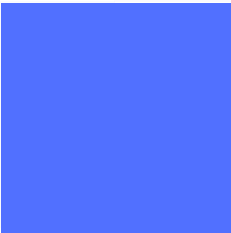


SECRETARIA MUNICIPAL DE POLÍTICA URBANA
MONITORAMENTO DA POLÍTICA URBANA
PLANO DIRETOR - NOVA AGENDA URBANA

PUBLICADO EM 07/2026 * SUPLAN/SMPU



2º BOLETIM ANUAL **TRANSPORTE SUSTENTÁVEL** **E EFICIENTE**

**FONTE DE DADOS: LICENCIAMENTO DE EDIFICAÇÕES;
CADASTRO IMOBILIÁRIO (IPTU); CADASTRO MUNICIPAL
DE CONTRIBUINTE (CMC)**



PREFEITURA
BELO HORIZONTE

O que é e do que trata a dimensão?

As dimensões podem ser definidas como temáticas abordadas pelo Plano Diretor, que inclui conceitos, instrumentos e parâmetros norteadores da política urbana atrelados à NAU (Nova Agenda Urbana), de forma a estabelecer o comprometimento do Município com os compromissos globais.

Neste boletim são apresentados os resultados do monitoramento da política urbana de Belo Horizonte orientada para a **TRANSPORTE SUSTENTÁVEL E EFICIENTE**.

Qual é o objetivo geral?

- Promover o planejamento urbano e territorial integrado, incluindo expansões urbanas planejadas com base nos princípios do uso equitativo, eficiente e sustentável do solo e dos recursos naturais, da compactidade, do policentrismo, da densidade e da conectividade adequadas e do uso misto do espaço, de forma a conformar diversidade social e econômica nas áreas construídas, reduzindo os desafios e as necessidades de mobilidade e os custos per capita de fornecimento de serviços, bem como aproveitando a densidade e as economias de escala e de aglomeração (Inciso V, Art.4º, Lei nº 11.181/2019).
- Desenvolver infraestrutura de transporte sustentável e eficiente, alcançando os benefícios da conectividade e reduzindo os custos financeiros, ambientais e de saúde pública advindos da mobilidade ineficiente, dos congestionamentos, da poluição do ar, do efeito de ilhas de calor urbano e de poluição sonora, bem como promover alternativas de transporte, considerando as necessidades energéticas, por meio da integração das políticas de mobilidade urbana e de planejamento urbano (Inciso XIV, Art.4º, Lei nº 11.181/2019).

Quais são as estratégias?

Conforme Inciso V, Art.4º, Lei nº 11.181/2019:

- a) integração das políticas de mobilidade urbana e de planejamento urbano;
- b) orientação do desenvolvimento urbano ao transporte coletivo;
- c) adequação da densidade populacional e de empregos à capacidade do sistema de circulação e das alternativas de transporte;

Conforme Inciso XIV, Art.4º, Lei nº 11.181/2019:

- a) assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados de transporte;
- b) promover desenvolvimento orientado ao transporte sustentável, estimulando uma ocupação compacta e com uso misto do solo;
- c) qualificar os meios coletivos de transporte com objetivo de ampliar o percentual de viagens por esse modal em relação ao total de viagens em modos motorizados;
- d) garantir a acessibilidade universal ao sistema de mobilidade;
- e) promover, gradativamente, a integração de todos os modais de transporte.

Conceitos importantes



Acessibilidade universal é um princípio transversal que contribui para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), especialmente o ODS 11 (Cidades Sustentáveis), promovendo inclusão e equidade através de ações como a adaptação da frota de ônibus com plataformas elevatórias, a exigência de rampas de acessibilidade, pisos táteis nas calçadas, sinalização sonora e demarcação de vagas de estacionamento exclusivo.

A acessibilidade universal vai além da eliminação de barreiras físicas, buscando garantir que todos os espaços, serviços, transportes e informações sejam utilizáveis por todas as pessoas, incluindo aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida, com segurança e autonomia. Isso se alinha com as diretrizes federais (Lei n.º 13.146/2015, Decreto n.º 5.296/2004) e normas técnicas (ABNT/NBR 9050).



Desenvolvimento Orientado ao Transporte Coletivo (DOT), ou Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS), é um conjunto de estratégias de planejamento urbano, adotadas pela PBH, que visam a concentração do desenvolvimento residencial, comercial e de serviços em torno de eixos e estações de transporte público de alta capacidade. O objetivo é promover o uso misto do solo, altas densidades, caminhabilidade e sustentabilidade, reduzindo a dependência do transporte individual.

O Plano Diretor de 2019 (Lei 11.181/2019) reflete essa abordagem ao delimitar áreas com potencial construtivo elevado próximas aos eixos de transporte coletivo.



Mobilidade urbana é o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte (Art. 24º, Lei 11.181/2019).

Alinhado à busca por uma mobilidade mais sustentável, inclusiva e saudável, destacam-se o uso de **modais não motorizados**, como a caminhada e a bicicleta, como componentes cruciais para o planejamento da mobilidade urbana de Belo Horizonte. Esses modais são benéficos tanto para a saúde individual quanto para o meio ambiente, pois não emitem poluentes e contribuem para a redução do tráfego e congestionamentos.



A **integração de modais de transporte** refere-se à conexão e coordenação eficiente entre os diferentes meios de transporte disponíveis na cidade, como ônibus, metrô, bicicletas e deslocamento a pé. O objetivo é criar um sistema de mobilidade contínuo, fluido e acessível, que permita aos cidadãos se deslocarem de forma mais eficiente, econômica e sustentável. A integração de modais é um dos pilares do planejamento de mobilidade em Belo Horizonte, conforme estabelecido em documentos como o Plano Diretor de Mobilidade Urbana (PlanMob-BH) e o Plano Diretor de 2019.



Observa-se, portanto, que a **integração das políticas urbanas e de mobilidade** em Belo Horizonte é almejada por meio de um planejamento estratégico que se materializa no Plano Diretor (Lei 11.181/2019) e no Programa de Mobilidade e Inclusão Urbana (PlanMob-BH), na aplicação do conceito de DOT, na promoção da acessibilidade universal como princípio transversal, que visam o desenvolvimento de uma cidade mais conectada, inclusiva e sustentável.

Para entender outros conceitos e mais sobre os indicadores estratégicos e de cenário, acesse a [Metodologia do Monitoramento](#). A seguir são apresentados os resultados dos [Indicadores da Dimensão Transporte Sustentável e Eficiente](#) que mais se destacaram entre 2015 e 2025. Para uma análise completa e outras possibilidades de recortes temporais e espaciais dos indicadores desta dimensão, acesse os dados disponíveis no Painel de TS, no site de Monitoramento da Política Urbana através deste [link](#).

