



VÃO-SE OS DEDOS, FICAM OS ANÉIS: TERRITORIALIZAÇÃO E CRISE DO CAPITAL A PARTIR DO RODOANEL DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE

Pedro Henrique de Mendonça Resende ¹

RESUMO

Busca-se neste texto apresentar os elementos principais de uma pesquisa em curso que, a partir da iminente construção do Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), visa analisar como a forma de reprodução social capitalista determinou histórica e geograficamente a territorialização do capital na “nova capital” de Minas Gerais. Ao traçar um panorama desde a sua construção, nos últimos anos do século XIX, passando pelos processos de urbanização, industrialização e metropolização ao longo do século XX, até o presente período, iniciado em 1970, quando as consequências do “colapso da modernização” têm se tornado cada vez mais evidenciáveis, trata-se de compreender como Belo Horizonte se insere no âmbito da forma social sistêmica do valor e da dissociação e presentemente na crise substancial do capital. Para tanto, ao considerar como referencial teórico-metodológico a corrente da crítica do valor-dissociação, a fim de analisar possibilidades e limites de abordagens “marxistas tradicionais” (na expressão de Moishe Postone), como aquelas de Henri Lefebvre e David Harvey, para compreender tanto a urbanização contemporânea quanto questões envolvidas nas causas e consequências do Rodoanel RMBH, este texto foca na síntese dos projetos para esta obra que tem sido reelaborados desde 1970.

Palavras-chave: Territorialização do capital, Metrópole, Anel viário, Crítica do valor-dissociação, Crise do capital.

RESUMEN

En este texto se presentan los principales elementos de un estudio en curso que, con base en la inminente construcción del Rodoanel (una Carretera de Circunvalación) de la Región Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), busca analizar cómo la forma de reproducción social capitalista determinó histórica y geográficamente la territorialización del capital en la "nueva capital" de Minas Gerais. Al trazar un panorama desde su construcción a finales del siglo XIX, pasando por los procesos de urbanización, industrialización y metropolización a lo largo del siglo XX, hasta la actualidad, a partir de 1970, cuando las consecuencias del "colapso de la modernización" se hacen cada vez más evidentes, el objetivo es comprender cómo Belo Horizonte se inserta en la forma social sistémica de valor y disociación y, actualmente, en la crisis sustancial del capital. Para ello, considerando la corriente de la crítica de la disociación-valor como marco teórico-metodológico, con el fin de analizar las posibilidades y los límites de los enfoques “marxistas tradicionales” (en los términos de Moishe Postone), como los de Henri Lefebvre y David Harvey, para comprender tanto la urbanización contemporánea como las cuestiones involucradas en las causas y consecuencias del Rodoanel RMBH, este texto se centra en la síntesis de los proyectos de este proyecto vial que han sido reelaborados desde 1970.

Palabras clave: Territorialización del capital, Metrópoli, Carretera de Circunvalación, Crítica de la disociación-valor, Crisis del capital.

¹ Doutorando no Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo – SP, pedroh.resende@gmail.com



INTRODUÇÃO

Busca-se neste texto apresentar os elementos principais de uma pesquisa em curso que, a partir da iminente construção do Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), visa analisar como a forma de reprodução social capitalista determinou histórica e geograficamente a territorialização do capital na “nova capital” de Minas Gerais. Ao traçar um panorama desde a sua construção, nos últimos anos do século XIX, passando pelos processos de urbanização, industrialização e metropolização ao longo do século XX, até o presente período, iniciado em 1970, quando as consequências do “colapso da modernização” têm se tornado cada vez mais evidenciáveis, trata-se de compreender como Belo Horizonte se insere no âmbito da forma social sistêmica do valor e da dissociação e presentemente na crise substancial do capital.

Ainda que todos esses processos, inclusive o projeto e a construção do Rodoanel, sejam geralmente identificados por percepções ideológicas diversas como fazendo parte do “progresso” social, ou seja, considerados necessidades “naturais” e desejáveis da sociedade moderna, propõe-se refletir negativamente acerca de tais processos e percepções a fim de compreender como estão imbricados na territorialização do capital (TOLEDO, 2019). A construção da “cidade moderna”, logo após o fim da escravidão, sua urbanização e metropolização, por meio da crescente imposição e autonomização das categorias terra, trabalho e capital, e, portanto, da subordinação de tudo e todos às formas sociais dinheiro e mercadoria, são analisadas, dessa maneira, no contexto da formação social brasileira, cujo colapso da modernização retardatária (KURZ, 1992), no último meio século, tem gerado implicações profundas e diversas.

A análise busca dialogar a pesquisa empírica sobre Belo Horizonte e o Rodoanel RMBH (por meio do estudo de documentos, notícias, entrevistas, atividades de campo, etc.) com diferentes tentativas de interpretação a respeito do vínculo entre capitalismo e urbanização. Se, por um lado, elaborações provenientes do “marxismo tradicional”, na expressão de Moishe Postone (2014), especialmente aquelas propostas por Henri Lefebvre (1973; 2000) e David Harvey (2006) na segunda metade do século XX, significaram passos decisivos na apreensão deste vínculo, por outro lado, ao recorrer aos escritos da “crítica do valor-dissociação”, especialmente aos de Robert Kurz (2014), alguns dos limites daquelas elaborações podem ser indicados, como, por exemplo, na apreensão das determinações do capitalismo, de maneira geral, e de sua relação com a urbanização contemporânea, de maneira específica, especialmente



se considerarmos a relação entre crise de reprodução do capital e produção do espaço urbano. Além de se expressar em manifestações econômicas, políticas, ambientais e psíquicas da sociedade atual, o limite histórico absoluto da reprodução do capital e, portanto, a crise se manifestam da escala local à global – mas diferentemente de como entendem “marxistas tradicionais” (na expressão de Moishe Postone), como Henri Lefebvre e David Harvey - na dimensão espacial, mesmo que seja através da produção insubstancial de novas fixações de capital na forma concreta, visível e palpável de infraestrutura urbana, do “ambiente construído” (HARVEY, 2006), como é o caso do grande projeto viário e urbanístico do Rodoanel RMBH, com o que se pretende engendrar uma reestruturação territorial metropolitana.

Desde 1970 diferentes projetos foram elaborados para o Rodoanel RMBH (SOUZA, 2025). O governo do Estado de Minas Gerais espera que finalmente sua obra seja iniciada no primeiro semestre de 2026, depois de diversos adiamentos. Acontece, porém, que assim como o que viabilizou os recursos para arcar com parte dos custos do projeto e da obra do Rodoanel RMBH foi uma catástrofe – o rompimento de uma barragem de rejeitos de mineração em Brumadinho-MG, no dia 25 de janeiro 2019, o que gerou a morte de centenas de pessoas e destruiu milhares de quilômetros do leito de rios, entre outros danos irreparáveis –, se sua obra for de fato levada a cabo as consequências não devem ser menos catastróficas.

METODOLOGIA

Para a realização da pesquisa que este texto busca sintetizar, em um primeiro momento foi necessário fazer a seleção, leitura e análise de diferentes referências bibliográficas, de temas fundamentais e correlatos à pesquisa. Essas referências dizem respeito a estudos sobre temas tais como o capitalismo no Brasil, urbanização e capitalismo, produção de rodovias e processo de metropolização (DAMIANI, 2021) e produção fictícia do espaço urbano (CHRISTOPHERS, 2023). Simultaneamente, atividades de campo, pesquisas em arquivos e entrevistas foram realizadas para a elucidação da história de Belo Horizonte e do caso concreto do Rodoanel.

A partir da incursão teórica, de debates em torno da bibliografia selecionada e da análise do caso concreto do Rodoanel RMBH, busca-se vincular, dessa maneira, o contexto histórico-geográfico do objeto analisado ao nível categorial de compreensão crítica da forma social capitalista. Não se trata de meramente aplicar ao caso a teoria ou de explicar a teoria pelo caso, mas de, reciprocamente, confrontando análises marxistas acerca da urbanização e analisando um caso concreto, explicitar os fundamentos do que está em questão e tentar



contribuir com a “revolução teórica inacabada” representada pela “crítica do valor-dissociação”.

Ao considerar os procedimentos de pesquisa apresentados acima, torna-se fundamental articulá-los tanto no momento da investigação dos materiais empíricos e teóricos selecionados quanto no momento da exposição na forma de texto (tanto desde texto quanto da tese em elaboração), a fim de apreender de modo consistente o caso concreto em questão (o Rodoanel RMBH) e debater determinadas abordagens teóricas marxistas acerca da urbanização por meio de uma teoria crítica categorial do valor-dissociação e da crise do capital.

