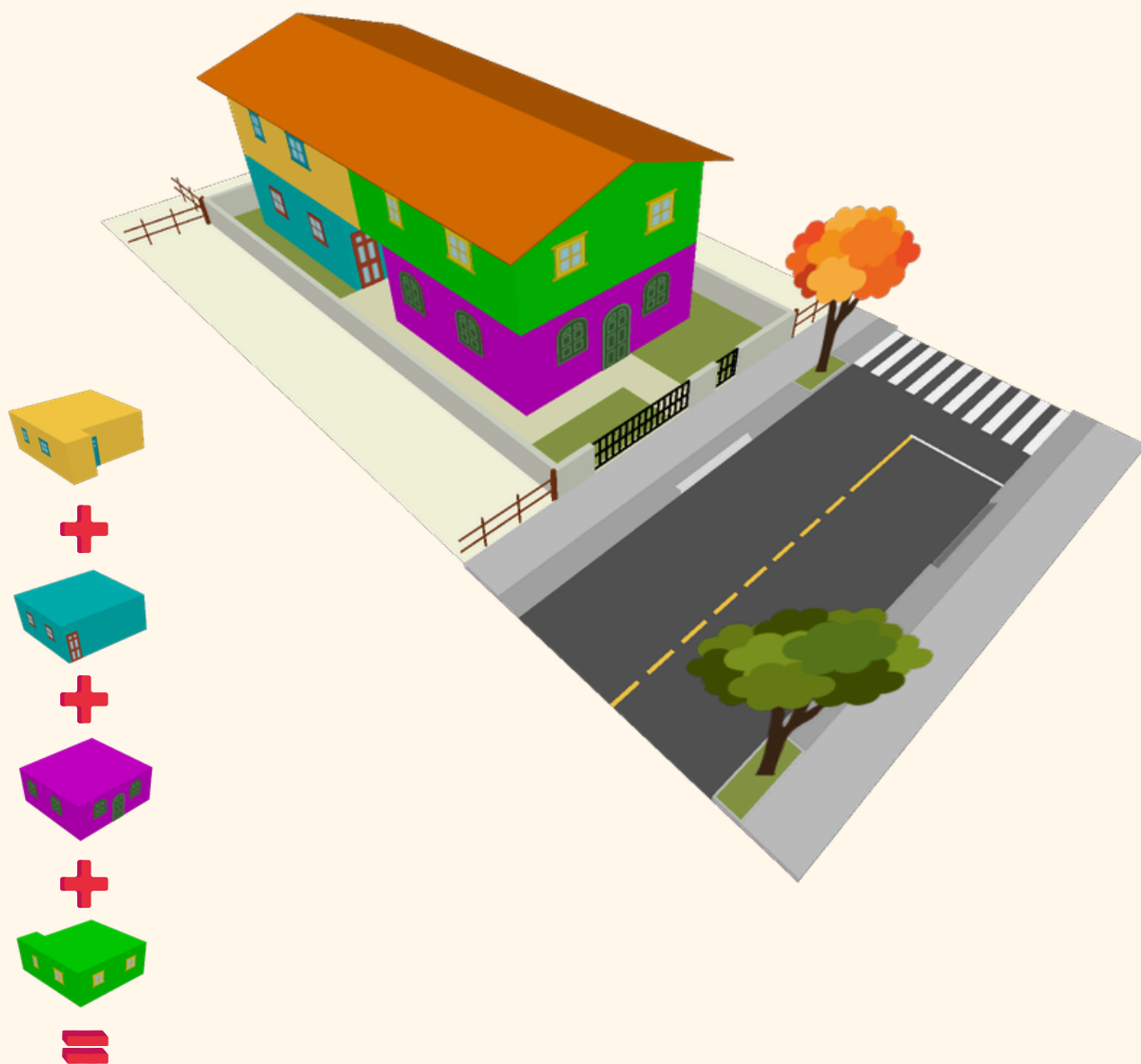
PARÂMETROS URBANÍSTICOS



OCUPAÇÃO

QUOTA DE TERRENO POR UNIDADE HABITACIONAL (QTUH):

De forma prática, é o número que ajuda a calcular quantos apartamentos ou casas podem ser construídas em um lote, sem comprometer a qualidade de vida. É apresentado em metros quadrados.



$$\text{M}^2 \text{ DO LOTE} \div \text{M}^2 \text{ POR UNI. HABITACIONAL} = \text{UNI. HABITACIONAIS POR LOTE}$$

PARÂMETROS URBANÍSTICOS

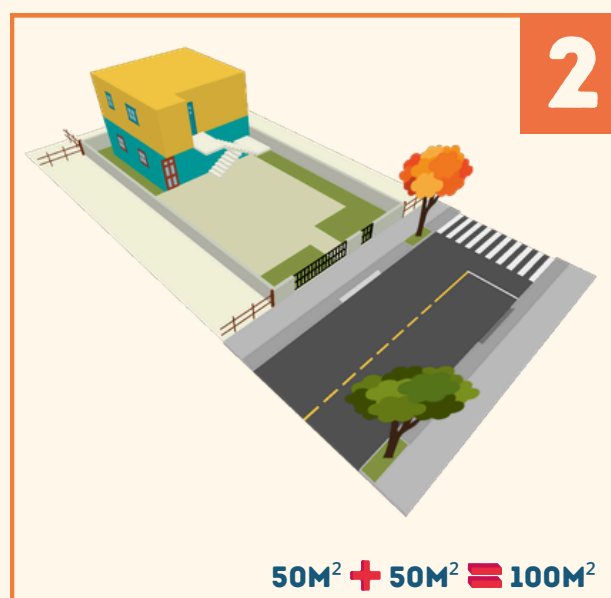


OCUPAÇÃO

QUOTA DE TERRENO POR UNIDADE HABITACIONAL (QTUH):

EXEMPLO PRÁTICO:

Por exemplo, se a QTUH for 50 m^2 por unidade \rightarrow no mesmo terreno de 200 m^2 podem caber até 4 unidades habitacionais.



PARÂMETROS URBANÍSTICOS

QUADRO DE PARÂMETROS URBANÍSTICOS

Zona	CA	Lote mínimo (m ²)	Testada Mínima (m)	TO (%)	QTUH (m ² /uni)	TP (%)	Altura máxima (m)	Condição
ZPE	1,00	500 (exceto distrito Sede)	10 (exceto distrito Sede)	Ver Quadro II	-	Ver Quadro II	face de quadra	Geral
ZPAM-1	-	-	-	-	-	-	-	Áreas com cobertura florestal significativa e outras identificadas
ZPAM-2	0,5	5000	20	10		80	8	-
ZAR-1	0,70	500	10	50	125	40	12	Declividade até 30%
	0,5	1000	20	40	250	50	12	Declividade de 30% a 45%
ZAR-2	0,50	-	-	40	125	50	8*	*com regra especial para os consolidados
ZAR-3	1,00	250	10	60	80	20	face de quadra	Entorno de perímetros tombados/ ZPE

PARÂMETROS URBANÍSTICOS

QUADRO DE PARÂMETROS URBANÍSTICOS

Zona	CA	Lote mínimo (m ²)	Testada Mínima (m)	TO (%)	QTUH (m ² /uni)	TP (%)	Altura máxima (m)	Condição
ZAC-1	1,2	160	8	60	80	20	8	-
ZAC-2	1,2	200	10	60	60	30	10	-
ZAC-3	1,00	250	10	50	60	30	12	-
ZA-1	1,50	250	10	60	40	25	15	Geral
ZA-2	2,00	250	10	70	40	20	17	Geral
ZEIS 1	+50% da zona base	125	5	+ 20% da zona de base	25	20	igual a zona de base	Áreas Consolidadas
ZEIS 2	+50% da zona base base	125	5	+20%	25	20	igual a zona de base	Novos Empreendimentos

PARÂMETROS URBANÍSTICOS

QUADRO DE PARÂMETROS URBANÍSTICOS

Zona	CA	Lote mínimo (m ²)	Testada Mínima (m)	TO (%)	QTUH (m ² /uni)	TP (%)	Altura máxima (m)	Condição
ZUE	1,00	500	15	50	60	30	17	Geral
ZDE	0,80	-	-	70	-	30	17	Geral
ZIM 1	Quadro III	1000	20	Quadro III	-	30	-	Mineração
ZIM 2	Quadro III	1000	20	Quadro III	-	30	-	Indústrias
ZIE 1	-	-	-	-	-	-	-	voçorocas
ZIE 2	-	-	-	-	-	-	-	Risco muito alto - R4
ZIE 3	-	-	-	-	-	-	-	Zona de Autossalvamento- ZAS

PARÂMETROS URBANÍSTICOS

QUADRO DE PARÂMETROS URBANÍSTICOS

QUADRO II - ZPE - similar 93/11			
Área do Lote (m ²)	TO Máx (%)	TP Mín (%)	Obs.
0 - 180	80	10	-
180,01 - 300	-	15	TO pode variar conforme Anexo completo
300,01 - 400	50	30	-
400,01 - 500	-	40	-
500,01 - 800	40	50	-
800,01 - 1067	-	50	-
1067,01 - 1500	30	60	-
1501,01 - 3000	-	60	-
> 3000	15	70	-

