



TEMA GERAL: Sub-tema 2: Patrimônio urbano, paisagens culturais e meio-ambiente (2.1. Conservação Urbana 2.2. Paisagens culturais 2.3. Rotas culturais 2.4. Turismo cultural 2.5. Energia e sustentabilidade)

TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM DA LAGOINHA, SOB A ÓTICA DE GRANDES PROJETOS URBANOS

PESSL, LARA F. (1); SOARES, EDUARDO. F.(2)

1. Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal do Espírito Santo.

larapessl@gmail.com

2. Universidade Federal de Minas Gerais

fajardosoares@hotmail.com

RESUMO

Este artigo visa analisar a situação da Lagoinha frente à grandes projetos urbanos, seu afastamento x proximidade do centro da cidade, sua gênese, áurea e decadência, falta de políticas públicas e de patrimônio para com o bairro . Frente a perspectiva da OUC ACLO e da iminência da aprovação do novo plano diretor.

O bairro passou por inúmeras transformações urbanas que o colocaram em posição de isolamento em relação à cidade. Uma série de obras viárias foram realizadas no bairro como a implantação do Túnel Lagoinha-Concórdia que teve início em 1948, sendo finalizada em 1971; a construção do Terminal Rodoviário na década de 1970; o início de implantação do Complexo Viário da Lagoinha na década de 1980 e do trem metropolitano em 1986. Tais intervenções urbanas funcionaram como uma barreira, uma cortina entre o bairro e o Centro e influenciaram na desvalorização econômica da região e resultaram em inúmeras desapropriações. A abertura das Avenidas Pedro II e Antônio Carlos, a

construção dos elevados, a proximidade com a linha férrea, o Ribeirão Arrudas e a Avenida do Contorno foram determinantes para acentuar tal isolamento. (FREIRE, 2009)

A sensação é dicotômica de proximidade e distância. Próxima do centro, mas, ao mesmo tempo, distante pela dificuldade de acesso. A Operação urbana consorciada, é um dos instrumentos que tem sido utilizado com frequência no planejamento urbano, que possibilitaria o processo de renovação urbana de áreas pontuais por meio da flexibilização dos parâmetros urbanísticos. No Brasil tem sido recorrente a adoção de parcerias público-privadas. Entretanto tal estratégia tem resultado em alterações drásticas no espaço urbano das cidades, e muitas vezes tem implicado em ônus para a população local, já que os investimentos são direcionados para áreas de interesse do mercado em detrimento da melhoria de áreas carentes de infraestrutura urbana. (BERNARDES, 2016)

Com a proposta da OUC ACLO e a proposta do novo Plano Diretor de Belo Horizonte - 2018, fica estabelecido nas áreas que serão afetadas pela operação o Coeficiente de Aproveitamento Básico limitado a 1. Contudo o parâmetro urbanístico poderá sofrer alterações diante da possibilidade de utilização dos instrumentos de Outorga Onerosa do Direito de Construir (ODC) e da venda de CEPACs, ou seja, são a comercialização de títulos imobiliários equivalentes ao valor do estoque edificável excedente definido no Plano urbanístico. A renovação urbana do Bairro Lagoinha e adjacências pela OUC, pode resultar na gentrificação da área. As consequências da pressão imobiliária e o interesse de transformação do bairro em corredor cultural podem ser graves para a população residente. (BERNARDES, 2016).

Frente à esse processo histórico de rupturas no bairro, o artigo visa analisar a problemática contida neste processo intenso de transformação urbana e seus desdobramentos. Atualmente com o cenário da Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I - Leste-Oeste e do Novo Plano diretor.

Palavras-chave: Patrimônio Urbano; Paisagem Cultural; Meio-Ambiente; Lagoinha; Grandes Projetos Urbanos.

Histórico do bairro Lagoinha

Na segunda metade do século 19, algumas cidades brasileiras, já apresentavam cenários de modernidade, assimilavam intervenções modernizadoras em suas infraestruturas (Segawa, 2014), Belo Horizonte nasce neste sentido de ruptura com as estruturas urbanas coloniais. A transferência da capital do Estado de Minas Gerais, em 1896, da colonial Ouro Preto para uma cidade nova, inteiramente planejada e construída sob a égide do positivismo e do saneamento para abrigar as funções administrativas de sede governamental: Belo Horizonte, projeto de uma comissão chefiada pelo engenheiro Aarão Reis. (Segawa, 2014). Esse impulso para a modernização está diretamente ligada a proclamação da república em 1889. (LEMOS, 1995). O antigo Arraial do curral Del Rei que deu lugar a nova capital, foi demolido pela sanha modernizadora e sanitária da Comissão Construtora da Nova Capital. Para Aarão Reis a nova cidade, que se estava erguendo, nada devia lembrar o velho arraial, as casas e as gentes do arraial deviam ceder lugar ao novo ,à visão sanitarista. (MONTE-MOR; PAULA, 2001)

O plano definido por Aarão Reis se estruturava em três zonas: a urbana, a suburbana e a rural. A zona urbana - área interna à avenida do contorno - caracterizava-se por um traçado geométrico, prevendo infraestrutura e serviços urbanos para abrigar os funcionários do governo e o centro administrativo. (FREIRE, 2009).



As três zonas de ocupação de Belo Horizonte.