REFERENCIAL TEÓRICO

A seguir é apresentada uma síntese dos projetos reelaborados desde 1970 para o Rodoanel RMBH.

A cidade de Belo Horizonte, uma das primeiras cidades “modernas” e planejadas do Brasil, foi inaugurada em dezembro de 1897. A área planejada corresponde aos limites internos da Avenida 17 de Dezembro (atual Avenida do Contorno), que possui aproximadamente 10 km² de extensão territorial. Logo nas primeiras décadas do século XX a extensão da ocupação urbana excedeu tais limites. A partir de 1940, com o estabelecimento de indústrias de bens intermediários e finais em municípios a oeste de Belo Horizonte (notadamente Contagem e Betim), bem como com a verticalização do município da capital, o processo de metropolização da cidade envolveu a expansão acelerada da área edificada e o crescimento exponencial da sua população.² Institucionalizada através de legislação federal em 1973, a RMBH incorporou, a partir de 1989, novos municípios, totalizando atualmente 34.³

Até onde foi possível documentar, a primeira proposta de projeto de obra viária para

² Se considerarmos os dados censitários e do IBGE, a população da cidade quando da sua “inauguração” em 1897 era de 12.000 habitantes. Em 1920 era de 55.563 e em 1930 de 211.377 habitantes, ao passo que no entorno da capital a população chegava a 157.407 habitantes. Entre 1950 e 1970, com a industrialização e a verticalização da região central, Belo Horizonte teve a maior taxa de crescimento proporcional do país, saltando de 352.000 para 1.250.030 habitantes neste período. Em 2000 a população da cidade era de 2.232.747 habitantes, alcançando 2.375.151 em 2010, mas, segundo o último censo, de 2022, assim como outras capitais brasileiras, sua população diminuiu (2%) nos últimos anos, contabilizando 2.315.560 habitantes. A população da Região Metropolitana de Belo Horizonte, por sua vez, aumentou de 4.725.000 em 2000 para 5.181.000 em 2010 e 5.733.783 em 2022.

³ A RMBH é o centro econômico, político, populacional e educacional de Minas Gerais. Seu Produto Interno Bruto (PIB), no contexto nacional, fica atrás somente das Regiões Metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro e, de acordo com último censo, de 2022, de Brasília e entorno. As atividades econômicas (setores indústrias e serviços mais significativos) concentram-se nos municípios de Belo Horizonte, Contagem, Betim e Nova Lima, que correspondem a quatro dos cinco municípios com maior participação no PIB de Minas Gerais, enquanto na maior parte dos outros municípios da RMBH predominam locais de moradia, mineração e algumas outras atividades primárias.



contornar diversos municípios da RMBH foi apresentada em publicações do Plambel, instituição de planejamento constituída no início da década de 1970 (e extinta em 1996), composta por um grupo de técnicos da “escola de governo” de Minas Gerais Fundação João Pinheiro e responsável pela elaboração do Plano Metropolitano de Belo Horizonte (FJP, 1972; FJP, 1974). No “primeiro esboço” do “Esquema metropolitano de estruturas”, de 1972, consta a proposição da edificação de um “grande anel rodoviário (ligação CEASA-CINCO-Refinaria Gabriel Passos)” (FJP, 1972, p. 88).

Pelo que foi possível documentar nesta pesquisa, a segunda vez que o projeto de construção de um grande anel viário para a RMBH entrou de fato na pauta política dos governantes foi na virada para o presente século, após quase três décadas da proposta inicial.⁴ De acordo com um estudo sobre grandes obras em Belo Horizonte, o

Rodoanel passou a ser prioridade em 1999, quando uma missão do Banco Mundial (BIRD) classificou a obra como fundamental para resolver os gargalos logísticos da RMBH. Entre 2001 e 2004, um projeto básico da Alça Norte foi elaborado a pedido do DNIT e, em 2010, o projeto da Alça Sul foi encomendado pela Fiat Automóveis (FREITAS, 2016: p. 127-8).⁵

A proposta de um Rodoanel para a RMBH foi incluída na Iniciativa de Integração para a Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). Criada no ano 2000, a IIRSA é um projeto de obras de infraestruturas de transporte, energia e comunicação que, de modo geral, visa conectar o Leste e o Oeste do continente sul-americano. Trata-se de uma iniciativa dos países sul-americanos, encabeçada pelo Brasil, organizada em 10 eixos de integração e desenvolvimento.⁶ No eixo Mercosul-Chile encontra-se a proposta de construção do Rodoanel

⁴ Na sua dissertação de mestrado em Engenharia Civil, Rossana Xavier afirma, no entanto, que: “A primeira proposta para o Hiperanel Idealizada por CARVALHO & FANTINEL (1994) e divulgada por CARVALHO (1999) (...) trata de um traçado passando a uma distância média da ordem de 100 km deste município [Belo Horizonte], ao sul do Quadrilátero Ferrífero, e aproveitando algumas ligações já existentes, independentemente da categoria” (XAVIER, 2002: p. 138). A autora elabora e propõe, a partir de “cenários finais”, uma série de modelos como “alternativas de traçado para o hiperanel”, sendo que uma das alternativas “apresenta um comprimento de aproximadamente 840 km de extensão em torno do município de Belo Horizonte e possui distância máxima em relação a este município da ordem de 57 km” (Ibidem, p. 140).

⁵ Contudo, conforme o mesmo autor, “Apesar do caráter prioritário do projeto e sua inclusão como prioridade na agenda urbana, em 2015 serão completados 15 anos de planos sem viabilidade, agravamento dos gargalos identificados e degradação do atual Anel Rodoviário, já inteiramente absorvido e comprometido pela mancha urbana. Parte dessa falta de viabilidade se deve à grande escala da intervenção, cujo projeto se estende por 125 km, subdivididos em três setores: Norte, Leste e Sul. A Alça Norte (66,7 km) é responsabilidade do governo do Estado e liga Betim, Contagem, Ribeirão das Neves, Vespasiano, Santa Luzia e Sabará à BR-262. A Alça Leste (22 km) é responsabilidade da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) e liga Nova Lima e Rio Acima à BR-262. A Alça Sul (35 km) é responsabilidade do governo Federal e liga a BR-381 em Betim à BR-040 em Belo Horizonte. Não foram encontradas justificativas para esta subdivisão de responsabilidades do ponto de vista técnico ou territorial” (FREITAS, 2016: p. 128-9).

⁶ A ideia original da IIRSA é do Ministério do Planejamento (MP) brasileiro e, desde sua criação, foi financiada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), pela Corporação Andina de Fomento (CAF) e pelo Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA). O Banco Nacional do Desenvolvimento



da RMBH (OLIVEIRA, 2014).

O Rodoanel, desde então, tem sido apresentado como solução para problemas de tráfego em Belo Horizonte e seu entorno. Ao conectar rodovias que cortam a região, com destaque para as BRs 381, 262 e 040,⁷ consideradas como causadoras de gargalos no trânsito, o Rodoanel levaria à redução do fluxo de veículos pesados na cidade, uma vez que atualmente eles precisam atravessar o núcleo metropolitano, e à redução dos congestionamentos de maneira geral e dos acidentes, especialmente no atual Anel Rodoviário (suas obras começaram em 1957 e ele foi inaugurado em 1963, com 27 quilômetros de extensão). Espera-se, afinal, que Rodoanel resolva problemas da dinâmica de circulação de veículos e pessoas e possa reduzir a superlotação de carros (cerca de 130 mil por dia) no atual Anel Rodoviário, que desde sua construção teve a ocupação do seu entorno adensada e já está completamente incorporado ao tecido urbano. Dessa maneira, defende-se que com a implementação do Rodoanel seria possível minimizar tanto problemas de deslocamento metropolitano quanto problemas de conexão e fluxos rodoviários na escala nacional. Além da melhoria do trânsito para a população da RMBH e para quem precisa passar pela cidade, outro benefício que o Rodoanel poderia proporcionar é anunciado como sendo o investimento em infraestrutura instalada e as “amenidades espaciais” associadas, o que contribuiria para atrair investimentos e favorecer empresas localizadas na região, assim como a economia da RMBH como um todo.