QUADRO III		
Área do Lote (m ²)	TO Máx (%)	CA (%)
300-2000	70	1
2000,01-5000	70	1
5000,01>	60	0,8



OCUPAÇÃO

COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO (CA):

Não serão computadas para fins de cálculo do CA:

- Área útil localizada em subsolo destinada a lazer e recreação de uso comum, exclusivamente em edificações residenciais multifamiliares;
- Varandas abertas em unidades residenciais, desde que tenham a área total equivalente a até 10% da área do pavimento onde se localizam;
- Abrigos de caixas d'água ou boilers, casa de máquinas e subestação;
- Guarita com área útil de até 10 m²;
- Área de projeção de jardineiras de até 0,60m;
- Vãos de circulação vertical coletiva, compostos por escadas, rampas e elevadores;
- Área de circulação horizontal coletiva, até o limite correspondente a uma vez a área da projeção da circulação vertical coletiva no pavimento;
- Áreas destinadas a vagas compulsórias de garagem e suas respectivas áreas de circulação em edificações residenciais multifamiliares e não residenciais, exceto as vagas que excedem o mínimo exigido e em usos específicos como de edifícios e galpões com finalidade de estacionamento;
- Área de projeção de beirais e marquises de até 1,00m;
- Telheiros, pergolados e caramanchões, desde que não vinculados à edificação principal, mantida distância mínima de 2,00 m em relação a esta e limite máximo de 10% da área total do terreno;
- Áreas técnicas, em qualquer pavimento, caracterizadas pela ausência de permanência humana e destinadas exclusivamente à instalação de equipamentos;
- Depósitos, cômodos de lixo privativos e de gás, limitados a 20 m² (vinte metros quadrados) da soma da área total nas edificações residenciais multifamiliares, de uso misto e uso não residencial;
- Área administrativa de condomínio ou zeladoria, limitada a 15 m² (quinze metros quadrados);
- Abrigos de armazenamento de resíduos sólidos (ARS), desde que não excedam a área mínima delimitada em regulamento ou em normas técnicas pertinentes;
- Equipamentos mecânicos destinados à acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

O compartimento de edificação destinada a uso não residencial, cujo pé-direito exceda 4,80m (quatro metros e oitenta centímetros), deve ter sua área multiplicada por 2 (dois) para efeito de cálculo do CA.

É admitido pé-direito superior a 4,80m (quatro metros e oitenta centímetros), sem acréscimo de área a ser computada, para auditórios, salas de espetáculos, cinemas, teatros ou templos religiosos;



OCUPAÇÃO

TAXA DE OCUPAÇÃO (TO):

Não serão computadas para fins de cálculo do TO:

- As áreas de projeção de jardineiras com projeção de até 60 cm em relação à fachada da edificação;
- As áreas de beirais com projeção de até 80 cm;
- As áreas de beirais com projeção de até 1,00 m, quando localizadas sobre o afastamento frontal;
- Pérgolas e caramanchões descobertos;
- Equipamentos mecânicos destinados à acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.



OCUPAÇÃO

ALTURA MÁXIMA:

Considera-se pavimento a medida entre piso e laje de dois compartimentos superpostos, obedecendo aos valores mínimos dos pés-direitos dos compartimentos das edificações, que serão estabelecidos pelo Código de Obras e Edificações, respeitando as condições definidas a seguir:

- Em garagens e estacionamentos o pé direito mínimo é de 2,40;
- Em áreas comerciais o pé direito mínimo é de 2,50 m livres abaixo dos dutos de ar condicionado e elétrica, não devendo ultrapassar o limite de 50 cm (cinquenta centímetros);
- Em sanitários, corredores, passagens e mezanino o pé direito mínimo é de 2,40m;
- Nos demais ambientes o pé direito mínimo é de 2,70m;
- Pavimentos com pé-direito acima de 4,8m serão computados como dois pavimentos;
- Para os casos de necessidade de superação do pé direito máximo estabelecido deverá ser apresentada a justificativa técnica para a aprovação de projeto arquitetônico que contenha pavimento com pé direito superior 4,8m.



OCUPAÇÃO

VAGAS COMPULSÓRIAS DE ESTACIONAMENTO:

Entende-se por Vagas Compulsórias de Garagem o número mínimo de espaços destinados ao estacionamento de veículos, exigido para cada edificação conforme seu eixo viário, tipologia, uso e porte. Esses espaços abrangem vagas para veículos leves, operações de carga e descarga, e embarque e desembarque. A proposta busca adequar tais exigências às condições atuais e reais de circulação e ocupação do solo em Ouro Preto.

A leitura territorial técnica evidenciou a presença de um número expressivo de veículos estacionados nas vias públicas, comprometendo a circulação, a segurança viária, o transporte público e a convivência entre os diferentes modais. Esse problema se agrava em função da largura limitada das vias, da topografia acidentada e da ausência de infraestrutura adequada e oferta de estacionamento em muitas edificações existentes, tanto residenciais quanto não residenciais.

Diante desse cenário, os parâmetros foram revistos com o objetivo de induzir a internalização das áreas de estacionamento de veículos nas áreas privativas das edificações, promovendo a qualificação do espaço urbano e a redução dos conflitos de uso nas vias.

As áreas destinadas ao cumprimento das exigências mínimas de vagas compulsórias não serão computadas no Coeficiente de Aproveitamento (CA), permanecendo, no entanto, sujeitas aos demais parâmetros urbanísticos, como taxa de ocupação, taxa de permeabilidade e altura máxima permitida.

- Todas as vagas para veículos leves devem ser demarcadas, com dimensões mínimas de 2,20 metros por 4,50 metros, cobertas ou descobertas, livres de elementos construtivos e situadas fora das áreas destinadas ao atendimento da Taxa de Permeabilidade (TP).

Os valores constantes nas tabelas a seguir correspondem aos quantitativos mínimos obrigatórios, sem prejuízo à adoção de número superior, conforme a conveniência do empreendimento.

PARÂMETROS URBANÍSTICOS

NÚMERO MÍNIMO DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO - RESIDENCIAL

USO	CLASSIFICAÇÃO DA VIA	ZONA	EXIGÊNCIA DE VAGAS PARA VEÍCULOS LEVES	CARGA/DESCARGA	EMBARQUE/DESEMBARQUE	INFORMAÇÕES ADICIONAIS
Residencial Unifamiliar	Local Coletora Arterial Rodovia	exceto ZEIS e ZPE ¹	1 vaga por uni. habitacional	Não obrigatório	Não obrigatório	-
		ZEIS	1 vaga por 2 uni.			-
Residencial Multifamiliar	Local Coletora Arterial Rodovia	ZAR 1	<= 70m ² : 1 vaga por uni. > 70m ² : 3 vagas por 2 uni.			-
		ZAR 2				-
		ZAR 3	<= 100m ² : 1 vaga por 2 uni. > 100m ² : 1 vaga por uni.			-
		ZAC 1	<= 100m ² : 1 vaga por 2 uni. > 100m ² : 1 vaga por uni.			-
		ZAC 2	<= 70m ² : 1 vaga por 2 uni. > 70m ² <= 100m ² : 1 vaga por uni. > 100m ² : 3 vagas por 2 uni.			-
		ZAC 3	<= 70m ² : 1 vaga por uni. > 70m ² : 3 vagas por 2 uni.			-

(10) para o existente, em novos empreendimentos é exigida a vaga, desde que aprovado pelo iphan devido a fins de descaracterização da paisagem

PARÂMETROS URBANÍSTICOS



NÚMERO MÍNIMO DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO - RESIDENCIAL

USO	CLASSIFICAÇÃO DA VIA	ZONA	EXIGÊNCIA DE VAGAS PARA VEÍCULOS LEVES	CARGA/ DESCARGA	EMBARQUE/ DESEMBARQUE	INFORMAÇÕES ADICIONAIS
Residencial Multifamiliar	Local Coletora Arterial Rodovia	ZPE	1 vaga por unidade	Não obrigatório	Não obrigatório	Nos casos de sobreposição entre ZPAM e ZPE, devem prevalecer os parâmetros da ZPAM
		ZA 1	<= 70m ² : 1 vaga por uni. > 70m ² : 3 vagas por 2 uni.			-
		ZA 2	<= 70m ² : 1 vaga por uni. > 70m ² 100m ² : 3 vagas por 2 uni. > 100m ² : 2 vagas por uni.			-
		ZEIS	<= 100m ² : 1 vaga por 2 uni. > 100m ² : 1 vaga por uni.			-
	Rodovia	ZUE	1 vaga por unidade			-
	-	ZPAM 2	-			-



INSTRUMENTOS URBANOS



Plano Diretor
OURO PRETO



INSTRUMENTOS URBANOS



A revisão do Plano Diretor oferece a oportunidade de colocar em prática os instrumentos urbanísticos preconizados pelo Estatuto da Cidade, criando regras e ferramentas para organizar melhor o crescimento do município. Isso inclui usar instrumentos que ajudam a cobrar impostos de forma justa, avaliar impactos ambientais e urbanos e distribuir melhor os ganhos da valorização dos imóveis. Com essas medidas, é possível diminuir desigualdades no uso do solo, priorizar investimentos que melhorem a qualidade de vida da população, recuperar áreas urbanas e ampliar a oferta de terrenos para a moradia social.

