



POLÍTICA  
URBANA

NOTA TÉCNICA  
Nº 7/2025

# Características urbanísticas e estudo de traçado do Anel Rodoviário, no trecho entre os bairros das Indústrias e Vista Alegre



Bruno Dias Lana

7.  
N



**DIRETORIA GERAL**

Christian Aquino Cota

**DIRETORIA DO PROCESSO LEGISLATIVO**

Frederico Stefano de Oliveira Arrieiro

**DIVISÃO DE CONSULTORIA LEGISLATIVA**

Marcelo Mendicino

**CAPA**

Larissa Metzker

Gustavo Ziviani

Yasmin Schiess

*Seção de Criação Visual*

*Superintendência de Comunicação Institucional*

**PESQUISA DE LEGISLAÇÃO**

*Divisão de Instrução e Pesquisa*

**AUTORIA**

Bruno Dias Lana

*Arquiteto*

CONTATO: [divcol@cmbh.mg.gov.br](mailto:divcol@cmbh.mg.gov.br)

URL: [www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes](http://www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes)

Conforme a Deliberação da Mesa Diretora nº 1, de 2025, compete à Divisão de Consultoria Legislativa, entre outras atividades, elaborar textos técnicos, artigos, relatórios e outras peças informativas, bem como prestar assessoramento técnico às comissões, à Mesa Diretora e aos vereadores. Todos os Estudos e Notas Técnicas são produzidos em atendimento a solicitação de vereadora, de vereador, de comissão ou da Mesa Diretora.

O conteúdo deste trabalho é de responsabilidade dos autores e não representa posicionamento oficial da Câmara Municipal de Belo Horizonte ou da sua Divisão de Consultoria Legislativa.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

Como citar este texto:

LANA, Bruno Dias. **Nota Técnica nº 7/2025:**

Características urbanísticas e estudo de traçado do Anel Rodoviário, no trecho entre os bairros das Indústrias e Vista Alegre. Belo Horizonte: Divisão de Consultoria Legislativa/Câmara Municipal de Belo Horizonte, abril 2025.

Disponível em: <[www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes](http://www.cmbh.mg.gov.br/A-Camara/publicacoes)>. Acesso em: DD mmm.

AAAA.



POLÍTICA  
URBANA

NOTA TÉCNICA  
Nº 7/2025

**Características  
urbanísticas e estudo de  
traçado do Anel  
Rodoviário, no trecho  
entre os bairros das  
Indústrias e Vista Alegre**

Bruno Dias Lana

**7.  
N**

## 1. Dados da Audiência Pública

Requerimento de Comissão nº 458/2025

Finalidade da Audiência Pública: debater a necessidade de ampliação de faixas de trânsito no Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo, no trecho do pontilhão da linha férrea, entre os bairros das Indústrias e Vista Alegre.

Comissão de Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços.

Autoria do requerimento: Vereador Irlan Melo

Data, horário e local: 24/4/2025, às 13:30h, no Plenário Helvécio Arantes.

## 2. Da área objeto de análise

Conforme o Requerimento de Comissão nº 458/2025, a área a ser debatida em audiência pública é o trecho da rodovia BR-040 denominado Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo, entre os bairros das Indústrias e Vista Alegre, onde se localiza um pontilhão da linha férrea. A figura 01 abaixo destaca a referida área do Anel Rodoviário, ao longo do trecho em que há redução de faixa de trânsito.



Fig. 01: Foto aérea do pontilhão da linha férrea no Anel Rodoviário, entre os bairros das Indústrias e Vista Alegre. Fonte: *Google Earth*, alterada pelo autor.

### 3. Características urbanísticas conforme o Plano Diretor

Apresenta-se, a seguir, uma síntese das características urbanísticas da área objeto de análise, considerando a rodovia Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo e seu entorno imediato, conforme o Plano Diretor do Município - Lei nº 11.181, de 2019.

A **Classificação Viária** do Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo, conforme Anexo V da Lei nº 11.181/2019, é de *via de ligação regional*, que é definida como via que tem função de fazer a ligação com municípios vizinhos, com acesso às vias lindeiras devidamente sinalizado.

Quanto ao **Zoneamento**, conforme anexos I, II e IV da Lei nº 11.181/2019, a referida área conta com trechos inseridos em zonas de ocupação moderada e em zonas de grandes equipamentos. Sobrepondo-se aos mencionados zoneamentos, todo o trecho da área objeto de análise encontra-se, ainda, nos zoneamentos de Conexão Verde e de Projeto Viário Prioritário - PVP.