INDICADORES EM DESTAQUE

Indicador Estratégico IN_TS01

O indicador IN_TS01 apresenta a densidade de projetos licenciados no entorno das estações de transporte coletivo (metrô e ônibus), segundo o tipo de uso, por ano da baixa do projeto. Os valores representam a soma dos projetos licenciados dividido pela área do entorno (Figura 1) e fora (Figura 2) do entorno das estações de transporte coletivo (km²), para o período entre 2015 a 2025, a seguir:

Série histórica - 2015 a 2025 - Dentro e fora do entorno das estações (painel TS)

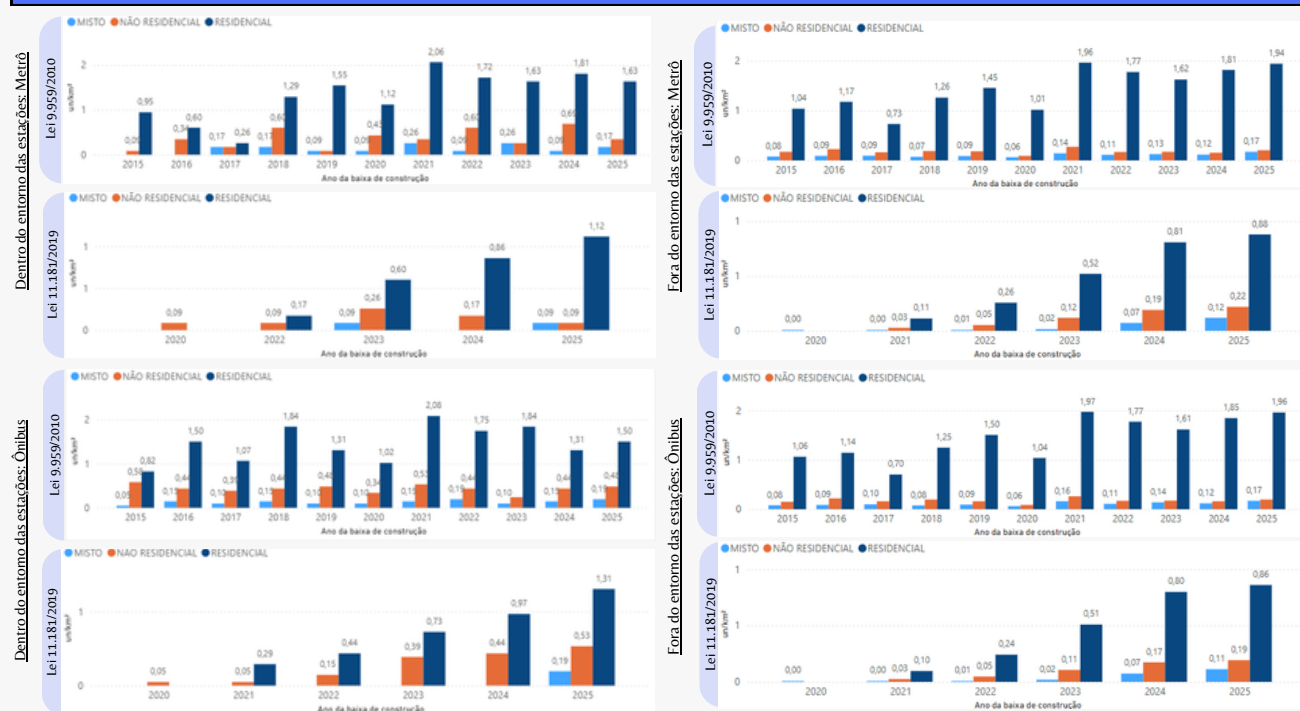


Figura 1: IN_TS01: Densidade de projetos licenciados no entorno das estações, segundo o tipo de uso, por ano da baixa do projeto.

Figura 2: Densidade de projetos licenciados fora do entorno das estações, segundo o tipo de uso, por ano da baixa do projeto.

Através da análise das figuras 1 e 2 observa-se que durante o período de 2015 a 2025, a densidade de licenciamentos (IN_TS01) é, em regra, superior no entorno das estações do que em áreas externas, como demonstra o pico residencial no metrô em 2021 (2,06 projetos/km² dentro contra 1,96 fora). Esse padrão de concentração parece se manter sob a Lei 11.181/2019, que em 2025 registrou 1,31 projetos/km² no entorno de ônibus frente a 0,86 nas áreas externas.

No que tange à comparação entre as legislações, os licenciamentos regidos pela Lei 9.959/2010 foram marcados por valores oscilantes na série histórica, apresentando picos pontuais como o observado em 2021. Por outro lado, os projetos fundamentados na Lei 11.181/2019 mostram uma trajetória de aumento gradual a partir de 2022, alcançando patamares de 1,12 projetos/km² no metrô e 1,31 no ônibus (ambos no ano de 2025). Em termos gerais, é relevante

considerar que a análise dessas leis reflete um processo de transição normativa, onde é esperado que, progressivamente, os projetos licenciados sob a Lei 11.181/2019 passem a representar a maior fatia dos dados em detrimento da Lei 9.959/2010, conforme o novo regime urbanístico se consolida e o anterior encerra seu ciclo.

Quanto aos tipos de uso, os resultados indicam que o desenvolvimento imobiliário recente apresenta uma forte predominância de uso residencial em ambas as leis. Em todos os cenários analisados entre 2015 e 2025, a habitação desponta como o principal vetor de licenciamento, enquanto os usos mistos e não residenciais mantêm uma representatividade mais baixa, com valores que raramente ultrapassam o patamar de 0,53 projetos/km² (valor alcançado pelo uso misto no entorno de ônibus em 2025).

INDICADORES EM DESTAQUE

Indicadores Estratégicos IN_TSa02 e IN_TSa04

Os indicadores IN_TSa02 e IN_TSa04 apontam a densidade de unidades residenciais (IN_TSa02) e unidades não residenciais (IN_TSa04) licenciadas nos projetos no entorno das estações de transporte coletivo (metrô e ônibus), por ano da baixa do projeto. Os valores representam a soma das unidades residenciais (IN_TSa02) e unidades não residenciais (IN_TSa04) dos projetos licenciados dividido pela área do entorno (Figura 3) e fora do entorno (Figura 4) das estações de transporte coletivo (km²), para o período entre 2015 a 2025, a seguir:

Série histórica - 2015 a 2025 - Dentro e fora do entorno das estações (painel TS)