Na aplicação dos instrumentos urbanísticos torna-se possível estabelecer o reequilíbrio de forças, a redução das desigualdades observadas na gestão do solo urbano de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais, requalificar áreas urbanas e reforçar o banco de terras para viabilizar moradias sociais, pactuar e estabelecer ações e contrapartidas os proprietários para o cumprimento da função social da propriedade.

Além disso, o poder público pode firmar acordos com proprietários para garantir que os imóveis cumpram sua função social e criar um banco de terras com áreas vazias para apoiar a regularização fundiária e a oferta de moradia, promovendo uma distribuição mais justa dos benefícios na cidade.

Observa-se que hoje as únicas ferramentas urbanísticas de controle e indução de ocupação previstas no Estatuto da Cidade na lei municipal vigente são as ZEIS e o Estudo de Impacto de Vizinhança; ainda assim, com ressalvas quanto à eficácia de sua aplicação ao longo do tempo de vigência da lei.

A seguir serão apresentados os conceitos de alguns dos instrumentos urbanísticos considerados relevantes para o ordenamento territorial de Ouro Preto e seu desenvolvimento mais justo e em consonância com o cumprimento da função social da cidade e da propriedade.

INSTRUMENTOS URBANOS



PARCELAMENTO, EDIFICAÇÃO E USO COMPULSÓRIO (PEUC), IPTU PROGRESSIVO NO TEMPO, DESAPROPRIAÇÃO EM TÍTULOS DA DÍVIDA PÚBLICA:

É um conjunto de instrumentos voltado diretamente às propriedades urbanas que não cumprem sua função social. A partir do momento em que esses imóveis são considerados não utilizados, subutilizados ou não edificados (vazios) pelo poder público, são notificados com a exigência de seu parcelamento, edificação ou utilização. Se essa obrigação não for atendida no prazo estabelecido pelo município, implicará no aumento progressivo do IPTU – regulamentado e com limites claramente estabelecidos – até resultar, após determinado período de progressividade, na possibilidade de desapropriação do imóvel por meio do pagamento com títulos da dívida pública. O Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios (PEUC) vincula-se ao imóvel, e não à pessoa ou empresa proprietária; desse modo, uma vez notificado, o imóvel carrega consigo essa obrigação, cujos prazos não se interrompem caso haja transferência da propriedade.

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA (OUC):

É um dos instrumentos de gestão da valorização imobiliária que rege a elaboração e implementação de projetos urbanos desenvolvidos de modo consorciado, isto é, combinando expectativas e objetivos do poder público, de agentes do mercado e da sociedade civil. Refere-se a intervenções planejadas em trechos do território urbano e define formas de viabilizá-las considerando alguns requisitos mínimos. O princípio fundamental de uma OUC é a articulação de intervenções e medidas, isto é, o planejamento combinado de obras e regulação urbanística com interesses da iniciativa privada para viabilizar a implementação de um projeto urbano de interesse público. A fim de atingir os objetivos identificados no plano da OUC, o instrumento pode prever, entre outros pontos:

- A modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações das normas edilícias, considerado o impacto ambiental delas decorrente;
- A regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente.
- A concessão de incentivos a operações urbanas que utilizam tecnologias visando à redução de impactos ambientais, e que comprovem a utilização, nas construções e uso de edificações urbanas, de tecnologias que reduzam os impactos ambientais e economizem recursos naturais, especificadas as modalidades de design e de obras a serem contempladas." (art. 32, parágrafo 2º, Estatuto das Cidades)

INSTRUMENTOS URBANOS



OUTORGA ONEROSA DE ALTERAÇÃO DE USO (OOAU):

Consiste na definição da cobrança de uma contrapartida sobre a permissão de urbanizar (alterar o uso do solo de rural para urbano) ou alterar o uso do solo permitido (de um uso menos rentável para outro mais rentável; por exemplo, de uso residencial para comercial). Sempre que o Plano Diretor do município delimitar áreas onde a alteração de uso puder ser exercida, a OOAU incidirá sobre os terrenos beneficiados.

A lógica que embasa a OOAU é a da recuperação da valorização da terra. De acordo com o Estatuto da Cidade (art. 26), os recursos auferidos por meio da OOAU devem ser aplicados para:

- Regularização fundiária;
- Execução de programas e projetos habitacionais de interesse social;
- Constituição de reserva fundiária;
- Ordenamento e direcionamento da expansão urbana;
- Implantação de equipamentos urbanos e comunitários;
- Criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes;
- Criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental;
- Proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico.

TRANSFERÊNCIA DO DIREITO DE CONSTRUIR (TDC):

É um instrumento que confere à pessoa proprietária de imóvel a possibilidade de exercer em outro local ou de vender o direito de construir previsto nas normas urbanísticas e que ele ainda não tenha utilizado. A TDC compensa a pessoa proprietária de imóvel situado em área onde houve limitações ao direito de construir, área de proteção ambiental ou área de interesse histórico. De acordo com o Estatuto da Cidade, art. 35, a transferência pode ocorrer em casos de interesse público, quando o imóvel for considerado necessário para pelo menos uma das três finalidades:

- Implantação de equipamentos urbanos e comunitários;
- Preservação, quando o imóvel for considerado de interesse histórico, ambiental, paisagístico, social ou cultural;
- Servir a programas de regularização fundiária, urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda e habitação de interesse social.

INSTRUMENTOS URBANOS



DIREITO DE PREEMPÇÃO:

É um instituto jurídico que confere a uma pessoa física ou jurídica a preferência de compra de determinado imóvel urbano quando a pessoa responsável pela propriedade o coloca à venda. No caso previsto pelo Estatuto da Cidade, trata-se da preferência de compra por parte do poder público. O poder público deve definir uma área ou terreno sobre a qual incide esse direito, desde que seja para projetos de regularização fundiária, programas habitacionais de interesse social, reserva fundiária, implantação de equipamentos públicos ou comunitários, espaços públicos e de lazer ou áreas de preservação ambiental.

ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (EIV):

É um instrumento de gestão complementar ao regramento de parcelamento, uso e ocupação do solo que possibilita a avaliação das consequências da instalação de empreendimentos e atividades de grande impacto, privadas ou públicas, em áreas urbanas. Analisa a influência de tais empreendimentos em sua vizinhança, garantindo a possibilidade de minimizar os impactos indesejados e favorecer impactos positivos para a coletividade. Por esse motivo, é recomendável que seja elaborado antes da aprovação, da autorização de construção e do licenciamento. Este é um instrumento já utilizado pela Prefeitura Municipal de Ouro Preto em seus licenciamentos.



USOS



Plano Diretor
OURO PRETO



USOS



Os usos do solo referem-se às atividades desenvolvidas em um imóvel no território do município, sendo eles de uso residencial, comercial, serviços, indústrias, instituições, misto e especial ou específico.

Conforme disposto no artigo 6º da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, os direitos sociais incluem o acesso à educação, saúde, alimentação e lazer. Nesse contexto, consideram-se como essenciais aqueles equipamentos, serviços e usos de primeira necessidade que cumprem a disponibilidade e o acesso universal a esses direitos sociais fundamentais no aspecto socioespacial, ou seja, no território, assegurando condições mínimas de dignidade à população.

A presente proposta de revisão legislativa incorpora o incentivo à presença equilibrada de habitação, comércio, serviços e atividades produtivas em uma mesma região ou mesmo lote, o chamado uso misto. Esta forma de integração de atividades visa promover a vitalidade urbana, a segurança dos espaços públicos e a redução das desigualdades socioespaciais. Esta estratégia se materializa na proposição de criação ou fortalecimento de centralidades de bairros e distritos articuladas ao sistema viário e ao transporte público coletivo e parte do reconhecimento da necessidade de implantação de comércios diversificados, principalmente nos distritos, contemplando a estratégia de equilíbrio territorial entre oferta de emprego, usos essenciais e moradia.

O acesso aos estabelecimentos de comércio e serviços (os usos) demanda uma análise espacial fundamentada em sua escala, frequência de utilização e grau de adensamento do entorno. Para tanto, o Ministério do Desenvolvimento Regional, por meio da cartilha que consta a Portaria de requisitos técnicos, urbanísticos e socioterritoriais de 2021, estabelece parâmetros referenciais que avaliam as distâncias aceitáveis de deslocamento da população, seja a pé ou por transporte público coletivo, para acesso a esses estabelecimentos.