Sobre o zoneamento de **Conexão Verde**, definido como vias que interligam zonas de preservação ambiental e áreas de diretrizes especiais ambientais, visando à melhoria da arborização urbana e à formação de corredores ecológicos, destacam-se os seguintes dispositivos presentes no Plano Diretor do Município, arts. 112, 198-200:

Art. 112 - São classificadas como áreas de conexões ambientais as porções do território municipal predominantemente lineares, cuja delimitação tem como objetivo a conformação de uma rede de qualificação ambiental voltada para a proteção de cursos d'água e nascentes e prevenção de processos erosivos, bem como para a disponibilização de áreas vegetadas e permeáveis e espaços propícios ao exercício de atividades de esporte e lazer.

§ 1º - As áreas de conexões ambientais dividem-se em:

I - conexões verdes;

II - conexões de fundo de vale.

§ 2º - A qualificação das áreas públicas ou privadas classificadas como conexões ambientais visa à criação e à recuperação de seus atributos naturais, de forma a mitigar impactos derivados de perda de áreas permeáveis, da carência de vegetação e de interferências danosas a cursos d'água, dentre outras consequências da urbanização e ocupação do solo.

§ 3º - Como estratégias para a efetivação dos objetivos das áreas de conexões ambientais, são previstas:

I - a definição de parâmetros urbanísticos específicos;

II - a execução de obras públicas comprometidas com a qualificação ambiental, especialmente no que diz respeito à proteção de cursos d'água e à conformação de corredores verdes.

Art. 198 - As áreas de conexões ambientais são assim caracterizadas:

I - conexões verdes: vias que interligam zonas de preservação ambiental e áreas de diretrizes especiais ambientais, visando à melhoria da arborização urbana e à formação de corredores ecológicos;

II - conexões de fundo de vale: fundos de vale onde há necessidade de saneamento ambiental amplo, visando à restauração da qualidade dos cursos d'água, à necessidade de contenção de cheias, à recuperação de ambientes hídricos e à intervenção em áreas de preservação permanente, de forma a viabilizar a implantação de parques lineares.

§ 1º - É vedado o tamponamento de córregos em áreas de conexões de fundo de vale, devendo ser evitada a canalização e priorizada sua manutenção em leito natural com áreas adjacentes dedicadas à preservação ambiental.

§ 2º - Deverá ocorrer em desnível a transposição de cursos d'água inseridos em área de conexões de fundo de vale pelo sistema de circulação.

§ 3º - Os parques inseridos em conexões de fundo de vale serão delimitados, integral ou parcialmente, por vias públicas de forma a garantir a visualização e o acesso a partir do espaço público.

Art. 199 - No licenciamento de empreendimento de impacto situado em áreas de conexão verde e conexão de fundo de vale, a contrapartida deverá ser destinada à qualificação dessas áreas.

Art. 200 - Nas áreas de conexões verdes, os projetos de requalificação urbana devem contemplar a substituição da fiação aérea por subterrânea, nos casos em que for técnica e economicamente viável.

Já a respeito do zoneamento de **Projeto Viário Prioritário - PVP**, os dispositivos principais constantes do Plano Diretor do Município são os arts. 113 e 114:

Art. 113 - O Anexo IV desta lei contém a identificação das áreas do Município destinadas à implantação de projetos viários prioritários - PVP, bem como a identificação das vias cujos terrenos lindeiros estão sujeitos a recuo de alinhamento quando da aprovação de projeto de edificação, com vistas à ampliação do sistema de circulação.

Art. 114 - Nos imóveis inseridos nas áreas de PVP, a ocupação do solo somente será admitida quando o imóvel não estiver declarado de utilidade pública para fins de desapropriação.

§ 1º - Após definido ou aprovado pelo Executivo o projeto básico a ser implantado em área de PVP, as restrições de que trata este artigo, bem como os parâmetros urbanísticos específicos estabelecidos no Anexo XII desta lei, deixarão de incidir sobre as porções dos lotes que não forem atingidas no projeto básico, passando a vigorar os parâmetros dos demais zoneamentos em que o imóvel se insere.