Apresentado pelo Governo estadual reiteradas vezes como a maior obra viária da história de Minas Gerais e principal impulsionador do desenvolvimento planejado da RMBH, o Rodoanel é desde 2007 objeto de processos licitatórios com o objetivo de construir as alças Norte e Oeste, mas todos esses processos foram anulados. Uma publicação da Agência de Desenvolvimento da RMBH (2019) afirma que era necessário promover a “potencialização da capacidade estruturadora do Rodoanel, previsto no PAC [que começou em 2007] , para iniciar de forma expressiva e exemplar a nova organização territorial proposta para a metrópole,

(BNDES) se tornou um dos seus principais financiadores. “O primeiro discurso que aflora a partir da narrativa oficial sobre a IIRSA é o tema do desenvolvimento. (...) O segundo ideal abundantemente defendido pelos planejadores da IIRSA é o da infraestrutura como necessária ferramenta para a integração entre os povos latinoamericanos, como se denota no próprio nome do plano. A integração, como assinalou Daniel Benzi (2017), foi um verdadeiro “quebra-cabeça” nas últimas duas décadas na América latina, e esteve associada aos mais diversos fins ideológicos, políticos, geopolíticos e econômicos. Para celebrar as virtudes da integração foram utilizadas retóricas latino-americanistas e até bolivarianas e anticoloniais, como no caso do projeto do corredor Bioceânico Belo Horizonte-Coquimbo, no eixo Mercosul-Chile” (PEREGALLI, 2022, p. 178).

⁷ A BR-381 liga o Espírito Santo à cidade de São Paulo e é um dos maiores eixos de transporte de carga e de passageiros do Brasil. A BR-262 liga o Centro-Oeste do país ao Triângulo Mineiro, importante centro de agronegócio e tecnologia, e este ao porto de exportação de Vitória no Estado do Espírito Santo, passando no caminho por Belo Horizonte. A BR-040 passa por Belo Horizonte e Juiz de Fora (cidade que abriga diversas empresas de setores industriais) e liga Brasília ao Rio de Janeiro.



permitindo um projeto urbanístico de grande envergadura” (p. 46). A obra seria a “solução dos problemas de abastecimento das cidades da RMBH, a favor do desenvolvimento da economia regional” (p. 84). Por isso, finalmente “em junho de 2012 foi celebrado um acordo entre o Governo Federal, o Governo do Estado e a Prefeitura de Belo Horizonte, definindo a responsabilidade de cada um para efetivar a construção do Rodoanel. Até o momento, nenhum dos três responsáveis implantou a sua parte” (p.84).

Em 2014 o governo do Estado tornou público, através de uma audiência pública, o processo licitatório da parceria público-privada (PPP) para a contratação de empresa individual ou em consórcio para a implementação e operação (por 30 anos) da alça Norte do Rodoanel, estimada em R\$ 4 bilhões, dos quais R\$ 800 milhões ficariam a cargo do próprio governo.⁸ Conforme matéria do jornal Estado de Minas (2014), grandes empresas ligadas à construção civil pesada e interessadas na obra enviaram representantes para a audiência pública. A expectativa à época era de que a rodovia começasse a ser construída em 2015 e ficasse pronta em 2019, o que não ocorreu.⁹ Diante do agravamento da crise capitalista, de escândalos de corrupção envolvendo construtoras (especialmente aquele deflagrado em 2014 pela Operação Lava Jato da Polícia Federal), da debilidade do arranjo jurídico e institucional e da provável incerteza quanto à real rentabilidade que o vencedor da licitação alferiria com a obra e a operação, a licitação não pôde, afinal, ser levada adiante.

De maneira geral, acerca do contexto metropolitano que esse projeto e obra se inserem, pode-se dizer que ao longo das décadas de 2000 e 2010 dois processos se tornaram

⁸ “O projeto de parceria foi desenvolvido junto às empresas por meio de Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) coordenado pela SETOP e pela unidade de PPP da Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SEDE) entre agosto de 2012 e maio de 2013. O edital de licitação foi publicado em 2014. Em setembro de 2014, a SETOP recebeu a única proposta de parceria, a do consórcio Rota Metropolitana Norte, formado pelas empresas Odebrecht Transport 84 (60%) (...)” (FREITAS, 2016: p. 130).

⁹ ESTADO DE MINAS, Jornal. Obras do Rodoanel começam em 2015. Belo Horizonte, 05 de fevereiro de 2014. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2014/02/05/interna_gerais,495403/obras-do-rodoanel-norte-comecam-em-2015.shtml Outra matéria do mesmo jornal no mesmo ano informava que “moradores se dividem entre o receio e a esperança por melhorias no transporte e na situação econômica. (...) ‘A gente ganha uma forma mais direta de chegar onde precisa, sem ter de passar dentro das ruas dos bairros, principalmente se tiver ônibus’, afirma [uma senhora entrevistada]. Mas, ao olhar adiante, na Avenida das Palmeiras, que segundo o projeto se tornará parte da rodovia, a mulher avistou a sobrinha, Ana Tomás, de 11, empinando uma pipa enquanto corria pelas ruas sem se preocupar com o tráfego quase insignificante. ‘O que pode acontecer é mudar muito para as crianças. Não vai dar mais para deixar criança pequena solta em beira de rodovia’, prevê.” In.: “Nova pista do Rodoanel muda paisagens da grande BH”. *Estado de Minas*, Belo Horizonte, 27 de julho de 2014. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2014/07/27/interna_gerais,552317/nova-pista-do-rodoanel-muda-paisagens-da-grande-bh.shtml Ecléa Bosi anotou alguns relatos, em clássico estudo sobre as “lembranças de velhos”, a respeito da liberdade das crianças no uso das ruas (de São Paulo) no início do século XX, antes da difusão generalizada do automóvel, quando os carros que passavam eram de brinquedo: “Eu fazia carrinhos com rodas de carretel de linha e nós brincávamos o dia todo, livremente, nunca me machuquei porque a rua não tinha carros” [Sr. Ariosto] (BOSI, 1994: p. 55).



característicos da dinâmica urbana recente da RMBH: a intensificação de grandes projetos urbanos, como a retomada de investimentos em infraestruturas viárias, grandes projetos imobiliários, operações urbanas e empreendimentos associados ao planejamento estratégico nos Vetores Norte e Sul da RMBH, e a retomada do planejamento metropolitano, através principalmente da elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI-RMBH) e do Macrozoneamento Metropolitano (FILHO e FREITAS, 2020). Entre os grandes projetos urbanos previstos por esses planos para serem implementados na Região Metropolitana de Belo Horizonte, encontram-se protótipos do Rodoanel, cuja proposta de construção remonta, conforme apresentado acima, a um momento anterior ao da elaboração desses planos. Tais planos incorporaram e acabaram por fomentar a implementação do projeto do Rodoanel.

Os grandes projetos urbanos previstos e realizados na RMBH entre 2000 e 2020 estão distribuídos nos dois principais vetores de expansão mencionados acima (FILHO e FREITAS, 2020). O Vetor Sul (BR-040 no sentido do Rio de Janeiro e MG-030 no sentido de Nova Lima) caracterizou-se nas últimas três décadas por uma ocupação relativamente dispersa, sobretudo com a incorporação de novos condomínios fechados de alta renda (COSTA et al., 2006), o que significou uma segregação intencional de famílias com elevado poder aquisitivo que pretendiam “fugir” da “violência da cidade” (CERQUEIRA, 2017). Trata-se de uma região com condições ambientais delicadas e cujas terras são predominantemente de propriedade de mineradoras.¹⁰ A expansão da edificação de condomínios horizontais fechados e de novos loteamentos para diferentes rendas tem redefinido desde 1990 a dinâmica urbana dessa parte do território metropolitano, intensificando conflitos quanto aos usos do solo, particularmente conflitos envolvendo interesses ligados à mineração, à ocupação de alta renda e aos recursos hídricos (COSTA, 2003). Há previsão do vetor sul receber em breve novos e grandes empreendimentos privados, sobretudo imobiliários, com destaque para o projeto de dimensões inéditas para a RMBH chamado Csul, baseado no que os empreendedores chamam de “novo urbanismo”.¹¹

Através da instalação de novos equipamentos públicos e empreendimentos privados e da reestruturação da infraestrutura urbana existente, o Vetor Norte da RMBH, por sua vez, vem passando por mudanças intensas. Durante o governo estadual peessedebista, entre 2003 e 2015,

¹⁰ O Vetor Sul constitui uma região de considerável “patrimônio” ambiental, com beleza paisagística pronunciada e abundantes recursos minerais (inserida, em parte, no Quadrilátero Ferrífero), bem como concentra os principais mananciais de água da RMBH.