Para garantir o acesso democrático, eficiente e equitativo a espaços, serviços e oportunidades urbanas, considerando as diferentes condições socioeconômicas da população, é essencial promover uma distribuição mais equilibrada desses usos no espaço urbano, de forma a garantir também a seguridade da população frente aos impactos gerados por eles. Ou seja, **o zoneamento urbano deve prever onde os serviços essenciais estarão localizados e garantir, em conjunto com o planejamento da mobilidade, que a população consiga acessá-los de forma fácil, eficiente e integrada.**



A proximidade entre áreas residenciais e estabelecimentos de comércio, serviços e equipamentos de uso cotidiano reduz a necessidade de deslocamentos longos, tanto por transporte público quanto por transporte individual motorizado, incentivando o deslocamento ativo. Dessa forma, aproxima-se do princípio da acessibilidade universal, contribuindo para a efetivação dos direitos da população (Ministério das Cidades, 2017). Partindo dessa premissa do reconhecimento e fomento às centralidades (em diversas escalas), torna-se fundamental estabelecer um entendimento dos **usos essenciais**, novo conceito proposto nesta revisão do Plano Diretor.

1. Equipamentos públicos essenciais:

Equipamentos essenciais são estruturas públicas destinadas à prestação de serviços de saúde, educação, lazer e assistência social, voltadas ao uso institucional a fim de garantir o exercício dos direitos básicos da população. Os mesmos devem ser distribuídos por distâncias alcançáveis por mobilidade ativa e/ou por transporte público coletivo. Esses equipamentos podem ser classificados de usos eventuais, que requer uma macroestrutura, e de usos cotidianos, que demandam uma microestrutura:

- **Macroescala (uso essencial eventual):**

- Saúde: Hospitais, Policlínica e UPA;
- Lazer: Ginásios poliesportivos;
- Assistência Social: CREAS, Unidades de Acolhimento, Conselho Tutelar, Centro POP, Centros de Convivência.

- **Microescala (uso cotidiano - essencial):**

- Educação básica: Ensino infantil - creches e pré escola, Ensino fundamental, Ensino médio;
- Saúde básica: UBS, restaurante popular;
- Lazer: Praças e quadras esportivas;
- Assistência social básica: CRAS.

2. Serviços essenciais de infraestrutura:

A prestação de serviços diz respeito ao fornecimento de atividades e funções que atendam às necessidades coletivas, sejam elas realizadas por entidades públicas ou privadas. Incluem-se nesse conceito os serviços públicos de infraestrutura urbana, governança e administração pública, atividades de associação comunitária sem fins lucrativos, bem como serviços privados de natureza comercial, profissional ou técnica.

Serviços essenciais são serviços públicos indispensáveis ao funcionamento da cidade e do bem estar da população, garantindo os direitos básicos, os quais se enquadram nos serviços de infraestrutura urbana, podendo ser organizados em macro e micro infraestruturas, conforme segue:



As macro infraestruturas englobam unidades de tratamento e distribuição (como água, esgoto, gestão de resíduos e eletricidade), bem como estruturas de governança e administração. **As micro infraestruturas** compreendem a distribuição de água potável, rede de coleta de esgoto sanitário, a distribuição de energia elétrica e os serviços de limpeza urbana.

3. Usos cotidianos comerciais e de serviços:

Os usos não residenciais também podem ser classificados por sua **escala e frequência de demanda**:

- **Os usos estruturantes** correspondem a atividades industriais e de grande porte, como por exemplo cultivo, indústrias, construção, transporte e armazenagem, informação e comunicação, financeiras, imobiliárias, científicas e administrativas;
- **Os usos eventuais**, caráter eventual de comércios e serviços incluem o comércio varejista (supermercados, postos de combustível, materiais de construção, informática, vestuário, calçados, jóias), hotéis, restaurantes, serviços de TI, financeiros, jurídicos, consultoria, gestão e publicidade, instituições religiosas;
- **Os usos cotidianos**, que são de uso cotidiano e essenciais de comércios e serviços dizem respeito ao comércio varejista de primeira necessidade, com predominância de produtos alimentícios e farmacêuticos (minimercados, mercearias, armazéns, padarias, açougues, peixarias, hortifrutigranjeiros, bebidas e farmácias).

Nesse contexto, a proposta do Plano Diretor estabelece condições para a existência e distribuição desses estabelecimentos, no qual leva em conta o adensamento existente e a segurança ambiental, desde que compatíveis e toleráveis ao uso residencial, de modo a mitigar repercussões negativas relativas ao tráfego, à capacidade da infraestrutura, ruídos, vibrações e poluição ambiental.

A partir da compreensão dos usos do solo, de sua escala de atendimento e de seu grau de necessidade, a proposta referente aos usos no território do município se baseou na análise da classificação do código CNAE 2.0, a Classificação Nacional de Atividades Econômicas estabelecida pelo IBGE, que detalha as atividades compreendidas em cada categoria definida pela metodologia do Instituto. Com base na análise dos impactos de cada grupo de atividades ao uso residencial no entorno da atividade, essa sistematização possibilita a indicação dos usos permitidos em cada uma das zonas, assegurando coerência entre o ordenamento territorial, a dinâmica urbana e as diretrizes do planejamento urbano.

USOS



Assim, com o objetivo de ordenar e controlar o uso e a ocupação do solo, a proposta do Plano evita a implantação de empreendimentos ou atividades incompatíveis com a dinâmica e a urbanidade do entorno e prevenindo incomodidades. Para isso, os usos Não Residenciais (NR) foram reclassificados e regulamentados com base em quatro critérios principais (matriz de repercussão): o potencial de geração de viagens (PGV), o porte, hierarquia viária e as incomodidades ambientais das atividades ou empreendimentos. Esses critérios avaliam a intensidade dos impactos urbanos associados e orientam sua localização adequada no território.

NÃO RESIDENCIAL COMPATÍVEIS (NRC):

Atividades não residenciais de natureza administrativa, institucional, comercial ou de serviços de microescala, sendo usos essenciais, com abrangência de atendimento local e capacidade de atrair predominantemente usuários do próprio bairro, bem como atividades de prestação direta de serviços. São, em grande parte, desenvolvidas em pequenos estabelecimentos, escritórios ou no próprio domicílio, inclusive na modalidade on-line ou com prestação de serviços a domicílio.

Em razão dessas características, não se caracterizam como polos geradores de viagens e apresentam baixo potencial de incomodidade à vizinhança, sendo compatíveis com áreas predominantemente residenciais e com a dinâmica urbana local.

NÃO RESIDENCIAL TOLERÁVEIS (NRT):

Atividades não residenciais de natureza administrativa, institucional, logística, comercial ou de serviços de mesoescala, de usos essenciais e eventuais, que, em razão de sua escala de operação, área construída e abrangência de atendimento, podem atrair usuários de diferentes localidades.

Apresentam impacto urbano moderado, caracterizadas como polos geradores de viagens por apresentarem fluxo de pessoas e veículos que podem ocasionar incômodos pontuais à vizinhança, especialmente relacionados a ruídos, horários de funcionamento e circulação viária. Por esse motivo, sua implantação em áreas urbanas é limitada ao porte e impacto gerado pelo estabelecimento, sendo toleráveis em áreas residenciais, desde que condicionadas à avaliação e mitigação dos impactos por meio de Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV).



NÃO RESIDENCIAL ESPECIAIS (NRE):

Atividades não residenciais de natureza especial de alto impacto urbano caracterizadas como polos geradores de volume de tráfego elevado, incompatíveis com áreas predominantemente residenciais, por apresentarem alto potencial de incomodidade.

Apresentam fluxo de pessoas e veículos que podem ocasionar incômodos à vizinhança, com uso intensivo de infraestrutura, bem como efeitos cumulativos sobre o entorno urbano, sendo não toleráveis em áreas residenciais, que demandam localização criteriosa e controle técnico condicionados à avaliação e mitigação dos impactos por meio de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV).

NÃO RESIDENCIAL INDUSTRIAL (NRI):

Atividades não residenciais de natureza industrial, tratamento e distribuição, de impacto urbano e ambiental, caracterizadas como polos geradores de volume de tráfego elevado, incompatíveis com áreas predominantemente residenciais, por apresentarem alto potencial de incomodidade.

Apresentam fluxo de pessoas e veículos que podem ocasionar incômodos à vizinhança, com uso intensivo de infraestrutura, riscos ambientais, sanitários ou de segurança, bem como efeitos cumulativos sobre o entorno urbano, sendo não toleráveis em áreas residenciais, que demandam localização criteriosa e controle técnico condicionados à avaliação e mitigação dos impactos por meio de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e que sejam viabilizados por prévia análise do EIA/RIMA nos órgãos competentes.



A classificação dos usos aqui proposta estabelecerá se estudos específicos podem ser necessários para avaliar os impactos e quais desses instrumentos urbanísticos ou ambientais poderão ser exigidos na análise de instalação de cada uma das atividades, como por exemplo o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), o Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV), o Relatório de Impacto na Circulação (RIC), o Estudo de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), estudos hidrológicos, entre outros. Para as minutas de projetos de lei, a **classificação por CNAE's (atividades)** será apresentada em tabelas específicas que definirão portanto sua classificação em função dos impactos medidos a partir da matriz de repercussão.