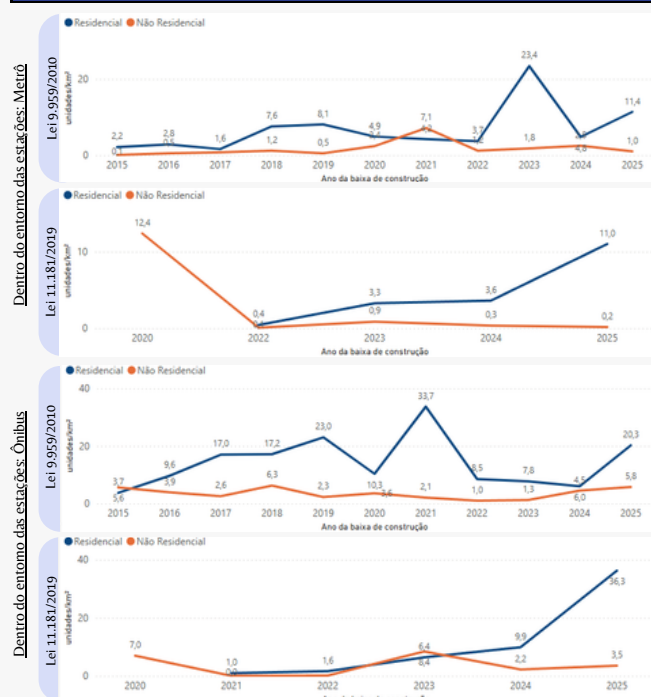


Figura 3: Densidade de unidades residenciais (IN_TSa02) e não residenciais (IN_TSa04) licenciadas no entorno das estações de transporte coletivo, por ano da baixa do projeto.

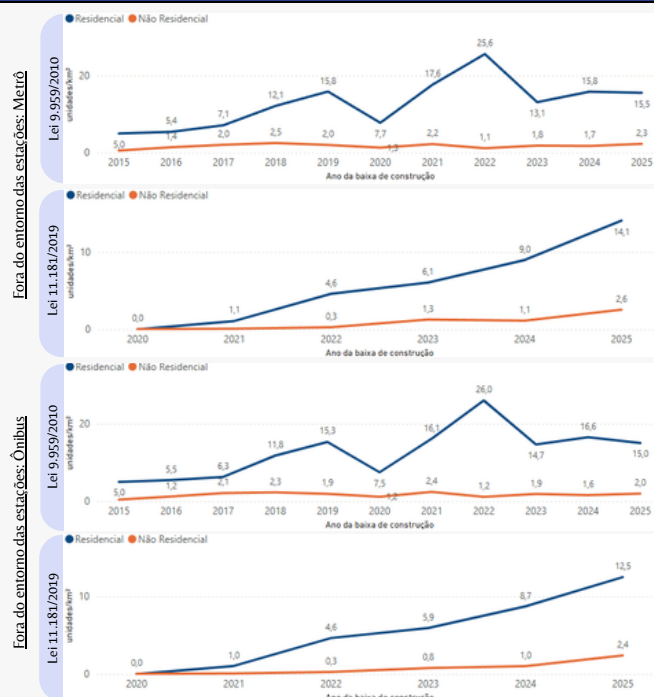


Figura 4: Densidade de unidades residenciais e não residenciais licenciadas fora do entorno das estações de transporte coletivo, por ano da baixa do projeto.

A análise dos indicadores IN_TSa02 (densidade de unidades residenciais) e IN_TSa04 (densidade de unidades não residenciais) entre os anos de 2015 e 2025 sugerem que, a densidade de unidades licenciadas apresenta maior intensidade dentro do entorno das estações, embora o adensamento também se faça presente em áreas externas. Dentro do entorno das estações de ônibus, o pico de unidades residenciais (sob a Lei 9.959/2010) atingiu 33,7 unidades/km² em 2021, enquanto fora desse limite o valor máximo registrado no entorno do metrô foi de 25,6 unidades/km² em 2022. Este cenário aponta para uma expansão imobiliária que tende a priorizar a proximidade aos eixos de transporte público coletivo.

Na comparação entre legislações, a Lei 11.181/2019 apresenta uma retomada contínua da produção habitacional nos anos recentes, em contraste com os licenciamentos da Lei 9.959/2010, que apresentaram maiores variações ao longo da série histórica. No entorno das estações de ônibus sob a nova

lei, densidade residencial evoluiu de 1 unidade/km² em 2021 para 36,3 unidades/km² em 2025. Já nas áreas externas ao metrô, verificou-se um aumento de aproximadamente 1,1 unidades/km² (em 2021) para 14,1 unidades/km² (em 2025), indicando um provável processo de transição normativa à medida que o novo regime urbanístico se consolida.

Em relação aos tipos de uso, os dados mostram uma predominância do uso residencial frente ao não residencial tanto dentro, onde foram observados os maiores valores da série, quanto fora do entorno das estações. No entorno de ônibus sob a lei de 2019, o uso não residencial atingiu seu ápice em 2025 com apenas 3,5 unidades/km², valor muito inferior às 36,3 unidades residenciais licenciadas no mesmo ano. No entorno do metrô (sob a Lei 11.181/2019), o uso não residencial teve um pico de 12,4 unidades/km² em 2020, mas declina e se mantém baixa nos anos seguintes.

INDICADORES EM DESTAQUE

Indicadores Estratégicos IN_TSa03 e IN_TSa05

Os indicadores IN_TSa03 e IN_TSa05 apresentam a razão entre a área de unidades residenciais (IN_TSa03) e unidades não residenciais (IN_TSa05) licenciadas nos projetos no entorno das estações de transporte coletivo (metrô e ônibus), por ano da baixa do projeto. Os valores representam a área total das unidades residenciais e das unidades não residenciais (m²) dos projetos licenciados no entorno (Figura 5) e fora do entorno (Figura 6) das estações de transporte coletivo (metrô e ônibus) dividido pela área do entorno das estações de transporte coletivo (km²), para o período entre 2015 a 2025, a seguir:

Série histórica - 2015 a 2025 - Dentro e fora do entorno das estações (painel TS)

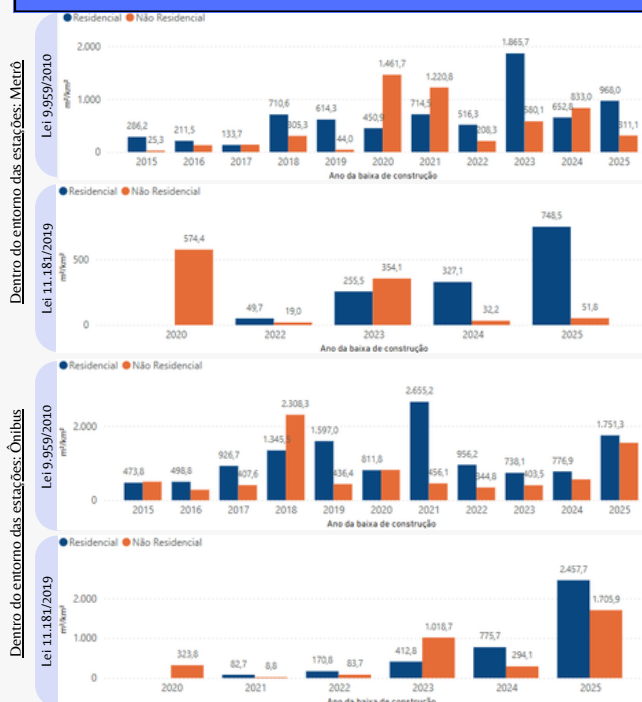


Figura 5: Razão entre a área de unidades residenciais (IN_TSa03) e não residenciais (IN_TSa05) licenciadas no entorno das estações de transporte coletivo, por ano da baixa do projeto.