¹¹ De forma resumida, desde a Carta do Novo Urbanismo, documento de referência do Congresso do Novo Urbanismo realizado nos Estados Unidos em 1996, o termo “Novo urbanismo” tem sido reproduzido para caracterizar um movimento de design urbano que supostamente promoveria hábitos de vida mais saudáveis, sustentáveis e que valorizam o senso de comunidade e coletividade dos habitantes.



e na perspectiva de inserção, através do “planejamento estratégico”, de Belo Horizonte como centro atrativo de investimentos dos circuitos internacionais do capital, teve início o processo de reestruturação socioespacial e econômica desse vetor, inicialmente com a reativação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves em 2004. Em seguida, foram realizados investimentos viários, especialmente a Linha Verde (que liga Belo Horizonte ao Aeroporto) e a duplicação da MG-020 e das avenidas Antônio Carlos e Pedro I, bem como foi inaugurada em 2010 a Cidade Administrativa de Minas Gerais, nova sede do governo estadual, no bairro Serra Verde. Esses investimentos públicos, as condições político-institucionais favoráveis e a estrutura fundiária caracterizada por grandes propriedades de terra no entorno do aeroporto representariam vantagens locacionais para investimentos privados tanto industriais quanto imobiliários. Embora o Rodoanel, obra considerada estruturante para o estabelecimento de novas centralidades e da expansão metropolitana, ainda não tenha sido construído, as referidas reformas viárias e o anúncio de diversos investimentos públicos e privados no Vetor Norte da RMBH já indicam uma tendência em curso de reestruturação territorial que, entre outros, têm alimentado interesses com diferentes negócios imobiliários.

A partir de 2007 houve, portanto, a retomada do planejamento metropolitano na RMBH com a realização da I Conferência Metropolitana, a instituição do Conselho Deliberativo e da Assembleia Metropolitana, a regulamentação do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano e a criação da Subsecretaria de Desenvolvimento Metropolitano. Em 2008, o governo do Estado de Minas Gerais contratou a consultoria Jurong Internacional, de Cingapura, para elaborar um plano estratégico para a RMBH, baseado no conceito de Aerotrópole (John Kasarda), que resultou no Plano Macroestrutural do Vetor Norte de 2010, o qual preconiza cenários bastante elaborados para a ocupação “ordenada” desse vetor nas próximas décadas, com destaque para a instalação de empresas voltadas para as tecnologias (MINAS GERAIS, 2010). Em 2009 foi criada a Agência de Desenvolvimento Metropolitano. Em 2012 o governo contratou a empresa CH2M Hill do Brasil Engenharia Ltda para preparar um *masterplan* econômico da RMBH. Esses planos visam sobretudo detalhar as áreas prioritárias para investimentos no Vetor Norte, a ampliação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves e as alças Norte, Oeste e Sul do projeto do Rodoanel. Simultaneamente à elaboração desses planos, o governo estadual contratou a UFMG para elaborar o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI-RMBH), concluído em 2011, a fim de contribuir com um “planejamento territorial compreensivo e participativo” como alternativa ao planejamento territorial estritamente econômico. Entre as proposições deste último Plano encontra-se a proposta de reestruturação territorial metropolitana, orientada pela diretriz de reorganização territorial



preconizada pela Agência Metropolitana. Ao considerar o sistema viário de transporte elemento indutor da ocupação e do uso do solo urbano, defende-se a organização em rede da mobilidade metropolitana de tal modo que sejam disseminadas no território oportunidades de desenvolvimento que permitiriam reduzir desigualdades socioespaciais (UFMG, 2011).

Ao considerar diversos empreendimentos e intervenções públicas e privadas implementadas e previstas para o Vetor Norte da RMBH, o PDDI recomenda, entre outras propostas objetivas, a criação do Centro Metropolitano Norte, que seria capaz de polarizar esse Vetor, cuja ocupação se constituiu nas últimas décadas principalmente como local de moradia de famílias de baixa renda. Embora a localização da nova centralidade a ser criada deveria ser definida em estudos adicionais específicos, o Plano sugere sua localização ao Norte do futuro Anel Viário de Contorno Norte, ou Rodoanel, no município de Vespasiano.¹²

O governo estadual de Romeu Zema, que está no poder desde 2019, deu seguimento à proposição do projeto do Rodoanel RMBH e o apresentou publicamente. Algumas audiências públicas foram realizadas para que ele fosse debatido e se pudesse colher sugestões para sua construção. No dia 13 de julho de 2021, os deputados estaduais mineiros aprovaram, por unanimidade, o Projeto de Lei que detalha a destinação de R\$ 11,06 bilhões dos R\$ 37,68 bilhões pagos pela Vale S/A como medida de contrapartida à tragédia do rompimento da barragem de rejeitos de mineração no Córrego do Feijão, no município de Brumadinho, no dia 25 de janeiro de 2019, e que causou diretamente ao menos 270 mortes. Embora sob questionamentos da sociedade civil organizada, movimentos sociais e oposição, recursos da indenização na ordem de mais de R\$ 3 bilhões foram aprovados para a construção do Rodoanel RMBH. A deputada Beatriz Cerqueira (PT), cuja proposta de usar esse montante, não para construir uma nova estrada, mas para realizar melhorias no atual Anel Rodoviário, fora derrubada, na ocasião afirmou: "precisamos de um planejamento que resolva nossos problemas de mobilidade na Região Metropolitana, mas não pode ser uma proposta que possibilita ficarmos sem água, a agressão ao nosso Parque do Rola Moça e às Serras da Moeda e da Calçada" (ESTADO DE MINAS, 2021b).

Segundo estimativa de entidades ambientais e de movimentos sociais, a construção

¹² Conforme o PDDI, o Rodoanel, previsto desde o início da década de 2000 para a RMBH, permitiria uma ligação direta entre as centralidades Norte (onde encontra-se o Aeroporto Internacional Tancredo Neves) e Oeste (onde estão concentradas as atividades industriais da RMBH), integrando-as de maneira relativamente independente do núcleo metropolitano. Reconhecendo os impactos que o futuro Rodoanel deve gerar, sobretudo quanto ao uso do solo e à atração para incorporações de novos empreendimentos empresariais e imobiliários, assim como no fomento à ocupação irregular, o PDDI, em seguida ratificado pelo Macrozoneamento, definiu essa obra viária como elemento fundamental para a reestruturação metropolitana. A rede de centralidades proposta pelo PDDI foi incorporada ao Macrozoneamento Metropolitano, tornando-se um dos projetos prioritários da Agência de Desenvolvimento da RMBH (UFMG, 2015).



das autopistas do Rodoanel, que chamam de “rodominério”, implicará na “desapropriação de mais de 15 mil moradias e sítios, sendo 50 igrejas, dezenas de terreiros, UPA’s, cerca de 20 escolas, bairros serão devastados, sitiados e segregados” (MOREIRA, 2023), gerando, portanto, consequências irreversíveis à sociabilidade e ao meio ambiente (ESTADO DE MINAS, 2021a). Diante da “ascensão do capitalismo de desastre” (mas qual capitalismo não seria desastroso?) no Brasil (ROJAS e BARROS PEREIRA, 2020) e dos rompimentos de reservatórios de rejeitos da mineração, diversos questionamentos têm sido levantados por pesquisadores e movimentos sociais e ambientais quanto às propostas de reparação dos danos, como o financiamento do Rodoanel.¹³ Durante a aprovação da destinação dos recursos para o Rodoanel, movimentos sociais e entidades ambientais acamparam e se manifestaram em frente à Assembleia Legislativa do estado contra o que chamaram de “rodominério”, alegando que a obra beneficiará a própria mineração, bem como empresas de construção civil pesada (BRASIL DE FATO, 2021). A Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade, responsável pelo projeto do Rodoanel, alegou, por sua vez, que tem buscado estabelecer diálogo com o Instituto Estadual de Florestas (IEF) e a Companhia de Saneamento de Minas Gerais (Copasa), bem como com representantes da sociedade civil e técnicos autônomos proponentes de melhorias no projeto apresentado, com o objetivo de minimizar os impactos da obra.