MOBILIDADE URBANA



Plano Diretor
OURO PRETO



MOBILIDADE URBANA



A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587 de 2012, define mobilidade urbana como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço e estabelece, entre seus princípios, a promoção da acessibilidade e da mobilidade da população, associadas à redução dos impactos ambientais, sociais e econômicos decorrentes dos deslocamentos nas cidades.

No planejamento urbano, mobilidade e acessibilidade são conceitos complementares, porém distintos. A mobilidade refere-se à facilidade de deslocamento de pessoas e cargas no território, relacionada às condições de circulação proporcionadas pela infraestrutura viária e pelos diferentes modos de transporte. A acessibilidade, por sua vez, corresponde à viabilidade de conexão entre origens e destinos das viagens, sendo influenciada pela conectividade da rede viária, pela proximidade entre atividades urbanas e pela disponibilidade de sistemas de transporte.

Nesse contexto, o município de Ouro Preto apresenta um território marcado por condicionantes físicos e urbanísticos, composto por 13 distritos e diversas localidades, o que configura uma rede complexa de deslocamentos. A dinâmica local, influenciada pelo turismo, pela atividade universitária e pela mineração, geram demandas diversificadas de mobilidade. Nesse cenário, a circulação depende fortemente de eixos viários estruturantes que, ao mesmo tempo em que garantem a articulação do território, também concentram conflitos e limitações de infraestrutura, evidenciando a necessidade de qualificação da rede viária e de soluções integradas.





Diante dessa complexidade e reconhecendo que as dificuldades de deslocamento em Ouro Preto não se concentram em uma única dimensão, mas se manifestam de forma abrangente em todas escalas territoriais, a mobilidade urbana deve ser compreendida de forma articulada, considerando:

MACROESCALA REGIONAL:

Envolve as conexões com municípios vizinhos (Mariana, Itabirito, Congonhas, Ouro Branco, etc) e com a Região Metropolitana de Belo Horizonte, estruturadas principalmente pelas rodovias federais e estaduais;

ESCALA MUNICIPAL:

Abrange a articulação entre a sede, os distritos e as demais localidades, por meio da rede de rodovias e estradas municipais, evidenciando a forte dependência do sistema rodoviário para a integração do território;

ESCALA INTRAURBANA:

Relaciona-se à classificação das vias, à integração entre os diferentes modos de transporte e às condições de circulação, refletidas na qualificação do transporte público coletivo, na gestão dos fluxos e na promoção da segurança viária;

MICROESCALA:

Refere-se às condições cotidianas de deslocamento da população, associadas à qualidade dos espaços públicos, à caminhabilidade, à acessibilidade universal, à segurança viária e à infraestrutura voltada à mobilidade ativa, como calçadas adequadas e travessias seguras

Cabe destacar que, conforme evidenciado nas oficinas e fóruns participativos ocorridos no processo de revisão do Plano Diretor, a mobilidade urbana se consolidou como o **tema mais recorrente entre as demandas da população**, refletindo diretamente as dificuldades enfrentadas no dia a dia.

Nesse sentido, as propostas do Plano de Mobilidade retomam essa pauta de forma abrangente, reconhecendo que tratar da mobilidade implica considerar não apenas o sistema viário, mas também a diversidade de modos de deslocamento, a integração entre as diferentes escalas territoriais e sua relação direta com o uso e ocupação do solo.

MOBILIDADE URBANA



Nesse sentido, o Plano de Mobilidade Urbana deve ser compreendido como um instrumento de gestão integrado, que **articula** a infraestrutura viária, o transporte coletivo e individual, a mobilidade ativa e a logística urbana à forma de ocupação do solo, à localização das atividades urbanas, à implantação de equipamentos públicos e à distribuição das densidades. Dessa forma, contribui para tornar os deslocamentos mais seguros e sustentáveis e para a construção de uma estrutura territorial mais equilibrada e eficiente, capaz de atender às necessidades atuais e futuras de mobilidade da população do município.

Ainda, o Plano de Mobilidade deve propor um conjunto de intervenções físicas, operacionais e de políticas públicas, de forma articulada e sistêmica, visando garantir a integração territorial entre a Sede municipal, os distritos e as demais localidades, a estruturação de eixos viários estratégicos articulados ao zoneamento urbano proposto e o fortalecimento da relação entre mobilidade urbana e condições de acessibilidade. Deve, também, sempre que possível, priorizar os modos ativos de deslocamento, como a caminhada e o uso da bicicleta, incluindo a identificação de trechos com potencial para a implantação de ciclovias e outras infraestruturas voltadas à mobilidade ativa, com o objetivo de promover um modelo de mobilidade urbana mais sustentável e facilitar os deslocamentos cotidianos.

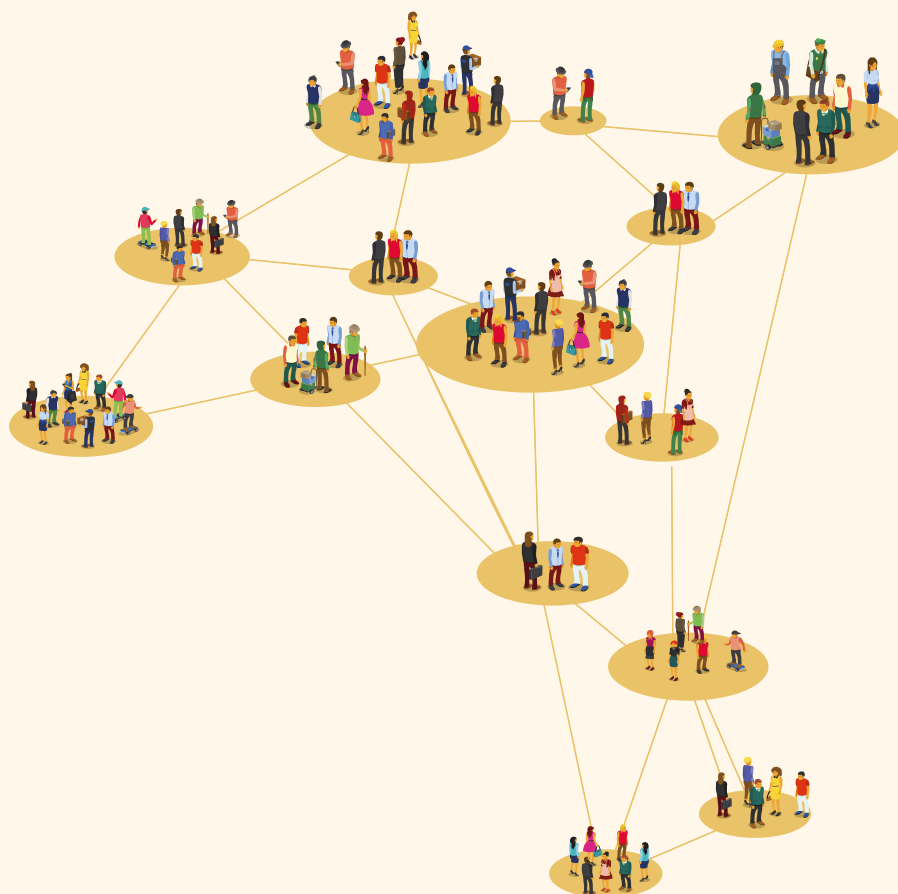


SISTEMA VIÁRIO E ESTRUTURA DE CONECTIVIDADE

O sistema viário municipal desempenha papel central na organização da cidade e na forma como as pessoas se deslocam no dia a dia. Mais do que permitir a circulação de pessoas e mercadorias, a rede viária garante o acesso aos serviços urbanos, conecta centralidades e possibilita a integração entre a Sede, os distritos e as demais localidades.

Em Ouro Preto, em razão de suas particularidades territoriais, essa função é ainda mais importante. A rede viária não se restringe à função de viabilizar o trânsito, desempenhando também papel fundamental na garantia do direito de acesso e na ampliação das oportunidades urbanas para a população. Nesse sentido, configura-se como elemento estruturante do funcionamento da cidade, ao favorecer a convivência, o uso qualificado dos espaços públicos e a diversidade de atividades.

Dito isso, a qualificação do sistema viário deve considerar não apenas a fluidez do tráfego, mas sobretudo a capacidade de articular o território, integrar diferentes funções urbanas e potencializar o uso democrático da cidade.





SISTEMA VIÁRIO E ESTRUTURA DE CONECTIVIDADE

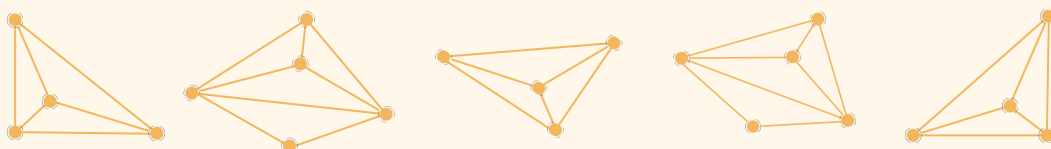
METODOLOGIA PARA A DEFINIÇÃO DA CENTRALIDADE DA REDE VIÁRIA

Com o objetivo de orientar tecnicamente a definição das diretrizes viárias, dos eixos estratégicos e da hierarquia viária do município, foi adotada uma metodologia baseada na análise da rede de circulação. Essa abordagem utiliza métricas de centralidade para compreender como as vias se conectam e como os deslocamentos ocorrem no território.