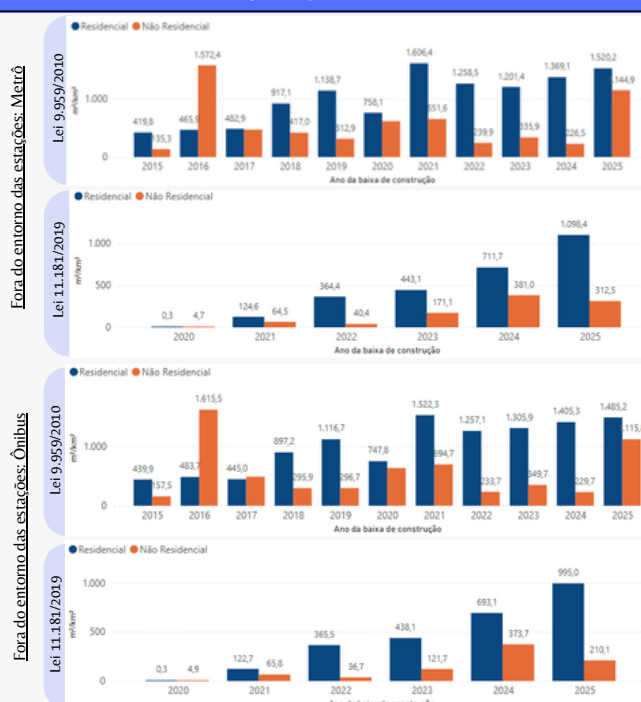


Figura 6: Razão entre a área de unidades residenciais e não residenciais licenciadas fora do entorno das estações de transporte coletivo, por ano da baixa do projeto.

A análise dos dados dos indicadores IN_TSa03 e IN_TSa05, entre 2015 e 2025, ilustrada pelas figuras 5 e 6, confirma que, em termos de distribuição espacial, a razão de área licenciada apresenta, em geral, concentrações mais robustas no entorno das estações do que fora delas, embora existam considerações importantes no período mais recente. Em relação as estações de ônibus, nota-se que em 2025, sob a vigência de ambas as leis, a área licenciada no seu entorno avançou mais do que fora do entorno: sob a Lei 11.181/2019, a área residencial próxima das estações atingiu 2.457,7 m²/km² contra 995,0 m²/km² registrados nas áreas mais distantes dos pontos de ônibus, enquanto sob a Lei 9.959/2010, o entorno registrou 1.751,3 m²/km² frente a 1.485,2 m²/km² fora dele. Contudo, em relação ao metrô, em 2025, observou-se uma inversão: a área residencial licenciada sob a Lei 11.181/2019 foi maior fora do entorno (1.098,4 m²/km²) do que dentro dele (748,5 m²/km²), o que indica um processo de difusão territorial do crescimento imobiliário para além dos eixos imediatos de transporte

Sob a Lei 11.181/2019 houve um aumento no licenciamento das áreas residenciais, que no entorno das estações de ônibus saltaram para 2.457,7 m²/km² (no ano de 2025). Sob a Lei 9.959/2010, o comportamento é mais irregular, embora tenha gerado picos

significativos em 2021 (2.655,2 m²/km²) no entorno das estações de ônibus. No entorno do metrô, a área licenciada pela Lei 11.181/2019 passou de apenas 49,7 m²/km² (2022) para 748,5 m²/km² (2025), indicando uma retomada do setor.

O uso residencial domina amplamente a composição da área licenciada, enquanto o uso não residencial apresenta comportamento irregular e picos isolados. No entorno das estações de metrô sob Lei 9.959/2010, o uso não residencial chegou a 1.461,7 m²/km² (2020), mas a tendência atual sob Lei 11.181/2019 é de valores mais modestos para estas mesmas áreas, como os 51,8 m²/km² em 2025.

A integração das análises de densidade de unidades (IN_TSa02 e IN_TSa04) e de área licenciada (IN_TSa03 e IN_TSa05) revela que o uso não residencial possui maior capacidade de adensamento por projeto no entorno das estações. Sob a Lei 9.959/2010 (metrô), a área não residencial superou a residencial em anos específicos, como 2020 (1.461,7 m²/km²) e 2021 (1.220,8 m²/km²), mesmo com uma densidade de licenciamentos inferior. Esse cenário indica que as unidades não residenciais próximas à infraestrutura de transporte tendem a produzir volumes construídos proporcionalmente superiores e de maior escala individualizada que a habitação.

INDICADORES EM DESTAQUE

Indicadores Estratégicos IN_TSa06 e IN_TSa07

Os indicadores IN_TSa06 e IN_TSa07 mostram o total (IN_TSa06) e a densidade (IN_TSa07) de vagas de garagem nos projetos licenciados no entorno das estações de transporte coletivo, segundo tipo de vaga, por ano da baixa do projeto. Os valores representam a soma das vagas de garagem nos projetos licenciados, para o período entre 2015 a 2025, nas áreas dentro do entorno (Figura 7) e fora do entorno das estações de transporte público coletivo, conforme a seguir:

Série histórica - 2015 a 2025 - Dentro e fora do entorno das estações (painel TS)



Figura 7: Total (IN_TSa06) e densidade (IN_TSa07) de vagas de garagem nos projetos licenciados no entorno das estações de transporte coletivo, segundo tipo de vaga, por ano da baixa do projeto

Figura 8: Total e densidade de vagas de garagem nos projetos licenciados fora do entorno das estações de transporte coletivo, segundo tipo de vaga, por ano da baixa do projeto

A análise do total e da densidade de vagas de garagem residenciais (IN_TSa06 e IN_TSa07) entre 2015 e 2025 evidencia que, sendo a área de entorno das estações consideravelmente menor do que a área de fora do entorno, naturalmente, o volume de vagas é significativamente superior nas áreas fora do entorno das estações em comparação ao entorno imediato. O pico fora do entorno do metrô, sob a Lei 9.959/2010, foi em 2021 que atingiu 9.068 vagas, enquanto dentro do entorno de ônibus o maior volume foi de 809 vagas no mesmo ano. No que se refere à densidade de vagas por unidade, nota-se que dentro do entorno os valores alcançaram picos de 1,8 vagas/residência no metrô (2018) e 2,6 no entorno das estações de ônibus (2015), ao passo que nas áreas fora do entorno os índices mantiveram-se entre 1,6 e 1,8 vagas/residência.