Desde o primeiro semestre de 2022 diversas ações civis públicas (algumas ainda em tramitação) foram impetradas na justiça por prefeitos de municípios e comunidades tradicionais diretamente atingidas por onde o Rodoanel deve passar. As manifestações de movimentos civis organizados ligados às lutas urbanas por melhores condições de vida para as populações periférica, ligados ao espectro político de esquerda, representados por associações de bairros, coletivos pelo transporte metropolitano de qualidade, organizações populares ligadas a “questão habitacional”, entre outros, vem questionando com recorrência o projeto. Particularmente os

¹³ Andréa Zhouiri (2021) afirma que: “A Vale consegue, assim, passar uma imagem de ‘quitação de compromissos’ gerados com o desastre, reforçando a confiabilidade perante o mercado. Além do pagamento das medidas de reparação e indenização ao Estado dentro dos valores por ela almejados, a mineradora conseguiu ainda manter o controle sobre o processo de reparação, ao ficar também encarregada da execução de alguns programas, entre outros benefícios. Para o governo de Minas, o desastre representa influxo para o caixa falido do Estado e uma oportunidade política para realizar obras de infraestrutura, que são a forma preferencial de realização da política na prática. Destaca-se aqui a construção do Rodoanel e de hospitais, além de melhorias a serem feitas no metrô da capital mineira. Como de costume, a ausência de transparência e de controle social sobre os gastos públicos permitirá a reprodução do *modus operandi* político por meio do qual há favorecimento de setores da economia e da elite. O Rodoanel é projeto antigo, alvo de críticas por parte de ambientalistas e moradores da região sul metropolitana, tendo em vista incidir sobre duas Unidades de Conservação (Serra do Rola Moça e Serra da Calçada) e dois distritos envolvidos com o turismo histórico e ecológico (Piedade do Paraopeba e Casa Branca). É importante considerar que se trata também de projeto interessante para a Vale e outras mineradoras, em função de suas demandas para o transporte do minério extraído nessa região. Resulta, portanto, em excelente negócio para a Vale, que não precisará arcar com ‘gastos extras’ relativos à infraestrutura para escoamento das commodities.”

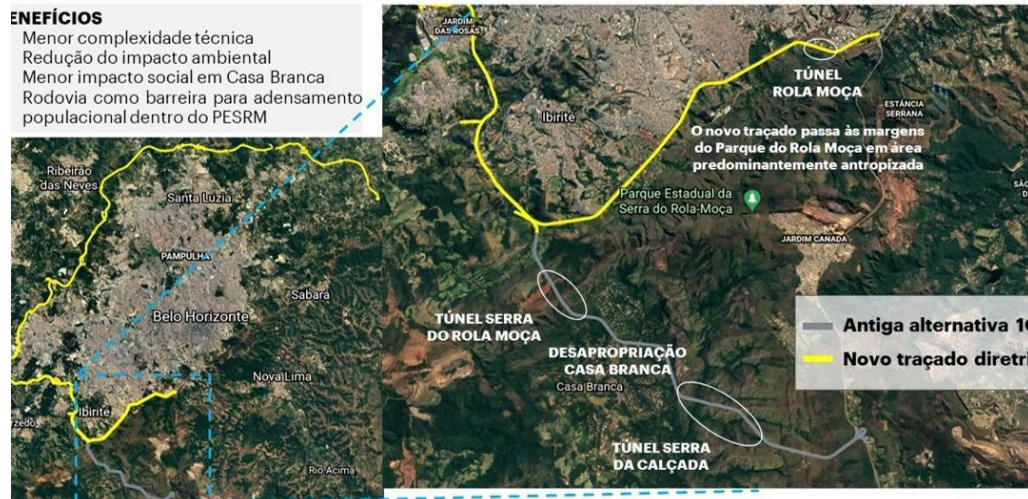


movimentos ligados às populações quilombolas e povos tradicionais têm lutado judicialmente frente aos riscos que a obra do Rodoanel RMBH pode significar em termos de impacto nos seus territórios. Esses movimentos questionam o projeto como um todo, não aceitando um traçado alternativo. Alguns processos movidos por esses movimentos ainda correm na justiça. Até o momento, contudo, todas as ações que foram concluídas não deram ganho de causa aos movimentos.¹⁴

Outro grupo de pessoas e movimentos civis que tiveram interferência na elaboração do projeto do Rodoanel RMBH se constituiu em torno de profissionais liberais e pesquisadores, geralmente de classe média, preocupados especialmente com os impactos ambientais que a obra pode causar. Neste caso, o projeto do Rodoanel RMBH não foi questionado ao ponto de ser considerado desnecessário e totalmente problemático para a região. Esse grupo questionou sobretudo o traçado e os riscos que poderia implicar em termos de impacto ambiental e para a preservação do patrimônio arqueológico e histórico, especialmente no vetor sul da Região Metropolitana, ambientalmente mais “sensível”. O governo estadual acabou acatando, no geral, as sugestões desse grupo, realizando uma alteração de traçado da “alça sul” do Rodoanel, conforme mostra a imagem a seguir. Os movimentos civis ligados às lutas urbanas por melhores condições de vida para as populações periférica acusam o grupo dos ambientalistas de racismo ambiental, uma vez que as proposições de alteração no traçado contribuíram para legitimar a obra do Rodoanel em favor dos interesses dos proprietários e moradores do vetor sul, predominantemente de classe média alta e alta, e sem qualquer benefício para a maior parte da população pobre da RMBH, que mora sobretudo nos vetores Oeste e Norte.¹⁵

¹⁴ “Ministério Público não vê motivos para suspender leilão do Rodoanel”. 14 de julho de 2022. Disponível em: <https://www.mpmg.mp.br/portal/menu/comunicacao/noticias/ministerio-publico-nao-ve-motivos-para-suspender-leilao-do-rodoanel.shtml>

¹⁵ “Rodoanel metropolitano tem novo traçado para evitar impactos ambientais”. Estado de Minas. 25 de outubro de 2021. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2021/10/25/interna_gerais,1316844/rodoanel-metropolitano-tem-novo-tracado-para-evitar-impactos-ambientais.shtml O “Fórum Permanente São Francisco” reuniu boa parte das pessoas interessadas em “proteger o meio ambiente”, cujas sugestões de alterações do traçado para o eixo sul foram apreenhadas no documento “Considerações sobre os documentos de estudos do Rodoanel Metropolitano de Belo Horizonte realizados pelo Governo de Minas Gerais”. Belo Horizonte, 3 de março de 2021. Disponível em: <https://www.aureacarolina.com.br/camara/wp-content/uploads/2021/09/Consideracoes-sobre-os-documentos-de-estudos-do-Rodoanel-de-BH-03Fev2021.pdf>.



16

A Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais adiou o leilão do edital de concorrência pública para a construção e operação do Rodoanel, previsto para ocorrer no dia 28 de abril de 2022 na Bvsp Bovespa – São Paulo, para o dia 28 de julho de 2022, alegando que empresas estrangeiras interessadas pediram mais tempo para providenciar a documentação exigida no edital. O leilão ocorreu, finalmente, no dia 12 de agosto de 2022, tendo saído vitorioso o grupo italiano INC S.P.A, que ofereceu maior desconto sobre os valores que o governo estadual terá que pagar à empresa.¹⁷ O governo estadual assinou contrato com a empresa no dia 31 de março de 2023. Àquela época a previsão era de que as obras começassem em 2024 (AGÊNCIA MINAS, 2023). Conforme o projeto final do contrato assinado, que prevê sua concessão por 30 anos, o Rodoanel será subdividido em dois trechos, conectando 11 municípios da RMBH (Sabará, Santa Luzia, Vespasiano, São José da Lapa, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves, Contagem, Betim, Belo Horizonte, Ibirité e Nova Lima), com extensão total prevista de pouco mais de 100 km, sendo o trecho leiloadado de 70 km. Em texto publicado à época, intitulado “Rodoanel na RMBH, crime maior que o da Vale em Brumadinho”, Frei Gilvander Moreira, importante articulador de movimentos sociais em Belo Horizonte, afirmou:

¹⁶ Pedro Farias. “Rodoanel terá 100km de malha rodoviária; obras devem começar em 2024 e dependem de licença ambiental”. À esquerda o traçado completo previsto atualmente para o Rodoanel RMBH. Hoje em dia, 31 de março de 2023. Disponível em: <https://www.fojeemdia.com.br/minas/rodoanel-tera-100km-de-malha-rodoviaria-obras-devem-comecar-em-2024-e-dependem-de-licenca-ambiental-1.955183>