A metodologia parte da Teoria dos Grafos, que representa a rede viária como um conjunto de pontos (interseções) conectados por linhas (vias), permitindo analisar, de forma sistemática, as relações de conectividade e acessibilidade. A partir dessa modelagem, foi aplicada a análise de centralidade de intermediação, por meio da ferramenta v.net centrality no ambiente geoprocessamento, que identifica as vias que concentram maior número de caminhos mínimos dentro da rede e, conseqüentemente, pode-se entender que são as vias mais utilizadas nos percursos diários da população.

Assim, é possível reconhecer os trechos viários que concentram maior número de deslocamentos potenciais e que, por isso, desempenham papel mais relevante na estrutura da mobilidade urbana. A exemplo da BR-356, identificada como eixo estruturante de elevada relevância por seu papel na conexão territorial interna e na articulação com municípios vizinhos e com a rede rodoviária estadual e municipal, destacam-se, igualmente, vias de importância estratégica na estrutura urbana local, como a Rua Tombadouro, no distrito de Cachoeira do Campo, a Rua Padre Rolim, na sede, e as ruas Francisco Coelho e Padre Pedrosa, em Amarantina, entre outras. Essas vias tendem a funcionar como eixos estruturantes, fundamentais para a conexão entre diferentes áreas do município e para a continuidade da rede viária.

Os resultados dessa análise contribuem para uma compreensão mais clara do funcionamento do sistema viário, permitindo identificar áreas melhor conectadas e outras com menor nível de integração. Dessa forma, oferecem subsídios técnicos para a definição da hierarquia viária, a priorização de investimentos e a formulação de diretrizes de mobilidade urbana, apoiando decisões alinhadas à realidade do território.





SISTEMA VIÁRIO E ESTRUTURA DE CONECTIVIDADE

MALHA RODOVIÁRIA

A malha rodoviária de Ouro Preto constitui o principal suporte estrutural da mobilidade municipal, desempenhando papel central na articulação territorial entre o distrito Sede, os doze distritos e as demais localidades, além de garantir as conexões com os municípios vizinhos e com a Região Metropolitana de Belo Horizonte. Em um território de extensão significativa, relevo acidentado e distribuição dispersa da população, a rede rodoviária não se limita à função de viabilizar a circulação de veículos, mas cumpre a condição essencial da garantia do acesso da população aos serviços urbanos para o desenvolvimento das atividades econômicas, como a produção agropecuária, da mineração e do turismo, além da integração social e espacial do território.

A partir da metodologia aplicada, a malha viária foi estruturada em quatro categorias hierárquicas, cujas as duas funções da macroescala regional são descritas a seguir.

RODOVIAS FEDERAIS

As rodovias federais que atravessam o território de Ouro Preto representam os principais eixos de conexão regional e metropolitana do município. A BR-356 configura-se como o eixo estruturante de maior relevância, atravessando longitudinalmente o território e garantindo a ligação da sede municipal com os municípios de Mariana, Itabirito e com os vetores de acesso à Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Sua importância foi confirmada pela análise de centralidade de intermediação aplicada à rede viária municipal, que a identificou como a via de maior fluxo potencial de todo o sistema. Além de sua função no transporte de pessoas, a BR-356 desempenha papel decisivo no escoamento da produção mineral, no abastecimento e no tráfego de cargas, sendo também o principal corredor de acesso turístico ao município.

A concentração de fluxos nesse eixo, no entanto, gera conflitos em trechos com características de travessia urbana, especialmente nos núcleos distritais por onde passa, demandando atenção especial à compatibilização entre a função de mobilidade regional e as dinâmicas locais de convivência, acesso e segurança viária. E, também com o aumento gradual do transporte de carga pelas mineradoras, oferecendo um impacto na fluidez e segurança no transporte de pessoas..



SISTEMA VIÁRIO E ESTRUTURA DE CONECTIVIDADE

RODOVIAS ESTADUAIS

As rodovias estaduais complementam a estrutura de conexão territorial, articulando Ouro Preto a municípios como Ouro Branco, Conselheiro Lafaiete, Itabirito e Piranga, bem como a conexão interna das distintas porções do município. Esses eixos respondem por parcela significativa do tráfego de passageiros em transporte coletivo intermunicipal e pelo escoamento de produtos agropecuários e insumos para as atividades produtivas locais.

Assim como as federais, as rodovias estaduais assumem caráter de travessia urbana em vários distritos, gerando a necessidade de tratamentos específicos nos pontos de maior conflito entre o fluxo de passagem e a dinâmica local, particularmente no que diz respeito à segurança de pedestres e ao acesso às edificações lindeiras

Já em escala municipal, a categorização da malha viária seguiu critérios técnicos e participativos que consideraram três aspectos fundamentais para a funcionalidade e a resiliência da rede viária:

- **Conexão entre localidades, áreas rurais e sedes distritais:** os eixos estratégicos foram selecionados por sua capacidade de articular núcleos populacionais que, de outra forma, dependeriam exclusivamente de rotas longas ou indiretas para acessar serviços essenciais, como transporte escolar, atendimento de saúde, assistência social e segurança pública, bem como equipamentos públicos, como escolas, unidades básicas de saúde, hospitais e demais estruturas localizadas nos distritos ou na sede municipal.
- **Proximidade e acesso às áreas de produção rural:** foram priorizados os eixos que atendem diretamente comunidades e propriedades rurais, permitindo o escoamento da produção agropecuária, como hortifrutigranjeiros, laticínios e outros produtos alimentícios, com maior eficiência logística, reduzindo conflitos com áreas urbanizadas e contribuindo para a viabilidade econômica das atividades do campo.
- **Redundância da rede e resiliência territorial:** adotou-se como critério a capacidade da rede de oferecer rotas alternativas entre as mesmas origens e destinos. As rodovias municipais estratégicas foram, portanto, identificadas também por sua função de garantir que, em situações de interrupção de um eixo principal, a população disponha de percursos alternativos para acessar a malha viária estruturante.



SISTEMA VIÁRIO E ESTRUTURA DE CONECTIVIDADE

Dito isso, as vias municipais foram categorizadas em:

RODOVIAS MUNICIPAIS ESTRATÉGICAS

Constituem a espinha dorsal da integração interna do território de Ouro Preto, ou seja, desempenha um papel estruturante na articulação entre distritos, localidades e áreas produtivas, além de estabelecer conexões com a malha rodoviária estadual e federal. Essas vias exercem função estratégica tanto na mobilidade da população quanto na logística de cargas, especialmente associadas às atividades produtivas locais. Também se destacam por sua importância na garantia da continuidade da rede, funcionando como alternativas em situações de interrupção de eixos principais e contribuindo para a resiliência territorial.

ESTRADAS MUNICIPAIS

As estradas municipais correspondem à capilaridade da rede viária, garantindo o acesso às propriedades rurais, pequenas comunidades e regiões mais remotas do território. Embora não integrem os eixos estruturantes de maior fluxo, são fundamentais para a universalização do acesso e para a inclusão territorial das parcelas da população que habitam áreas fora do alcance das rodovias de maior hierarquia.

A integração entre as diferentes categorias da malha rodoviária (federal, estadual, municipal estratégica e estradas municipais) é o que possibilita garantir ao município de Ouro Preto estar conectado desde o urbano ao não urbano, produção e mercado, comunidade e serviços, e que serve de base para as demais políticas do Plano Diretor.



SISTEMA VIÁRIO E ESTRUTURA DE CONECTIVIDADE

DIRETRIZES VIÁRIAS

A partir das contribuições da população nas Oficinas de Leitura Comunitária, a mobilidade urbana se consolida como a temática mais recorrente, evidenciando sua centralidade na experiência cotidiana dos deslocamentos em todo o território municipal. Nesse sentido, a melhoria das condições de ir e vir está diretamente relacionada à capacidade da rede viária em responder às demandas atuais e futuras, especialmente diante das áreas de expansão e adensamento previstas no macrozoneamento e no zoneamento urbano.

Para isso, torna-se necessário não apenas ampliar a rede por meio da criação de novas conexões viárias, mas também promover a reestruturação e qualificação das vias existentes, muitas das quais já apresentam limitações operacionais, conflitos de uso e condições inadequadas de segurança. A implantação de novas vias deve priorizar o fortalecimento da conectividade e a melhor distribuição dos fluxos, contribuindo para reduzir sobrecargas e melhorar a articulação entre bairros, distritos e centralidades.

De forma complementar, é fundamental intervir na infraestrutura existente, com foco na qualificação de pontos críticos, na reestruturação de eixos viários estratégicos e na adequação das condições de circulação às características do entorno urbano.