§ 2º - Após executada a intervenção a que se destina, a área de PVP ficará descaracterizada, deixando os terrenos nela inseridos de submeter-se às suas restrições e parâmetros urbanísticos específicos.

Conforme explanado em informativo online da Prefeitura de Belo Horizonte, as áreas de PVP são áreas necessárias para implantação de projetos originários do *Programa de Estruturação Viária de Belo Horizonte - VIURBS* ou de outros estudos desenvolvidos pela BHTrans. Nesse caso, um imóvel afetado por PVP só poderá ser edificado se não estiver declarado de utilidade pública para fins de desapropriação e se atender a parâmetros construtivos específicos, mais restritivos que as regras gerais. Após executada a intervenção viária a que se destina, a área de PVP é automaticamente descaracterizada, eliminando-se as restrições para construção de edificações.

Segundo dados da Subsecretaria de Planejamento Urbano, na vigência do atual Plano Diretor do Município, a extensão total da mancha de PVP na cidade passou de 13,56km<sup>2</sup> para 2,58km<sup>2</sup>, que corresponde a uma redução de 84% do território afetado. Em linhas gerais, foram mantidas as áreas de PVP apenas para o Anel Rodoviário e a Via 710, além da interseção da Av. Barão Homem de Melo com a Av. Raja Gabágliã. A figura 02 a seguir apresenta um comparativo entre as áreas afetadas pelo zoneamento PVP no Plano Diretor vigente e no Plano Diretor anterior - Lei nº 9.959, de 2010, podendo ser observado que as manchas do zoneamento PVP vigente tem grande predominância ao longo do traçado do Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo.