Na comparação entre as legislações, os licenciamentos regidos pela Lei 9.959/2010 apresentaram volumes significativos de vagas, especialmente em 2021, enquanto a Lei 11.181/2019 mostra, de modo geral, números totais inferiores, mas com um crescimento percebido nos anos mais recentes. No entorno das estações de ônibus, a Lei 11.181/2019 registrou um salto para 1.251 vagas em 2025, superando os picos anuais licenciados durante a Lei 9.959/2010

nesta mesma área. É importante considerar que a análise reflete um processo de transição, no qual os projetos sob a nova lei tendem a representar progressivamente uma fatia maior do estoque à medida que o regime de 2010 encerra seu ciclo. Em termos de densidade, a legislação atual tende a uma certa estabilização em torno de 1,6 vagas/residência a partir de 2023, tanto dentro quanto fora do entorno.

Embora a política urbana atual busque o desenvolvimento orientado ao transporte público coletivo, os dados mostram que a oferta de vagas continua sendo um componente relevante no licenciamento habitacional, especialmente fora do entorno das estações, onde, o número de vagas licenciadas tem sido crescente desde 2020: em 2025 esse total foi de 6.107 vagas, acompanhada da densidade estabilizada de 1,6 vagas/residência. Nota-se, portanto, que essa densidade de vagas mantém um comportamento bastante similar em todos os cenários analisados na série histórica recente, sinalizando uma padronização nos padrões de provisão de estacionamento independentemente da localização ou do sistema de transporte."

INDICADORES EM DESTAQUE

Indicador Estratégico IN_TSa06 (parte 2)

As figuras 9 e 10 tratam sobre o indicador IN_TSa06 (parte 2), e retrata a soma de vagas de garagem específicas (carga e descarga, moto e bicicleta) nos projetos licenciados dentro e fora do entorno das estações entre os anos de 2015 e 2025.

Série histórica - 2015 a 2025 - Dentro e fora do entorno das estações (painel TS)

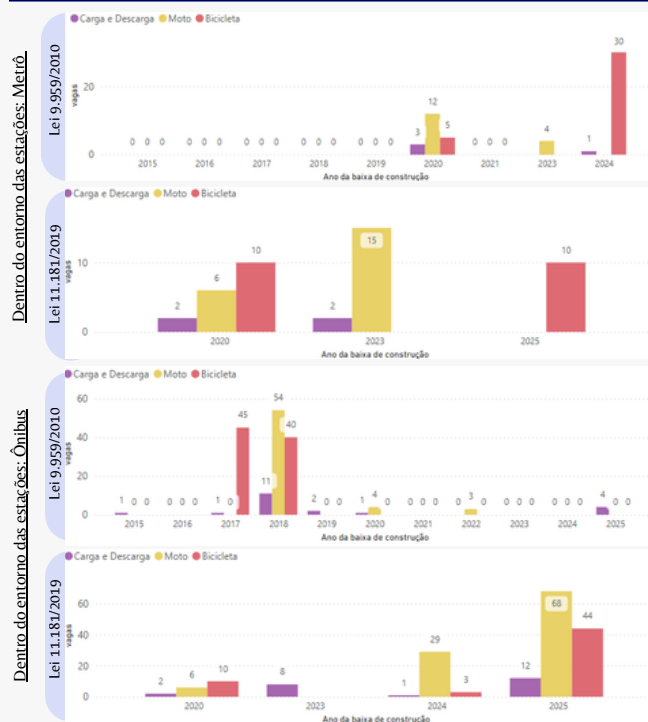


Figura 9: Soma das vagas de garagem nos projetos licenciados no entorno das estações de metrô, segundo tipo de vaga, por ano da baixa do projeto

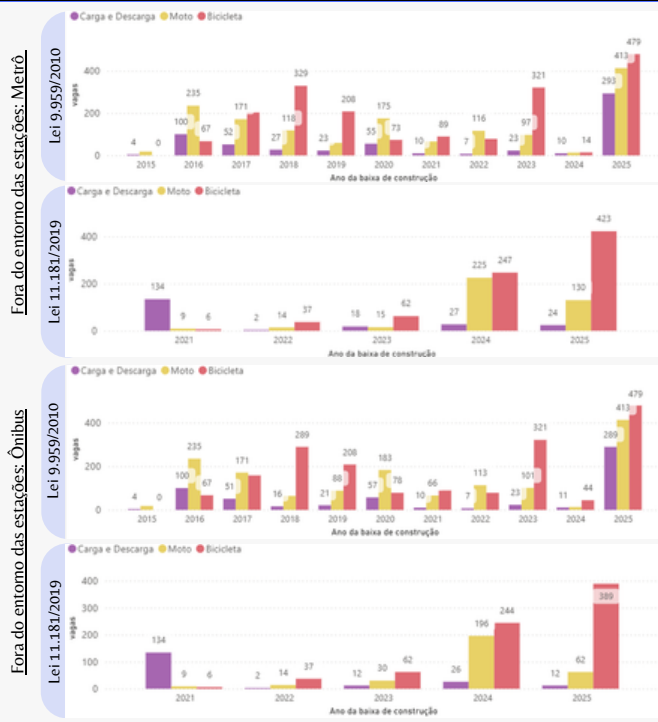


Figura 10: Soma das vagas de garagem nos projetos licenciados fora do entorno das estações de metrô, segundo tipo de vaga, por ano da baixa do projeto

A análise do indicador IN_TSa06 (parte 2), referente às vagas para modais alternativos (bicicleta e moto) e logística (carga e descarga), demonstra através da interpretação das figuras 9 e 10, que as áreas fora do entorno das estações apresentam volumes significativamente superiores e maior continuidade na oferta dessas vagas do que o entorno imediato. Fora do entorno, sob a Lei 9.959/2010, o maior volume ocorreu em 2025, atingindo 479 vagas para bicicletas e 413 para motos. Essa tendência, de maior volume de vagas nas áreas mais distantes das estações, permanece com a vigência da Lei 11.181/2019, que apresentou um crescimento gradativo e picos expressivos nos anos de 2024 e 2025.

Em relação as Leis, percebe-se que a transição para a Lei 11.181/2019 trouxe uma distribuição de vagas mais regular em comparação à oferta da Lei 9.959/2010. No entorno das estações, a Lei 9.959/2010 apresentou picos isolados, como em 2018, com 54 vagas para motos e 40 para bicicletas no entorno de ônibus, e em 2024, com 30 vagas para bicicletas

no entorno do metrô. Sob a Lei 11.181/2019, os dados mostram maior continuidade entre 2020 e 2025, com destaque para o ano de 2025 no entorno de ônibus, que atingiu 68 vagas para motos e 44 para bicicletas. Sobre este último, os dados apontam que a Lei 11.181/2019 tem tido êxito em institucionalizar o incentivo à infraestruturas para este modal nos novos licenciamentos, embora a oferta ainda se apresente concentrada nos anos mais recentes.