Nesse contexto, as diretrizes viárias devem incorporar para as novas vias intraurbanas, os princípios do desenho urbano voltado a vias completas, garantindo que as vias atendam de forma integrada aos diferentes modos de deslocamento. Isso implica a implantação de calçadas contínuas e acessíveis, travessias seguras e bem localizadas, pontos de parada de transporte coletivo adequadamente estruturados, espaços para circulação de ciclistas quando pertinente, além de iluminação pública eficiente, mobiliário urbano, arborização e organização do estacionamento.



SISTEMA VIÁRIO E ESTRUTURA DE CONECTIVIDADE

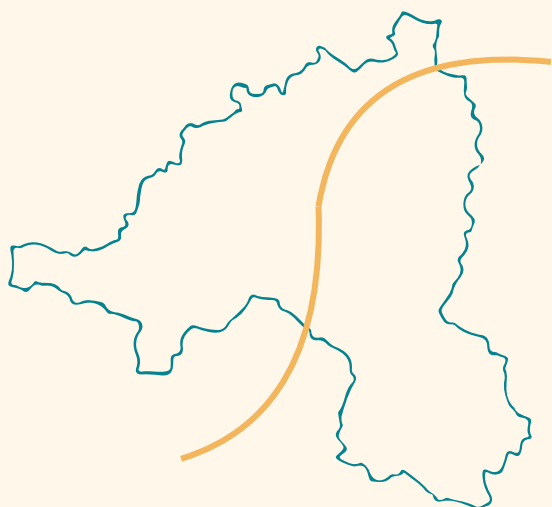
DIRETRIZES VIÁRIAS

Por fim, o dimensionamento das vias deve estar alinhado à sua função e aos fluxos previstos, evitando soluções que priorizem excessivamente o tráfego de veículos em detrimento da segurança e da qualidade do espaço urbano. Estruturando um sistema viário capaz de atender os diferentes modos de transporte e contribuir para a melhoria da qualidade e segurança dos deslocamentos no território municipal.

Considerando as particularidades do território municipal e as contribuições advindas das Oficinas de Leitura Comunitária, as proposições de diretrizes viárias foram organizadas em duas categorias:

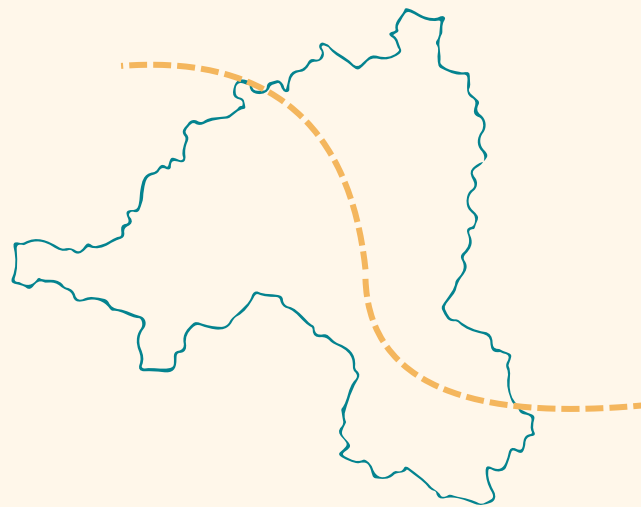
DIRETRIZES VIÁRIAS EXISTENTES

Correspondem a vias já consolidadas que, em função das características de sua infraestrutura, dos volumes de tráfego e das limitações físicas e operacionais, demandam intervenções de requalificação e adequação.



DIRETRIZES VIÁRIAS PROJETADAS

Referem-se a novas conexões viárias a serem implantadas ao longo da vigência do Plano Diretor, com o objetivo de ampliar a conectividade, contribuir para a redistribuição dos fluxos e reduzir a sobrecarga do sistema viário atual.





SISTEMA VIÁRIO E ESTRUTURA DE CONECTIVIDADE

HIERARQUIA VIÁRIA

A definição da hierarquia viária tem como objetivo classificar as vias de acordo com a função que desempenham na circulação, orientando o dimensionamento, o controle de velocidades e acessos, bem como a adequada distribuição dos fluxos no território municipal. Nesse sentido, a hierarquização permite estruturar o sistema viário de forma coerente com as dinâmicas urbanas, articulando-se às atividades desenvolvidas no território e às demandas por deslocamento. Assim, organiza-se a rede em diferentes níveis funcionais, que vão desde eixos de articulação territorial, com maior capacidade e continuidade, até vias destinadas predominantemente ao atendimento local.

Vale ressaltar que a hierarquia viária proposta se aplica exclusivamente à área interna do perímetro urbano, sendo que, fora desse limite, a malha rodoviária assume o papel de estruturar o território, classificando os eixos rodoviários estruturantes e as rodovias municipais estratégicas.

A hierarquia viária municipal é classificada em:

ARTERIAIS	Correspondem às vias de maior importância e conectividade do sistema viário no perímetro urbano, concentrando elevados volumes de tráfego. São responsáveis pela estruturação da circulação urbana e regional. Apresentam, em geral, maiores valores de centralidade e desempenham papel fundamental na conexão entre diferentes centralidades, localidades, distritos e principais acessos ao município, devendo garantir condições adequadas de fluidez, compatíveis com velocidades moderadas;
COLETORAS	Desempenham função intermediária no sistema de circulação, conectando as vias locais às vias arteriais. São destinadas à coleta e distribuição do tráfego entre bairros e loteamentos, devendo assegurar a continuidade dos deslocamentos, com velocidades inferiores às das vias arteriais.
LOCAIS	Correspondem às vias de menor volume de tráfego e baixa velocidade, destinadas predominantemente à circulação interna dos bairros e ao acesso direto aos lotes e edificações, com prioridade para a convivência entre os diferentes modos de deslocamentos



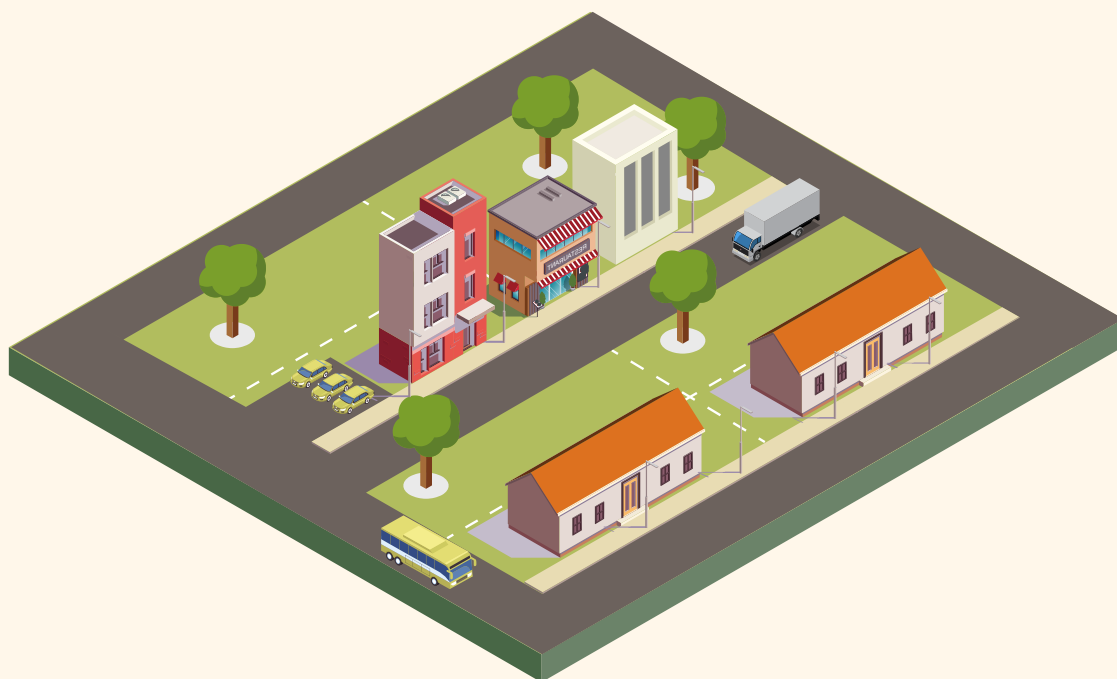
SISTEMA VIÁRIO E ESTRUTURA DE CONECTIVIDADE

HIERARQUIA VIÁRIA

Destaca-se que a hierarquia viária proposta foi definida com base no **caráter funcional das vias**, considerando seu papel na estrutura de circulação do município e de seus distritos. Ainda assim, reconhece-se que, em áreas urbanas consolidadas, determinadas vias, especialmente aquelas classificadas como arteriais, como as ruas Tombadouro, em Cachoeira do Campo, Francisco Coelho, em Amarantina, e Padre Rolim, na sede, demandam intervenções que adequem suas condições físicas e operacionais às funções que desempenham.