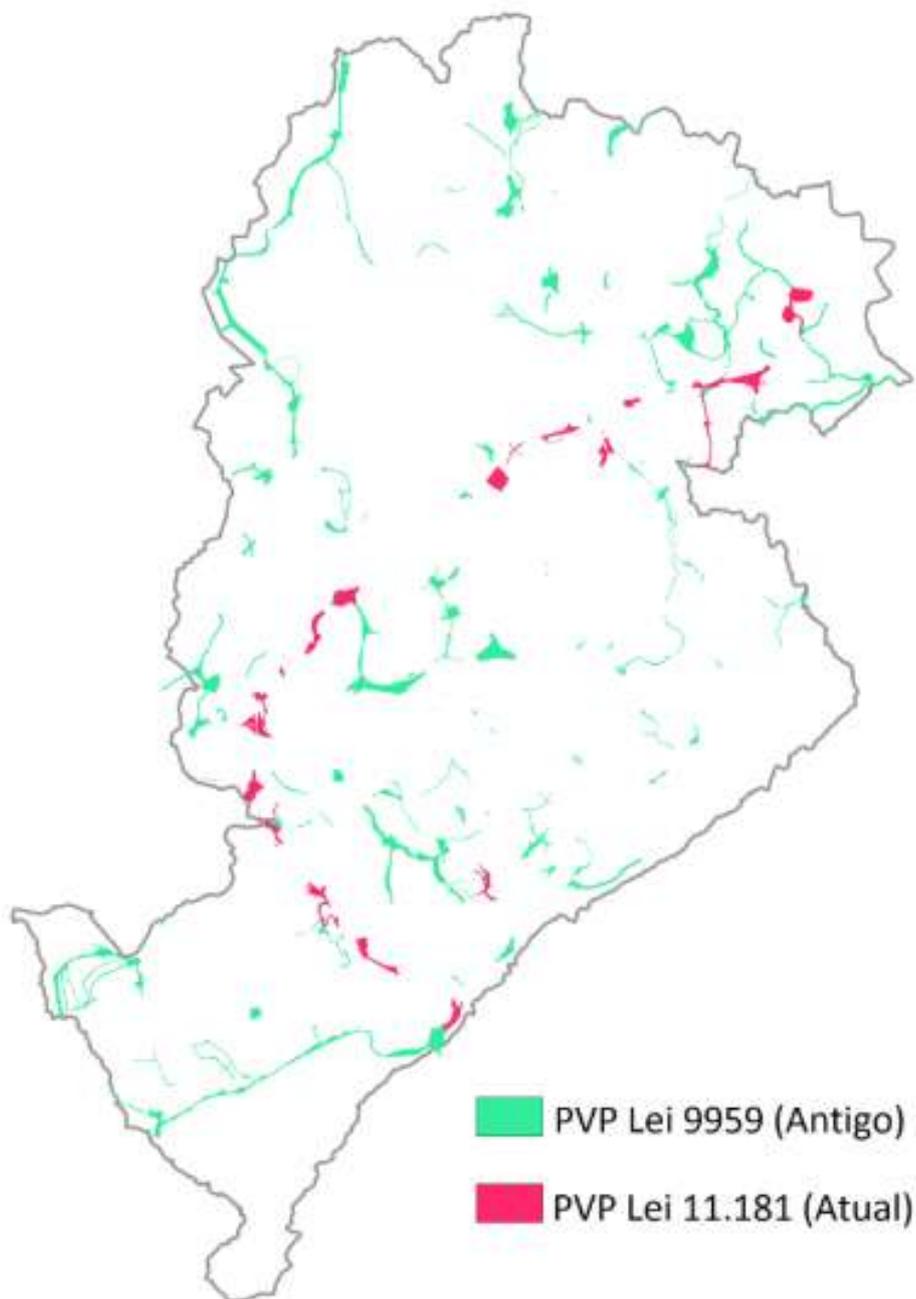


Fig. 02: Comparativo de áreas de PVP entre o Plano Diretor vigente e o Plano Diretor anterior.  
Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte.

#### 4. Do Programa de Estruturação Viária de Belo Horizonte

O Programa de Estruturação Viária de Belo Horizonte - VIURBS, lançado 2008, teve como propósito analisar a malha viária existente e priorizar

a implantação das novas conexões viárias, considerando as propostas do Plano Diretor vigente à época.

Uma das vias com maior quantidade de demanda de estudos de traçado, o Anel Rodoviário vem suportando alterações essenciais em suas características devido ao crescimento explosivo da ocupação do seu entorno, e teve sua função no sistema viário de Belo Horizonte intensamente alterada com o passar dos anos. De uma via predominantemente rural, com uma ocupação rarefeita no entorno, na década de 60, tornou-se uma via completamente absorvida pelo tecido urbano.

Assim, o VIURBS apresentou proposta de solução para a interseção do Anel Rodoviário com a Avenida Teresa Cristina, localizada entre os bairros Betânia e Bela Vista, considerando alargamentos e concordâncias horizontais, além de novas alças para permitir todos os movimentos, melhorando as condições de articulação entre as referidas vias.

De acordo com o referido Programa, a alternativa desenvolvida propõe um novo viaduto para as linhas de trem de carga, para transposição do Anel Rodoviário, substituindo os três existentes, já que estes não permitem o alargamento das pistas do Anel. O alargamento do viaduto de transposição da Avenida Teresa Cristina prevê um acréscimo de duas faixas de tráfego no sentido Rio de Janeiro – Vitória e uma faixa no sentido contrário. Essa intervenção objetiva, ainda, melhorias na articulação do Anel Rodoviário com a Avenida Teresa Cristina, relevante via de ligação da área central de Belo Horizonte à Regional Barreiro e ao município de Ibirité.

A figura 03 abaixo apresenta o estudo de traçado do Anel Rodoviário para o trecho objeto de análise, publicado no VIURBS de 2008.