¹⁷ “Construtora italiana apresenta melhor proposta e vence leilão para a construção do Rodoanel”. G1, 12 de agosto de 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2022/08/12/construtora-italiana-apresenta-melhor-proposta-e-vence-leilao-para-a-construcao-do-rodoanel.ghtml> A empresa, além de ter proximidade com a direita italiana, está envolvida em diversas ações judiciais na Itália. Cf.: LAZAROTTI, Henrique. “Empresa alvo de ações judiciais na Itália ganha leilão do Rodoanel. Por quê?”. Brasil de fato, Belo Horizonte, 13 de setembro de 2022. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2022/09/13/empresa-alvo-de-acoes-judiciais-na-italia-ganha-leilao-do-rodoanel-por-que/>



“Projeto da época da ditadura que já foi refutado várias vezes entre 2005 e 2016, foi assinado pelo governador Zema justamente no dia 31 de março”.¹⁸

No dia 24 de julho de 2024, o governador Romeu Zema assinou um decreto que autoriza, “conforme as descrições perimétricas constantes no anexo”, a desapropriação de uma área extensa, de mais de 14 milhões de metros quadrados, destinada à construção do primeiro trecho do Rodoanel RMBH, que passa por oito municípios e tem extensão de cerca de 70 km.¹⁹ O decreto atualizou outro decreto de 2020 (de utilidade pública) que informava que na faixa de 500 metros da rodovia as propriedades podem ou não ser impactadas e definia que “a concessionária Rodoanel BH S.A. fica autorizada a promover a desapropriação de pleno domínio ou a constituição de servidão dos terrenos descritos no anexo e eventuais benfeitorias”.²⁰ As desapropriações têm sido questionadas por moradores dos bairros direta ou indiretamente afetados.²¹

Apesar, portanto, dos diversos questionamentos que permanecem sendo levantados a respeito do Rodoanel RMBH por movimentos sociais,²² ambientalistas, Ministérios Públicos e Prefeituras (especialmente de Betim e Contagem), a expectativa anunciada há alguns meses

¹⁸ Gilvander Moreira. “Rodoanel na RMBH, crime maior que o da Vale em Brumadinho”. IHU Unisinos, 05 de abril de 2023. Disponível em: <https://ihu.unisinos.br/categorias/627676-rodoanel-na-rmbh-crime-maior-que-o-da-vale-em-brumadinho-artigo-de-gilvander-moreira>

¹⁹ Quanto à viabilização da construção dos pouco mais de 30 quilômetros para completar o traçado definido para o Rodoanel, as incertezas são ainda maiores do que as referentes ao trecho leiloadado. Cf.: Lucas Ragazzi. “Sem verba garantida, trecho do Rodoanel pode não sair do papel com adesão de Minas ao RRF”. 18 de julho de 2024. Disponível em: <https://ofator.com.br/informacao/sem-verba-garantida-trecho-do-rodoanel-pode-nao-sair-do-papel-com-adesao-de-minas-ao-rrf/>

²⁰ In.: Valéria Lúcia da Silva. “Governo de Minas manda desapropriar 13 áreas para construir Rodoanel”. *O tempo*, Belo Horizonte, 24 de julho de 2024. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/politica/2024/7/24/governo-de-minas-manda-desapropriar-13-areas-para-construir-o-rodoanel> Importante destacar que o Ministério Público Federal já questionou tanto irregularidades na realização de consulta a comunidades tradicionais no projeto do Rodoanel quanto a realização das desapropriações pela referida empresa. Cf. “Ação do MPF questiona irregularidades na realização de consulta a comunidades tradicionais no projeto do Rodoanel, em Belo Horizonte”. *Ministério Público Federal*. 05 de agosto de 2024. Disponível em: <https://www.mpf.mp.br/mg/sala-de-imprensa/noticias-mg/acao-mpf-questiona-irregularidades-na-realizacao-de-consulta-a-comunidades-tradicionais-no-projeto-do-rodoanel-em-belo-horizonte>

²¹ “Famílias denunciam visitas de empresa terceirizada e temem desapropriações sem diálogo”. In.: “Moradores protestam contra traçado do Rodoanel e desapropriações em Contagem (MG)”. R7. Belo Horizonte, 07 de abril de 2025. Disponível em: <https://noticias.r7.com/minas-gerais/mg-no-ar/video/moradores-protestam-contratracado-do-rodoanel-e-desapropriacoes-em-contagem-mg-07042025/>

²² Cf.: “Sílvia Almeida conversa com movimentos contrários à construção do Rodoanel na Região Metropolitana de Belo Horizonte – MG”. Gov. 09 de março de 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/mdh/pt-br/assuntos/noticias/2023/marco/silvia-almeida-conversa-com-movimentos-contrarios-a-construcao-de-rodoanel-na-regiao-metropolitana-de-belo-horizonte-mg>; Jean Silva. “Manifestantes protestam no domingo 18 contra o domínio de Zema”. *Brasil de Fato*, Belo Horizonte, 13 de agosto de 2024. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2024/08/13/manifestantes-protestam-no-domingo-18-contrao-rodominerio-de-zema/>



pelo Governo estadual era de que as obras deveriam começar em outubro de 2025.²³ Em matéria de 01 de maio de 2025, o *Diário do Comércio* informa:

O Rodoanel, uma das obras de infraestrutura mais aguardadas em Minas Gerais, está prestes a sair do papel, com início previsto para outubro deste ano. No momento, o governo de Minas Gerais trabalha a licença de instalação do projeto e aguarda o aval de órgãos federais para cravar a data. Devido à alta complexidade e a uma área extremamente densa, o maior desafio no momento é encontrar o ponto inicial da obra para minimizar os impactos de desapropriação. As informações foram detalhadas pelo Secretário de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias, Pedro Bruno, em encontro com empreendedores na Associação Comercial e Empresarial de Minas (ACMinas). A concretização das obras do Rodoanel, segundo ele, permitirão desafogar o tráfego na região, ampliando a segurança e reduzindo o tempo de deslocamento dos veículos. “Precisamos de uma visão de longo prazo e essa obra projeta a cidade para o futuro”, destaca. O anúncio ocorre em meio a um cenário de incertezas, especialmente com ações em vigor que buscam impedir a cobrança de pedágio na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Entidades mineiras, como a Associação Mineira de Municípios (AMM) acreditam que, se aprovada, a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) resultaria em inseguranças jurídicas que levariam ao cancelamento total do projeto. Com aproximadamente 70 quilômetros (km) de extensão, a primeira fase da rodovia contemplará as alças Oeste e Norte, passando por oito municípios da RMBH.²⁴

A data para o início da obra de construção do Rodoanel RMBH, no entanto, ainda não foi publicizada pelo governo estadual. Provavelmente, diante de atrasos relacionados ao licenciamento ambiental, a obra deve ser iniciada em 2026.²⁵ Essa obra insere-se, de toda maneira, em um contexto pós-pandemia de Covid-2019 de consideráveis investimentos em projetos e obras de infraestrutura no Brasil. Podem ser mencionados como expressões desse contexto, entre outras, a retomada pelo Governo Federal do Programa de Aceleração do Crescimento, as consequências do novo marco regulatório do saneamento básico, aprovado em 2020, o projeto de construção de uma ferrovia ligando o Brasil ao Peru, o Atlântico ao Pacífico, financiada pela China, e as diversas concessões/privatizações de rodovias, portos e aeroportos, além de empresas estatais de “serviços públicos”.