Quanto aos modais, o licenciamento de vagas para bicicletas e motos são os que mais se destacam na série histórica (2015-2025), enquanto as vagas para carga e descarga se mantém menos representativo durante o mesmo período, com picos pontuais nos anos de 2021 e 2025 (sob a Lei 11.181/2019) e baixa regularidade.

INDICADORES EM DESTAQUE

Indicadores Estratégicos IN_TSbo8 e IN_TSbo9

Os indicadores IN_TSbo8 e IN_TSbo9 tratam sobre a densidade de unidades tributadas no IPTU no entorno (IN_TSbo8) e fora do entorno (IN_TSbo9) das estações de transporte coletivo (metrô e ônibus) por tipo de uso da unidade, segundo o ano de cobrança. Esses indicadores são calculados a partir da contagem dos índices cadastrais para o uso territorial (lotes vagos), residencial e não residencial, dividido pela área (km²) do entorno (IN_TSbo8) e fora do entorno (IN_TSbo9) das estações de transporte coletivo no período entre 2015 a 2025, conforme ilustra a Figura 11 a seguir:

Série histórica - 2015 a 2025 - Dentro e Fora do entorno das estações (painel TS)

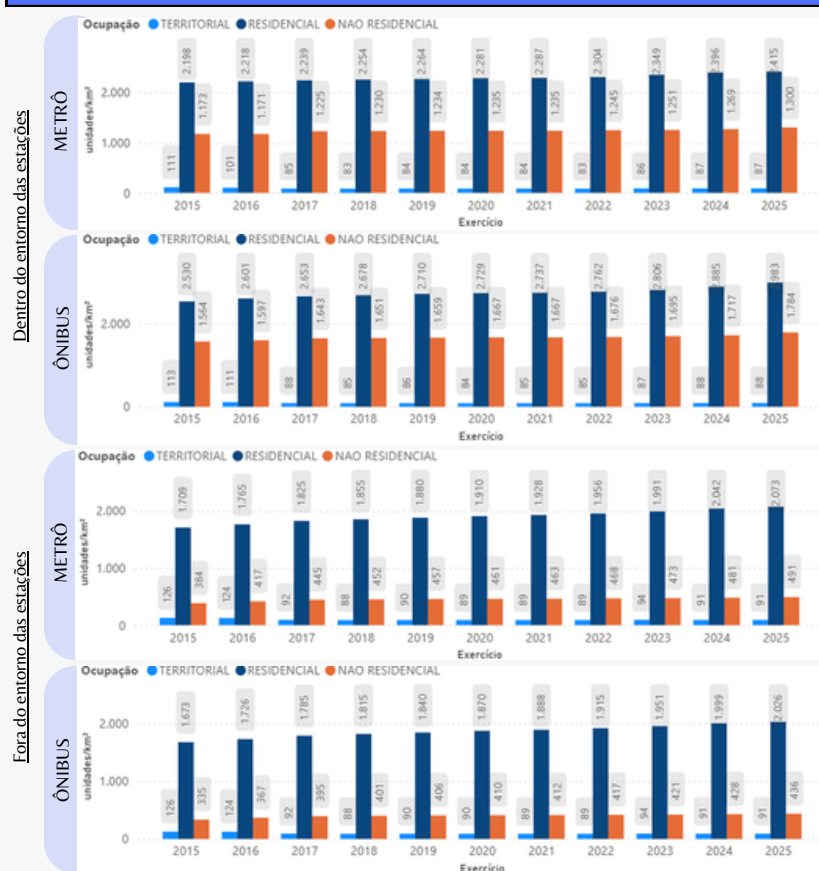


Figura 11: Densidade de unidades tributadas no IPTU no entorno (IN_TSbo8) e fora do entorno (IN_TSbo9) das estações de transporte coletivo (metrô e ônibus) por tipo de uso da unidade, segundo o ano de cobrança.

Os resultados das análises dos IN_TSbo8 e IN_TSbo9 mostram um adensamento contínuo em Belo Horizonte entre 2015 e 2025, com as áreas de dentro do entorno das estações sendo consideravelmente mais densas do que as áreas fora do entorno.

No entorno das estações de metrô, a densidade residencial subiu de 2.198, em 2015, para 2.415 unidades/km² no ano de 2025. Fora do entorno das estações a densidade de unidades tributadas se apresenta inferior ao entorno das estações, embora tenham registrado um crescimento consistente de 1.709 unidades/km² (no ano de 2015) para 2.073 (no ano de 2025) nas áreas mais afastadas do metrô.

As áreas próximas das estações de ônibus destacam-se como as mais densas da cidade: a densidade residencial nesse entorno saltou de 2.530 (2015) para 2.983 unidades/km² (2025). Os dados revelam que o crescimento do uso residencial ocorre simultaneamente à redução dos lotes vagos (uso territorial), que diminuíram de 113 (2015) para 88 unidades/km² (2025) no entorno das estações de ônibus.

Apesar da densidade das unidades residenciais representar a maior quantidade de estoque imobiliário tributado, o uso não residencial também acompanha a tendência de adensamento gradual, principalmente próximo das estações de transporte público coletivo. No entorno das estações de metrô, as unidades não residenciais cresceram de 1.173 (2015) para 1.300 unidades/km² (2025), e no entorno das estações de ônibus o aumento foi de 1.564 unidades/km² (em 2015) para 1.784 (em 2025).

A tendência é que as estações de transporte se consolidem como polos imobiliários e de atração de atividades diversas, sendo o uso residencial o de mais representatividade no entorno dessas áreas.

Observação: A quantidade de unidades e a área construída é analisada por meio dos registros que tenham sido inseridos, mantidos ou atualizados no cadastro a partir do ano de 2015. Importante observar, portanto, que as unidades atualizadas em 2015 podem ter sido construídas anteriormente a este ano.

Indicadores Estratégicos IN_TSb10 e IN_TSb11

Os indicadores IN_TSb10 e IN_TSb11 representam a densidade das unidades residenciais (IN_TSb10) e não residenciais (IN_TSb11) tributadas, por pontos de embarque e desembarque de ônibus, por ano de tributação. Os indicadores IN_TSb10 e IN_TSb11 são calculados a partir da soma total de unidades tributadas pelo IPTU (residenciais e não residenciais) dividido pela soma total de pontos de embarque e desembarque.

A análise integrada dos indicadores IN_TSb10 (densidade de unidades residenciais por ponto) e IN_TSb11 (densidade de unidades não residenciais por ponto), no período de 2015 a 2025, apresenta as seguintes observações sobre a relação entre a ocupação urbana e a infraestrutura de transporte coletivo:

Ao comparar a distribuição espacial, nota-se que as áreas localizadas fora do entorno das estações de metrô concentram a maior carga de unidades habitacionais atendidas por ponto de ônibus, saltando de 60,34 em 2015 para 73,19 unidades/ponto em 2025. Em contrapartida, as áreas dentro do entorno das estações apresentam índices de atendimento residencial menores: no metrô, o valor passou de 49,81 (2015) para 54,73 (2025), enquanto no entorno das estações de ônibus o índice atingiu 36,68 em 2025. Essa diferença sugere que as áreas mais distantes dos eixos de transporte apresentam uma densidade habitacional proporcionalmente mais dependente da rede de ônibus para sua mobilidade do que as áreas próximas às estações.