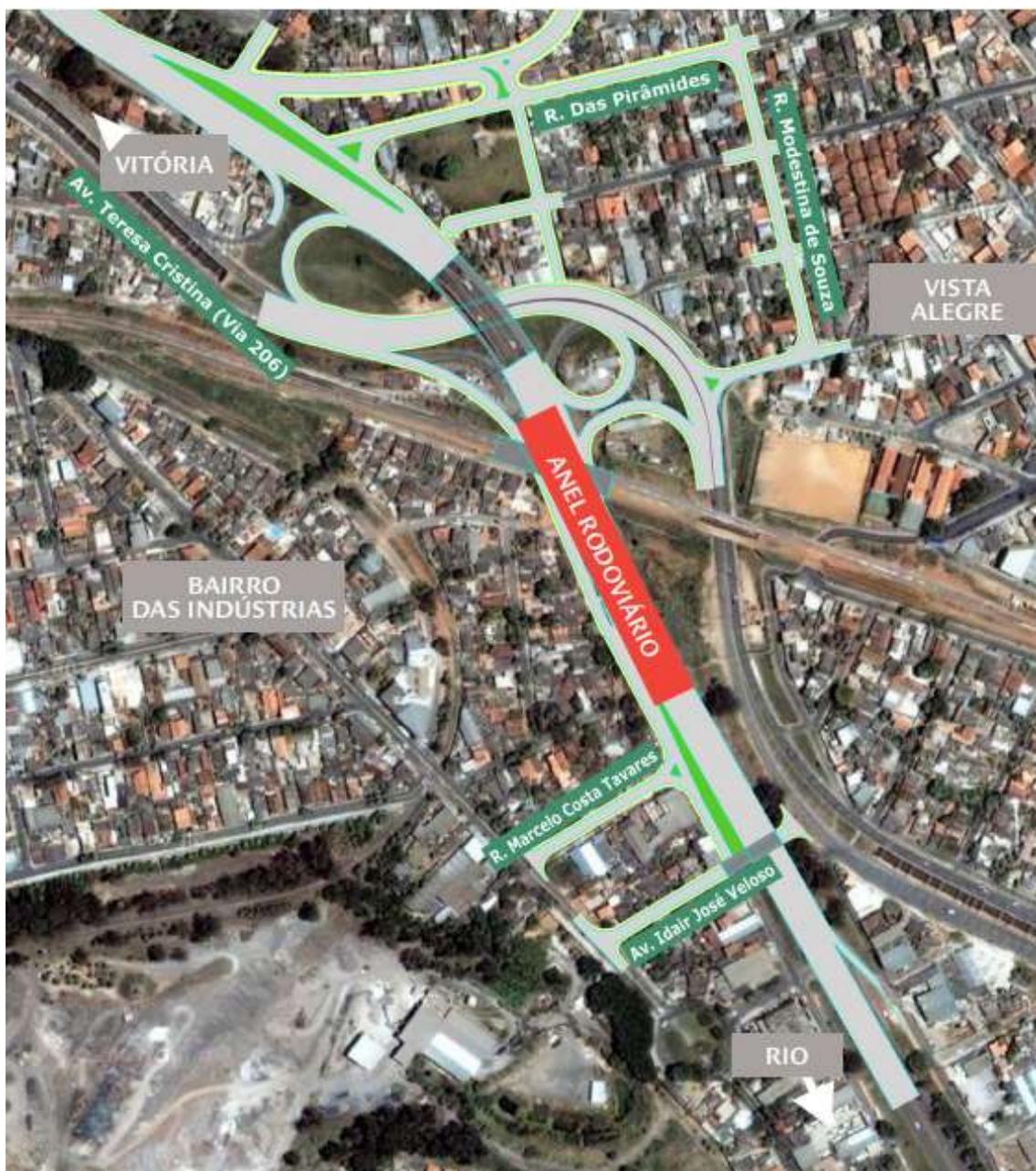


Fig. 03: Estudo de traçado Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo, conforme VIURBS, 2008.  
Fonte: Prefeitura de Belo Horizonte.

Segundo publicado no VIURBS, no ano de 2008 essa obra tinha um orçamento inicial estimado em R\$17.565.490,00, sendo R\$10.620.490,00 em obras e R\$6.945.000,00 em desapropriações e remoções.

Contudo, além das devidas correções inflacionárias dessa estimativa de custo inicial, é importante salientar que as ocupações irregulares neste trecho ao longo da faixa de domínio do Anel Rodoviário aumentaram significativamente, necessitando novo levantamento detalhado dos dispêndios

financeiros e sociais referentes às inevitáveis remoções, para que seja viável a execução de qualquer projeto e obras de intervenção na infraestrutura do trecho viário em análise.

## **5. Da municipalização do Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo**

A rodovia Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo é composta por trechos da BR-040 e da BR-381, ambas de circunscrição administrativa do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

Conforme informado pela Prefeitura de Belo Horizonte, o avanço do processo de transferência está atualmente condicionado à finalização de procedimentos administrativos sob responsabilidade do DNIT. Em nota oficial, o DNIT comunicou que os trâmites iniciais já foram iniciados e que a conclusão do processo dependerá da efetivação do Termo de Transferência — instrumento jurídico que formaliza a cessão do trecho sob jurisdição federal. Esse termo contemplará os segmentos compreendidos entre o km 454,4 e o km 468,2 da BR-381, entre o km 535,6 e o km 543,8 da BR-040, além do trecho adicional entre os km 468,2 e 468,5 da BR-381.