Em entrevista concedida no primeiro semestre de 2025, Alfredo Setubal, CEO da Itáua, holding que constitui a empresa com maior portfólio de investimentos na produção e gestão de

²³ Daniela Mallmann. “Betim e Contagem pedem alteração no traçado do Rodoanel de BH”. CNN, Belo Horizonte, 02 de abril de 2025. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/politica/betim-e-contagem-pedem-alteracao-no-tracado-do-rodoanel-de-bh/#:~:text=As%20prefeituras%20dos%20munic%C3%ADpios%20de,os%20congestionamentos%20na%20capital%20mineira.>

²⁴ Leonardo Morais. “Obras do rodoanel em Belo Horizonte devem começar em outubro na grande BH”. *Diário do Comércio*. 01 de maio de 2025. Disponível em: <https://diariodocomercio.com.br/economia/obras-rodoanel-bh-outubro-infraestrutura-mobilidade/>

²⁵ “Rodoanel de BH tem atraso e início das obras deve ficar para 2026. Seinfra mantém cronograma, mas fontes ouvidas pela Itatiaia dizem que licenciamento ambiental deve inviabilizar começo dos trabalhos neste ano”. Bruno Favarini. 30 de junho de 2025. Itatiaia FM. Disponível em: <https://www.itatiaia.com.br/politica/rodoanel-de-bh-inicio-das-obras-deve-ficar-para-2026>



obras de mobilidade e infraestrutura do Brasil, detentora da CCR, entre muitas outras empresas, afirma que, diante do cenário atual de dificuldade de se ter “retorno” acima dos custos do capital na economia como um todo, “infraestrutura é dos poucos setores com melhor retorno”.²⁶ Minas Gerais, nesse contexto, tem nas parcerias público-privadas o modo prioritário de gestão da infraestrutura espacial preconizado pelo governo de Romeu Zema (NOVO). Se, por um lado, segundo informações do governo estadual, “Minas projeta R\$ 100 bi em infraestrutura até 2031 com foco em rodovias e mobilidade”²⁷, por outro lado, entretanto, as obras estão em sua maioria apenas anunciadas ou no máximo iniciadas. Quanto ao Rodoanel, tem-se a expectativa que ele possa receber quando concluído cerca de 25 mil veículos pesados por dia, o que, entretanto, conforme admite o próprio diretor-presidente da Rodoanel S.A., Celso Paes Júnior., não deve significar a redução do fluxo no atual Anel viário no médio prazo.²⁸

Diante, portanto, das incertezas relacionadas ao início da obra, não são poucos os ideólogos, tecnocratas ou meros entusiastas do Rodoanel RMB que têm se manifestado mais ou menos de maneira impetuosa e apologética, como este “empresário”, modestamente digno das mais polidas e desenvoltas capacidades intelectivas:

Belo Horizonte está parando e não é mera figura de linguagem. Quem pega a BR-381, a BR-040 ou a BR-262, na altura da Região Metropolitana, sabe: a cidade se tornou uma imensa rotatória congestionada, onde caminhões, motos e carros disputam espaço como se fosse o último metro quadrado de asfalto. O que se chama mundialmente de “mobilidade urbana”, por aqui é, na prática, imobilidade metropolitana. E não adianta culpar o Waze ou outro aplicativo, pois não há atalho possível quando a cidade é refém de um traçado viário dos anos 50 e de uma frota de país subdesenvolvido do século XXI. O rodoanel, que governos anunciam e reanunciam, há décadas, deixou de ser opção para

²⁶ “A gente caiu nos setores de infraestrutura porque o Brasil sempre teve juros muito altos. Agora, está altíssimo, em temos reais, em 7%, 8% 9%, é uma loucura. Essa é uma das razões pelas quais a indústria desapareceu. Com juros reais altos por décadas, as empresas morreram. É muito difícil ter retorno acima do custo de capital. Já infraestrutura é mais estável, em termos de receitas, um pouco mais previsível. E tem as privatizações. As estatais são mal administradas, têm custos excessivos, são ineficientes. Quando você compra, normalmente tem ganhos muito grandes. O mato é alto.” In.: Alvaro Campos e Talita Moreira. “Está difícil ter retorno acima do custo de capital, diz Setubal, da Itaúsa”. Valor. São Paulo, 10 de abril de 2025. Disponível em: <https://valor.globo.com/financas/noticia/2025/04/10/esta-dificil-ter-retorno-acima-do-custo-de-capital-diz-setubal-da-itausa.ghtml>.

²⁷ “O novo ciclo da infraestrutura brasileira”. Grupo investidor. 2025. Disponível em: <https://gruposinvestor.com.br/o-novo-ciclo-da-infraestrutura-brasileira/#:~:text=H%C3%A1%20cinco%20anos%2C%20o%20Novo,%25%20e%2030%25%20em%202025%20.> Diante da expectativa do início da construção de inúmeras obras de infraestrutura, o governo estadual de Minas Gerais criou, através da Lei Estadual nº 25.235/2025, a Agência Reguladora de Transportes de Minas Gerais (Artemig), “que tem como missão regular e fiscalizar contratos de concessões e parcerias público-privadas (PPPs) nas áreas rodoviária, ferroviária, aeroportuária e hidroviária. [Futuramente o Rodoanel RMBH será regulado por esta agência]”. In.: “Nova agência reguladora passa a fiscalizar contratos e concessões do setor de transporte em Minas”. O tempo. 7 de julho de 2025. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/cidades/2025/7/7/nova-agencia-reguladora-passa-a-fiscalizar-contratos-e-concessoes-do-setor-de-transporte-em-minas>

²⁸ Edson Costa. “Mesmo com Rodoanel fluxo de veículos pode voltar no Anel após obra, diz secretário”. Itatiaia. 14 de agosto de 2025. Disponível em: <https://www.itatiaia.com.br/politica/mesmo-com-rodoanel-fluxo-de-veiculos-pode-voltar-no-anel-apos-obra-diz-secretario>



virar questão de sobrevivência. Se sair do papel, poderá reduzir de três horas para 40 minutos a travessia pela Grande BH. Não é milagre: trata-se de engenharia básica, testada em metrópoles do mundo civilizado. É a economia, estúpido. Estrada de classe internacional, pedágio sem cancela, monitoramento tecnológico, inclinação máxima de 5% e outros atributos. Não estamos falando de ficção científica, mas de infraestrutura decente. A diferença não é só para quem dirige. Um rodoanel assim redesenha a logística de uma região.²⁹

Em verdade, uma manifestação como essa não se separa da chancela pública e publicitária às ações privatistas e estratégicas do próprio governo estadual no sentido de acelerar o início das obras do Rodoanel RMBH. Dessa maneira, o jornal Estado de Minas apresentou em sua página na internet, no mesmo dia 26 de agosto deste ano de 2025, uma matéria com o seguinte título: “Rodoanel: obra é declarada estratégica para acelerar licenciamento ambiental”.³⁰ No dia seguinte esse mesmo veículo de comunicação publicou uma matéria em que, contemporizando algumas questões relacionadas Rodoanel RMBH, estão listados aqueles que são considerados os “maiores desafios ambientais da obra polêmica”, bem como informa que: “acelerar o licenciamento não elimina os riscos; entenda quais são os principais pontos de atenção, como a proteção de mananciais e áreas verdes”, afirmando, afinal, que:

O traçado proposto para a nova via atravessa áreas de alta sensibilidade ambiental, que são vitais para a qualidade de vida e o equilíbrio do ecossistema de toda a Grande BH. A discussão central, portanto, não é apenas sobre a necessidade de uma nova rota logística, mas sobre o custo ambiental que a sociedade está disposta a pagar por ela. A proteção de mananciais e áreas de preservação permanente está no centro desse debate.³¹

Em contraposição às estratégias e ações do governo do estado, das empresas diretamente interessadas no Rodoanel da RMBH, da opinião de “empresários” e jornalistas que se dizem preocupados com questões relativas à mobilidade urbana e/ou impacto ambiental, o líder religioso Frei Gilvander Luís Moreira, associado à Pastoral da Terra e importante articulador das lutas dos movimentos sociais em torno da conquista da habitação e pelo “direito à cidade” em Belo Horizonte, sintetizou em sua rede social, também no dia 26 de agosto de 2025, alguns

²⁹ Ricardo Kertzman. “Rodoanel: ou a RMBH se move, ou BH implode. Precisamos de um rodoanel que funcione, e não de mais uma cicatriz no mapa do inacabado”. O fator. 26 de agosto de 2025. Disponível em: <https://ofator.com.br/opiniaio/rodoanel-ou-a-rmbh-se-move-ou-bh-implode/>

³⁰ E como subtítulo: “Decreto publicado no Diário Oficial de Minas Gerais garante prioridade em licenciamento ambiental e agiliza construção do Rodoanel Metropolitano de BH”. Quêren Hapuque e Alexandre Carneiro. “Rodoanel: obra é declarada estratégica para acelerar licenciamento ambiental”. Estado de Minas. 26 de agosto de 2025. Disponível em: [Rodoanel: obra é declarada estratégica para acelerar licenciamento ambiental](#)

³¹ No final da matéria, faz-se uma pergunta retórica: “Por que a obra é considerada polêmica? A polêmica surge do conflito entre a necessidade de desenvolvimento logístico e a urgência da proteção ambiental. De um lado, a obra é defendida como uma solução para o trânsito da região metropolitana. De outro, é criticada pelo alto custo ecológico. O debate central é se os benefícios econômicos e de mobilidade justificam os impactos permanentes sobre recursos vitais como a água e as áreas verdes.” In: João Amaral. “Rodoanel de BH: os maiores desafios ambientais da obra polêmica”. Estado de Minas. 27 de agosto de 2025. Disponível em: [Rodoanel de BH: os maiores desafios ambientais da obra polêmica | Trends](#)



argumentos sociais para serem confrontados àqueles levantados pelos defensores da obra, além de mencionar possíveis “alternativas justas”.³²