Quanto aos tipos de uso atendidos, os resultados confirmam a predominância do uso residencial em todos os recortes analisados, embora o uso não residencial tenha acompanhado o adensamento geral de forma gradual. No entorno das estações de ônibus, o atendimento de unidades não residenciais por ponto cresceu de 19,23 (2015) para 21,84 (2025), valor consideravelmente superior aos 7,30 registrados fora do entorno dessas estações no mesmo ano. Este padrão sugere que, enquanto as áreas de entorno conseguem atrair uma diversidade maior de unidades de serviço e comércio por ponto de parada, as áreas fora do entorno mantêm um perfil marcadamente voltado à habitação.

Série histórica - 2015 a 2025 - Dentro e Fora do entorno das estações (painel TS)

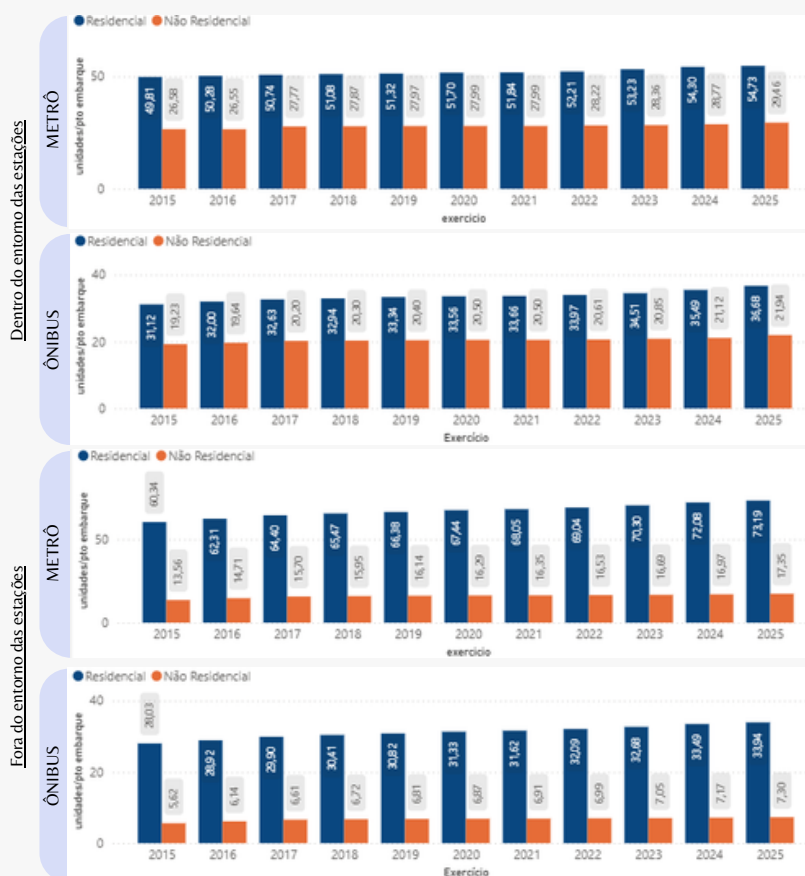


Figura 12: Densidade das unidades residenciais (IN_TSb10) e não residenciais (IN_TSb11) tributadas, por pontos de embarque e desembarque de ônibus, por ano de tributação

Por fim, observa-se que os pontos de ônibus situados dentro do entorno das estações funcionam como polos que sugerem um maior diversificação funcional em comparação às áreas externas ao entorno. Conforme indicam os dados, fora do entorno das estações o uso residencial tende a ser mais amparado pela rede de pontos de ônibus do que o uso não residencial; contudo, dentro do entorno das estações, o atendimento para ambos os usos apresenta menores variações entre si. No entorno das estações de ônibus, especificamente, a relação entre 36,68 unidades residenciais e 21,84 não residenciais em 2025 reforça a percepção de um relativo equilíbrio ao longo da década, sinalizando que a infraestrutura nessas áreas de influência tende a absorver o crescimento imobiliário.

Observação: A quantidade de unidades e a área construída é analisada por meio dos registros que tenham sido inseridos, mantidos ou atualizados no cadastro a partir do ano de 2015. Importante observar, portanto, que as unidades atualizadas em 2015 podem ter sido construídas anteriormente a este ano.

O indicador IN_TSb12 representa a densidade de atividades econômicas (IN_TSb12) por pontos de embarque e desembarque de ônibus, por ano de tributação. O indicador é calculado a partir da soma total de atividades econômicas (CMC) dividido pela soma total de pontos de embarque e desembarque. Os dados desse indicador referente ao período entre 2015 a 2025 podem ser verificados na Figura 13, e são avaliados a seguir.

Os resultados do indicador IN_TSb12, que monitora a densidade de atividades econômicas por ponto de ônibus (2015-2025), apresenta uma trajetória de crescimento progressivo, especialmente a partir do ano de 2018 tanto dentro quanto fora do entorno das estações de transporte público coletivo (Figura 13).

Contudo, observa-se que a concentração econômica é sistematicamente maior dentro do entorno das estações do que fora dele. Nas estações de metrô, em 2015 a densidade de inscrições municipais ativas no entorno foi de 0,8 atividades/ponto enquanto fora do entorno foi de 0,5 atividades/ponto; e no ano de 2025 foram registradas 2,4 atividades/ponto no entorno enquanto fora do entorno foram apenas 1,6 atividades/ponto. O mesmo padrão ocorre em relação aos pontos de ônibus: em 2015 foram registradas 0,8 atividades/ponto próximas das estações e 0,5 fora do entorno das estações; e no ano de 2025 os dados apontam 2,7 atividades/ponto no entorno das estações de ônibus contra 1,5 atividades/ponto.