A municipalização do referido trecho foi proposta pelo Poder Executivo Municipal, com o objetivo de conferir legitimidade jurídica à atuação da PBH na implementação de ações de melhoria da infraestrutura viária e da segurança no trânsito. Dados do Observatório de Segurança Pública do Estado de Minas Gerais indicam que o número de óbitos na rodovia dobrou entre os anos de 2014 e 2024, passando de 18 para 36 mortes anuais.

As dotações orçamentárias destinadas à execução das obras preliminares necessárias para a transferência da gestão do Anel Rodoviário de Belo Horizonte à administração municipal foram aprovadas juntamente com a Lei Orçamentária Anual da União para o exercício de 2025. A aprovação ocorreu em 20 de março, durante sessão do Congresso Nacional. O montante

previsto para liberação é de aproximadamente R\$110 milhões, oriundos do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC-3.

Caso ocorra a efetivação da transferência, a Prefeitura de Belo Horizonte passará a ser a responsável pela gestão operacional e estrutural do Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo, bem como pela realização de intervenções previstas no acordo de municipalização da rodovia. Cabe destacar que tentativas anteriores de municipalização do Anel Rodoviário não obtiveram êxito.

## **6. Considerações finais**

A área objeto de análise desta Nota Técnica denota relevante interesse dos órgãos públicos na busca por projetos e soluções que contribuam para a mobilidade e o desenvolvimento urbano, tendo em vista que este trecho do Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo e seu entorno imediato vindo sendo incluído em projetos estratégicos da Prefeitura de Belo Horizonte, bem como está inserido em zoneamento específico do Plano Diretor que visa à declaração de utilidade pública dos imóveis para fins de execução de obras viárias.

A eventual municipalização da rodovia Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo pode resultar em maior celeridade e efetividade na implantação dos projetos que têm por finalidade atender ao planejamento viário proposto pelo Programa de Estruturação Viária de Belo Horizonte - VIURBS.

Belo Horizonte, 14 de abril de 2025.

Bruno Dias Lana  
Arquiteto

Divisão de Consultoria Legislativa  
Diretoria do Processo Legislativo

Ramal 1383

## 7. Referências

BELO HORIZONTE. **Lei nº 11.181, de 8 de agosto de 2019**. Aprova o Plano Diretor do Município de Belo Horizonte e dá outras providências. Belo Horizonte: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, 2019. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-legislacao/lei/11181/2019>. Acesso em: 11 abr. 2025.

CHIODI, Hermano. Municipalização do Anel Rodoviário tem verbas aprovadas e só depende do DNIT. **O Tempo**, 2025. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/politica/2025/3/21/municipalizacao-do-anel-rodoviario-tem-verbas-aprovadas-e-so-depende-do-dnit>. Acesso em: 11 abr. 2025.

COUTO, Mardélio. Tebet garante recursos para obras do Anel e duplicação da BR-381 no trecho BH-Caeté. **Itatiaia**, 2025. Disponível em: <https://www.itatiaia.com.br/politica/2025/03/21/tebet-garante-recursos-para-obras-do-anel-e-duplicacao-da-br-381-no-trecho-bh-caete>. Acesso em: 11 abr. 2025.

PBH e União acertam a municipalização do Anel Rodoviário ainda neste semestre. **Prefeitura de Belo Horizonte**, 2025. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/pbh-e-uniao-acertam-municipalizacao-do-anel-rodoviario-ainda-neste-semester>. Acesso em: 11 abr. 2025

REDUÇÃO das áreas de projetos viários prioritários. **Prefeitura de Belo Horizonte**, 2019. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/politica-urbana/regulacao-urbana/reducao-das-areas-de-projetos-viarios-prioritarios>. Acesso em: 11 abr. 2025.

SECRETARIA MUNICIPAL DE POLÍTICAS URBANAS. **Programa de estruturação Viária de Belo Horizonte**: relatório síntese. Belo Horizonte, 2008. Disponível em: [http://www.pbh.gov.br/smpl/PUB\\_P016/VIURBS.pdf](http://www.pbh.gov.br/smpl/PUB_P016/VIURBS.pdf). Acesso em: 11 abr. 2025.



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE  
Avenida dos Andradas 3100 . Santa Efigênia . BH . MG  
[www.cmbh.mg.gov.br](http://www.cmbh.mg.gov.br)  
31 3555.1100