Após esse panorama sobre os diferentes projetos para o Rodoanel RMBH, é importante considerar as diferentes interpretações acerca do problema da “mobilidade urbana”, da construção de anéis viários e do papel de obras infraestruturais no contexto global do capitalismo de cassino contemporâneo. Dessa maneira, aventa-se a seguir as possíveis motivações para se levar a cabo o projeto e a obra do Rodoanel RMBH, bem como não se deve desconsiderar algumas das prováveis consequências daí decorrentes.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A “particularidade concreta” do Rodoanel RMBH é compreendida neste texto como uma espécie de “janela” para observar por que e como vem ocorrendo mudanças na reprodução do espaço urbano como territorialização do capital no contexto metropolitano. Marx afirmou acerca de uma visibilidade que ofusca o que é visto que “o movimento mediador desaparece no seu próprio resultado e não deixa qualquer rastro. (...) o enigma do fetiche do dinheiro não é mais do que o enigma do fetiche da mercadoria, que agora se torna visível e ofusca a visão” (MARX, 2013, p. 167). Sob o ponto de vista da economia política, o que o Rodoanel RMBH parece ser também ofusca o movimento mediador que o determina: à primeira vista ele pode parecer se explicar totalmente como produto de interesses econômicos e pretensões políticas diretamente beneficiadas pela produção, circulação e acúmulo de capital (para além de pessoas e mercadorias) através do seu projeto, obra e operação. Dessa maneira, o Rodoanel RMBH seria uma expressão material do progresso, da “reprodução ampliada do capital”, a manifestação de sua pujança, o que é aceito declarada ou tacitamente por quase todos, inclusive seus críticos. A realização da reprodução e acumulação do capital nos seus próprios termos – isto é, a “coação muda da concorrência” (Marx) à valorização do valor por meio do processo de trabalho na produção de mercadorias com o fim em si mesmo de transformar determinada quantidade de

³² “Rodoanel na RMBH não pode prosperar, pois não resolverá problemas de mobilidade. É ‘estratégico’ para a Vale e mineradoras, não para o povo. É absurdo e recheado de ilegalidades. Sem Consulta Livre, Prévia e Informada aos Povos e Comunidades Tradicionais. Mais de 20 mil casas serão demolidas. Acelará a conurbação das cidades da RMBH, o que dizimará a Agricultura Familiar e os mananciais que abastecem BH e RMBH (ECOCIDA). Será RODOMINÉRIO com pedágio caríssimo, infraestrutura que a Vale S/A e outras mineradoras ampliem mineração, o que desertificará BH e RMBH. Alternativas justas: 1) resgate de transporte de passageiros em trens; 2) ampliação do metrô para várias cidades da RMBH, público e com tarifa econômica; 3) duplicação do Anel Rodoviário; 4) melhoria de transporte por ônibus” (destaques do autor). Postagem na rede social Instagram por Frei Gilvander Luís de Oliveira. 26 de agosto de 2025. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/DN1giPT3hDu/?igsh=ZTlrcnpza3F3cWNz>



dinheiro em um quantidade acrescida e que possa ser crescentemente acumulado –, no entanto, está limitada desde 1970, quando o sistema produtor de mercadorias se deparou com seu limite histórico e lógico absoluto e desde então está em crise estrutural.

Grandes projetos urbanos como o Rodoanel RMBH e a maneira como em breve deve ser executado podem ser interpretados, por isso, como expressões de processos que fazem da urbanização e da reestruturação territorial metropolitana em curso lócus privilegiados de manifestação da crise de reprodução do capital, e isso não como contratendência à ou apesar da crise de reprodução do capital, como pode parecer à primeira vista, mas por causa dela, ainda que, fetichizada e ideologicamente, tais processos possam aparecer como se dissessem respeito à pujança do processo de acumulação, supostamente em contraposição às tendências de crise, como simples “inflexão no padrão de acumulação”, conforme geralmente são interpretados pela literatura especializada (BRENNER, PECK, THEODORE, 2012). Quando o capitalismo se depara com seu limite histórico absoluto a partir de 1970, e suas categorias (abstrações reais) centrais (trabalho, valor, mercadoria e dinheiro, assim como Estado e ciência) entram crescentemente em crise, a produção do espaço ou a territorialização do capital não podem passar incólumes, particularmente em um contexto metropolitano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na simultaneidade da crise do trabalho e da crise de valorização, entre muitas outras consequências, a urbanização da sociedade passa a ser determinada pela acumulação (ou expectativa de) vinculada à ficcionalização da forma da riqueza social. Nesse sentido, nas últimas duas décadas houve uma série de transformações tanto no âmbito internacional quanto nacional relacionadas ao financiamento e à financeirização de grandes projetos e obras imobiliárias e de infraestrutura urbana (especialmente viárias, aeroportuárias, portuárias e de “serviços urbanos”, como água e esgoto), sobretudo nas regiões metropolitanas.

Robert Kurz diz no texto “Areia na engrenagem” (2010) que tanto sob o ponto de vista do “neoliberalismo” quanto do “keynesianismo de crise” proposto principalmente a partir da crise de 2008, como dois lados da mesma moeda, o Estado parece ainda ser considerado como se fosse o “capitalista coletivo ideal”, na expressão de Engels, a quem sempre se poderia recorrer como se fosse o salvador último diante da crise. Entretanto, “privatizados ou geridos sob o ponto de vista comercial, os serviços públicos [como a infraestrutura urbana] negam sistematicamente o seu carácter de infraestrutura social global” e, por conseguinte, “política e financeiramente o keynesianismo de crise substituiu o neoliberalismo como administração de



emergência, mas na economia empresarial é mantida, e até reforçada a qualquer preço, a política neoliberal de redução de custos”.

No âmbito da urbanização, o Estado tem servido, de toda maneira, em governos de esquerda e de direita, como indutor de investimentos e incentivos às privatizações, parcerias público-privadas e ao “planejamento estratégico” voltado para o “empresariamento urbano”. A produção, aquisição e operação para o uso de infraestruturas urbanas, como o Rodoanel RMBH, são levadas a cabo, portanto, como formas de a ficcionalização da riqueza se envolver com o “ambiente construído” como “ativo” que pode ou deve servir para a simulação da acumulação de capital, tornando-o um “capital fictício real”.

REFERÊNCIAS

BRENNER, N.; PECK, J.; THEODORE, N. Após a neoliberalização? Cadernos Metrópole, São Paulo, v. 14, n. 27, 2012, p. 15-39.

CHRISTOPHERS, Brett. Our Lives in Their Portfolios: Why Asset Managers Own the World. Londres: Verso, 2023.

DAMIANI, Am lia Luisa. Urbanização crítica e produção do espaço. Revista Cidades, v. 6, n. 10, 2021. DOI: 10.36661/2448-1092.2009v6n10.12282. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12282>.

HARVEY, David. The limits to capital. Londres: Verso, 2. ed., 2006 [1982].

KURZ, Robert. Areia na engrenagem. Sand im Getrieb. Publicado em Neues Deutschland em 08 de janeiro de 2010.

KURZ, Robert. Dinheiro sem valor. Lisboa: Antígona, 2014.

KURZ, Robert. O Colapso da Modernização: da derrocada do socialismo de caserna à crise da economia mundial. São Paulo: Paz e Terra, 1992.

LEFEBVRE, Henri. La survie du capitalisme: la re-production des rapports de production. Paris: Anthropos, 1973.

LEFEBVRE, Henri. La production de l'espace. Paris: Anthropos, 2000.

MARX, Karl. O capital: crítica da economia política: livro I: o processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.

POSTONE, Moishe. Tempo, trabalho e dominação social: uma reinterpretação de teoria crítica de Marx. São Paulo: Boitempo, 2014 [1993].

SOUSA, Leandro de Aguiar e. Dinâmicas socioespaciais potencialmente induzidas pela implantação do projeto do Rodoanel da RMBH. Bolet m Paulista de Geografia, v. 1, n. 113, p. 242-272, 2025. <https://doi.org/10.61636/bpg.v1i113.3509>.

TOLEDO, Carlos de Almeida. A fronteira da territorialização do capital. In: CRUZ, R. C. A.; CARLOS, A. F. A. (Org.). A necessid