Nesses casos, podem ser necessárias reconfigurações do leito viário, reorganização dos espaços de circulação, qualificação das calçadas, medidas de controle de velocidade, implantação de travessias seguras e ajustes nas condições de acessibilidade, de modo a compatibilizar a função de mobilidade com o contexto urbano e com o uso do entorno.

Nesse contexto, as iniciativas de moderação de tráfego configuram-se como instrumentos fundamentais para a qualificação dessas vias, ao promover a adequação da circulação às características do ambiente urbano contribuindo para um ambiente urbano mais seguro, acessível e equilibrado.



CONCLUSÃO

O presente Caderno de Proposições consolida o conjunto de diretrizes, instrumentos e estruturas normativas que orientarão o ordenamento territorial do Município de Ouro Preto no horizonte dos próximos dez anos. Por meio da territorialização dos instrumentos do Estatuto da Cidade, do macrozoneamento, do zoneamento urbano, dos parâmetros urbanísticos e das diretrizes de mobilidade, este documento traduz, em linguagem técnica e jurídica, a visão de futuro construída coletivamente ao longo do processo participativo do Plano Diretor Municipal. Trata-se, portanto, de mais do que uma atualização normativa: é a expressão espacial e institucional de um projeto de município que escolhe crescer de forma resiliente, equânime e comprometida com a preservação do patrimônio cultural e ambiental.

O Macrozoneamento cumpre, nessa estrutura, a função de organizar as grandes categorias de vocação e ordenamento do território municipal — diferenciando a Macrozona Urbana das demais macrozonas de proteção ambiental, interesse mineral, uso rural e ocupação controlada — e de estabelecer as diretrizes gerais que condicionam e orientam o detalhamento do zoneamento urbano. O Zoneamento, por sua vez, desdobra essas diretrizes em zonas urbanas específicas, cada qual dotada de parâmetros urbanísticos ajustados à capacidade de suporte ambiental e de infraestrutura de cada porção do território: das Zonas de Proteção Especial e Ambiental, que resguardam os ativos patrimoniais e ambientais, às Zonas de Adensamento Controlado e de Adensamento, que induzem o crescimento qualificado onde a infraestrutura instalada ou a instalar e a morfologia urbana o permitem; das Zonas de Intervenção Especial, que respondem à realidade dos territórios de risco geológico e hidrológico com instrumentos de desocupação assistida e recuperação ambiental, às Zonas Industrial e Mineral, que impõem condicionantes à coexistência entre as atividades minerária e industrial já instaladas e o tecido urbano consolidado.

A efetivação da função social da propriedade urbana — princípio constitucional e fundamento do Estatuto da Cidade — perpassa transversalmente todas as proposições deste Caderno. A redução do lote mínimo nas Zonas de Adensamento Controlado, a delimitação das Zonas de Especial Interesse Social com parâmetros flexibilizados para regularização fundiária e produção habitacional, a aplicação prioritária do Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios (PEUC) e do IPTU Progressivo nas áreas subutilizadas servidas por infraestrutura pública, e a operacionalização da Transferência do Direito de Construir como mecanismo de equilíbrio entre zonas de restrição e zonas de adensamento compõem um conjunto articulado de respostas à barreira de acesso à terra urbanizada identificada no diagnóstico participativo.

CONCLUSÃO

Essas proposições afirmam, em termos concretos e territorialmente localizados, que o direito de construir é subordinado ao cumprimento de uma função social e que a cidade formal deve ser acessível a todos os seus habitantes, independentemente de sua capacidade econômica.

As diretrizes de mobilidade urbana, expressas nos mapas de proposta viária, hierarquia do sistema viário e diretrizes de transporte, articulam-se ao zoneamento como vetor estratégico de indução do desenvolvimento: o adensamento é incentivado preferencialmente nas zonas com maior oferta de transporte público coletivo e conectividade viária, enquanto novos parcelamentos ficam condicionados à integração orgânica ao sistema viário existente, evitando a criação de núcleos isolados e a sobrecarga das vias locais. A resiliência climática, por sua vez, é incorporada como dimensão estruturante das proposições, com diretrizes de infraestrutura verde e azul, adoção de Soluções Baseadas na Natureza (SbN) nos novos parcelamentos, prioridade à Bacia do Rio Maracujá nas obras de macrodrenagem e separação de redes mistas, e mapeamento das Áreas de Diretrizes Especiais de Risco (ADE-R) como condicionantes vinculantes ao uso e à ocupação do solo. A gestão da redução de riscos de desastres e a universalização do saneamento ambiental são, nesse contexto, não apenas metas setoriais, mas princípios que perpassam a estrutura normativa do Plano Diretor como um todo.

A partir da organização e territorialização das propostas aqui apresentadas, o próximo passo essencial será o detalhamento das medidas estruturantes de obras e gestão, bem como a definição de métricas e indicadores para o acompanhamento sistemático da implementação do Plano Diretor e de suas leis complementares previstas neste processo. Essas informações são fundamentais para a transformação das intenções em ações concretas, mensuráveis e passíveis de avaliação pública. A efetividade do Plano Diretor não se realiza no momento de sua aprovação legislativa, mas no exercício cotidiano da gestão territorial — na aplicação consistente das normas, na condução transparente dos processos, no monitoramento contínuo das transformações do território e na manutenção dos espaços de participação social que garantam a legitimidade e a atualidade permanente das escolhas coletivas aqui expressas. O Plano Diretor Municipal de Ouro Preto é: o compromisso de uma cidade que reconhece o valor do território que habita e que assume, perante as gerações futuras, a responsabilidade de transmiti-lo mais justo, mais seguro e mais vivo.

LISTA DE ANEXOS

1. Mapa de Proposta de Macrozoneamento
2. Mapa de Proposta de Zoneamento
3. Mapa Rodoviário
4. Mapa de Proposta de Diretrizes Viárias
5. Mapa de Hierarquia Viária

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARROIO TRINTA. Ato nº 6698423, de 11 de dezembro de 2024. Diário Oficial dos Municípios de Santa Catarina – DOM/SC. Florianópolis, 11 dez. 2024. Tabela de Usos CNAE. Decreto nº 2656/2024. Disponível em: <https://static.dom.sc.gov.br/?r=site/atoView&id=6698423> Acesso em: 22 jan. 2026.

BARROSO, Leônidas Conceição; ABREU, J. F. Explorando a Teoria de Grafos no Tratamento de Problemas Geográficos. Sistemas, Cibernética e Informática, v. 9, n. 2, 1998.

BARROSO, Leônidas Conceição; DE ARAÚJO BARROSO, Magali Maria. Estudo da rede rodoviária da mesorregião do vale do mcuri-mg por meio de teoria dos grafos, 1998.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm Acesso em: 22 jan. 2026.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Manual de projeto geométrico de travessias urbanas. Brasília: DNIT, 2010. Disponível em: https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/ipr/coletanea-de-manuais/vigentes/ipr_740_manual_projetos_geometricos_travessias_urbanas.pdf. Acesso em: 11 mar. 2026.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE; Comissão Nacional de Classificação – CONCLA. Introdução à Classificação Nacional de Atividades Econômicas – CNAE versão 2.0. [S.l.]: IBGE, [s.d.]. Disponível em: https://concla.ibge.gov.br/images/concla/documentacao/CNAE20_Introducao.pdf Acesso em: 21 jan. 2026.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 4 jan. 2012.

BRASIL. Ministério das Cidades. Guia de medidas de moderação de tráfego. Brasília: Ministério das Cidades, 2024. Disponível em: https://www.gov.br/cidades/pt-br/central-de-conteudos/publicacoes/mobilidade-urbana/arquivos/GuiadeMedidasdeModeraodeTrfego_2024.pdf. Acesso em: 19 fev. 2026.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Habitação. Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana. Caderno 2 Parâmetros Referenciais – Qualificação da Inserção Urbana. Apoio técnico: ITDP Brasil. Brasília, dez. 2017. 53 p. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/assuntos/publicacoes/arquivos/arquivos/caderno2parametrosreferenciais.pdf> Acesso em: 22 jan. 2026.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Regional. Cartilha: Portaria de requisitos técnicos, urbanísticos e socioterritoriais. Brasília, 2021. Disponível em: https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/habitacao/arquivos/2021_12_01modelocartilha_web.pdf Acesso em: 21 jan. 2026.

MAES, Joachim; JACOBS, Sander. Nature-based solutions for Europe's sustainable development. Conservation Letters, v. 10, n. 1, p. 121-124, 2017

MORELLI, André Borgato; CUNHA, André Luiz. Verificação de vulnerabilidades em redes de transporte: uma abordagem pela teoria dos grafos. Transportes, v. 29, n. 1, p. 161-172, 2021.

NACTO – NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS. Guia global de desenho de ruas. São Paulo: Senac, 2018

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO

TELEFONES

(31) 3559 - 3108

(31) 3559 - 3340

EMAIL

planodiretor@ouopreto.mg.gov.br

SITE

www.ouopreto.mg.gov.br/planodiretor

ENDEREÇO

Avenida Juscelino Kubitscheck, nº 31-C, Bauxita - Ouro Preto, MG, 35402-179