Série histórica - 2015 a 2025 - Dentro e Fora do entorno das estações (painel TS)

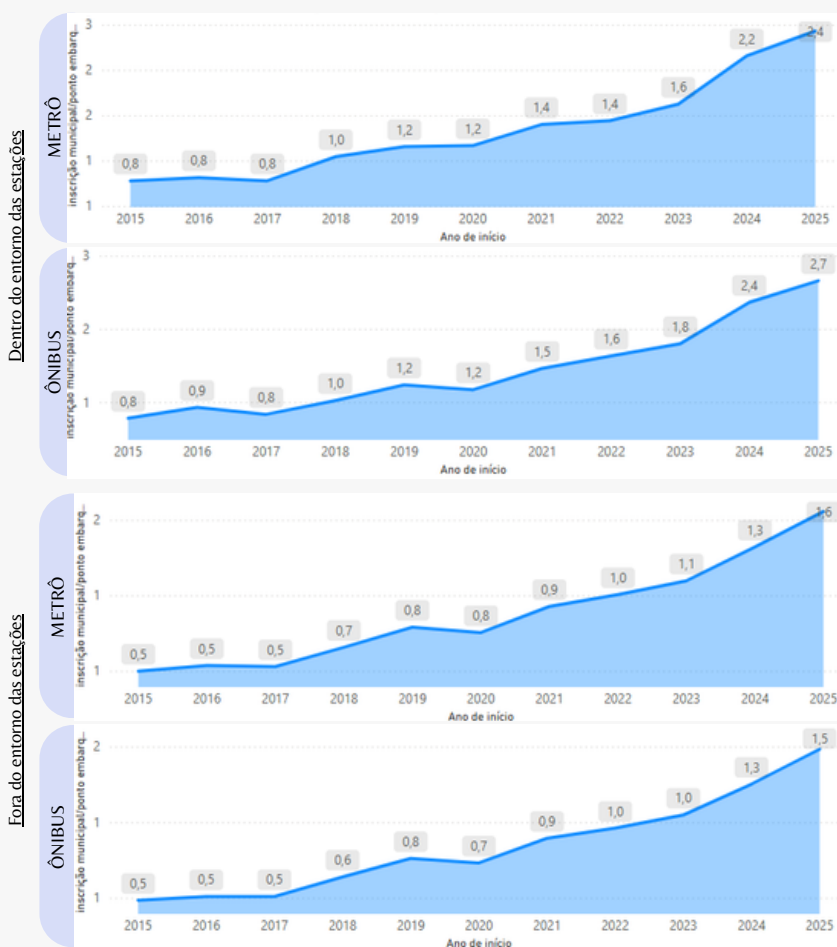


Figura 13: Densidade de atividades econômicas (IN TSb12) por pontos de embarque e desembarque de ônibus, por ano de tributação

A tendência para o indicador econômico é de uma expansão geral de comércios e serviços, uma vez que mesmo as áreas fora do entorno das estações apresentaram crescimento (passando de 0,5 em 2015 para 1,6 em 2025 fora do metrô). No entanto, os dados também apontam para um maior adensamento dessas atividades nas áreas mais próximas aos eixos de transporte público coletivo.

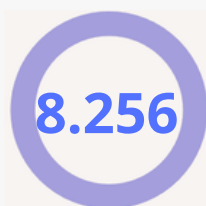
Observação: Importante ressaltar que os gráficos, tabelas e valores só espelham a realidade ATUAL das atividades econômicas ativas. Todas as atividades que estiveram ativas, por exemplo, em 2015, mas que atualmente estão baixadas, não estão contabilizadas. A densidade indicada para os anos anteriores, portanto, não demonstra a densidade real de atividades econômicas que ESTAVAM ATIVAS naquele ano.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

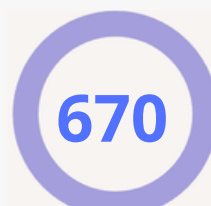
Os cartões abaixo apresentam as quantidades de projetos licenciados (residenciais, não residenciais e mistos) dentro e fora do entorno das estações de transporte público coletivo, metrô e ônibus, entre os anos de 2015 e 2025:



**Total de projetos
licenciados
dentro do
entorno das
estações de
metrô**



**Total de projetos
licenciados fora
do entorno das
estações de
metrô**



**Total de projetos
licenciados
dentro do
entorno das
estações de
ônibus**



**Total de projetos
licenciados fora
do entorno das
estações de
ônibus**

A seguir são apresentadas informações gerais da Dimensão Transporte Sustentável e Eficiente, levantadas durante todo o período de monitoramento (entre 2015 a 2025) para o entorno das estações de transporte coletivo (metrô e ônibus):

LICENCIAMENTOS

01/01/2015 a 31/12/2025

Total de projetos licenciados no entorno das estações de transporte coletivo (metrô e ônibus)

990 projetos

Densidade total de unidades residenciais licenciadas no entorno das estações de transporte coletivo (metrô e ônibus)

379,84 unid. residenciais/ km²

Total de vagas residenciais no entorno das estações de transporte coletivo (metrô e ônibus)

9.256 vagas residenciais

Total de vagas de bicicleta no entorno das estações de transporte coletivo (metrô e ônibus)

219 vagas de bicicleta

Total de vagas de moto no entorno das estações de transporte coletivo (metrô e ônibus)

244vagas de moto

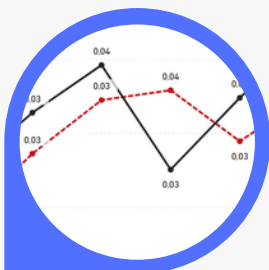
INFORMAÇÕES IMPORTANTES

Esta publicação faz parte do trabalho de Monitoramento da Política Urbana - Plano Diretor- Nova Agenda Urbana (NAU), que está organizado em 4 publicações distintas:



METODOLOGIA

Detalha a forma de organização, objetivos, cronograma de atendimento seguindo diretrizes do Plano Diretor e as dimensões de monitoramento.



PAINÉIS INDICADORES

Painéis que estruturam a divulgação dos indicadores em função de cada Dimensão do Monitoramento. Os indicadores respondem às estratégias propostas no Plano Diretor para a superação dos desafios urbanos e são estruturados em Dimensões de Monitoramento. A lista completa dos indicadores já publicizados pode ser consultada clicando aqui.



PAINÉIS EXPLORATÓRIOS

Painéis para explorar e interagir em função de cada demanda. Mapas e gráficos interativos permitem que o dado seja filtrado em função de diferentes interesses.



BOLETIM

Documento periódico que trata do monitoramento da política urbana por meio do que está previsto no Plano Diretor à partir das premissas da Nova Agenda Urbana e dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável 11 (ODS11).

Secretaria Municipal de Política Urbana

Leonardo Amaral Castro

Subsecretaria Municipal de Planejamento Urbano

Renata Nogueira Herculano

**Diretoria de Monitoramento da Legislação
Urbanística**

Guilherme Pereira de Vargas

Diretoria de Pesquisa e Análise Aplicada

Hebert Guilherme de Azevedo

Equipe Urbanístico-Ambiental

Cristiano Uzeda Teixeira

Cyleno Reis Guimaraes

Geruza Lustosa de Andrade Tibo

Rafael Lemieszek Pinheiro

Regina Paula Benedetto de Carvalho

Rosiane Pereira de Jesus

Estagiários

Jeysla Ketlen Romão Soares Pereira

Laira Caroline Desmonts Prado

Miguel Ângelo de Faria Fileto

Contato

Para registrar dúvidas, críticas ou sugestões acesse o formulário por meio [deste link](#).

DMLU-SUPLAN/SMPU dmlu@pbh.gov.br

DIPA- SUPLAN/SMPU dipa@pbh.gov.br