A zona suburbana (hoje denominada de área Pericentral) ocupava uma área de transição entre a zona urbana e a zona rural. Apesar da intenção de crescimento no sentido centro-periferia,

expressa a partir do plano de Aarão Reis, inicialmente a área central apresentou uma ocupação rarefeita quando comparado à zona suburbana. (VILLAÇA, 2001 apud BERNARDES, 2016). Já a área rural deveria ser ocupada por colônias agrícolas, com o intuito de contribuir para o abastecimento alimentício da cidade. (AGUIAR, 2006 apud BERNARDES, 2016).

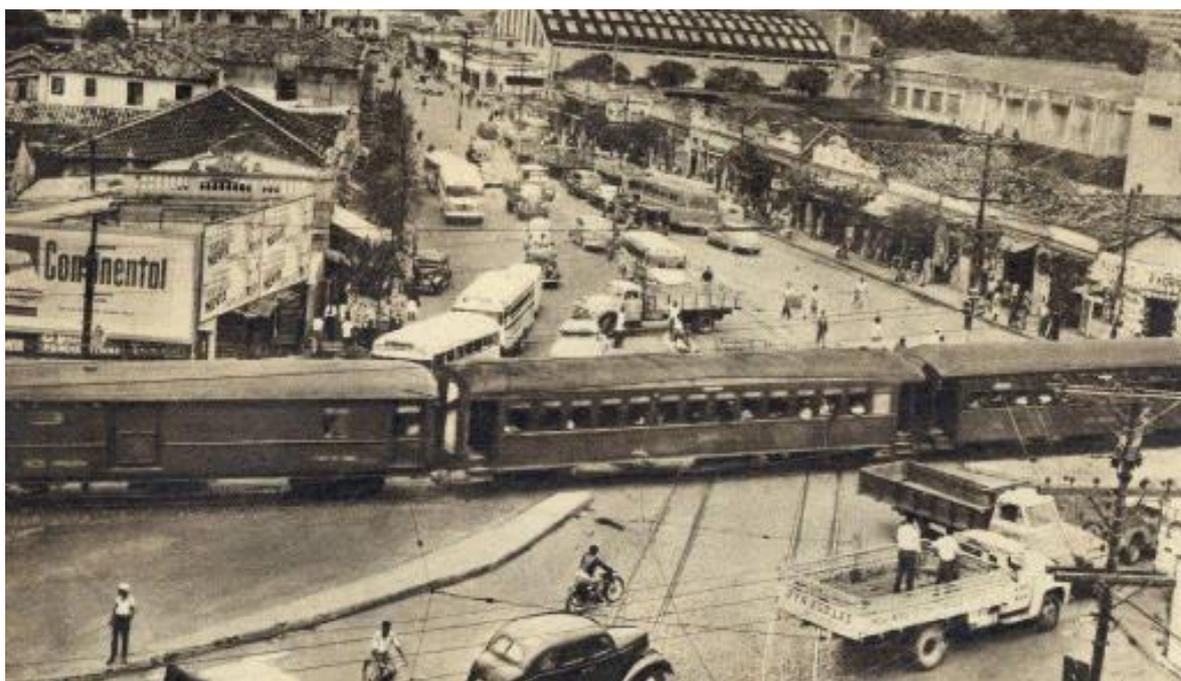
Os diferenciais de preços da terra urbana, suburbana e rural determinaram uma rapidíssima ocupação da região externa à avenida do Contorno, confirmando um quadro de grande assimetria do processo de urbanização da cidade. Ao contrário do planejado e desejado, antes da área interna à Avenida do Contorno e da própria avenida estarem inteiramente implantadas e ocupadas, alguns bairros como Lagoinha, Floresta, Santa Tereza, entre outros, foram criados e ali se instalaram, principalmente, os operários que construíram a cidade. A população em 1912 era de aproximadamente 40.000 habitantes e 70% dela residia nas Zona Suburbana e Colônias Agrícolas. (MONTE-MOR; PAULA, 2001)

A implantação do projeto demandava a completa demolição do arraial que ali se localizava, por tratar-se de traçado e construções incompatíveis com os conceitos sanitários de largas avenidas, com os propósitos dos engenheiros. Segundo Barreto (1995) foram realizadas 430 desapropriações, entre casas e fazendas vizinhas, e, com as desapropriações, foram oferecidos a seus antigos habitantes novos imóveis a preços muito altos, o que inviabilizou a aquisição de terrenos na valorizada área central. A capital traçada pela Comissão Construtora era um lugar elitista com seus espaços reservados somente aos funcionários do governo e aos que tinham posses para adquirir lotes. Acreditava-se que os problemas sociais, como a pobreza, seriam evitados com a retirada dos operários da zona central, assim que a construção da cidade estivesse concluída. Isso não ocorreu na prática e houve o aparecimento e crescimento das habitações irregulares, além de um crescimento desordenado e o aumento de problemas infraestruturais. (FREIRE, 2009).

A zona suburbana seria destinada a ocupação por meio de chácaras pelas classes média e alta, contudo, foi expressiva a ocupação dessa área pela população de baixo poder aquisitivo, a partir da formação de vilas. Tal característica de ocupação estava vinculada à especulação imobiliária da área pela Comissão Construtora, ao propor a ocupação de um mesmo lote com várias casas de aluguel barato, o que resultou em uma prática lucrativa. Situado na antiga zona suburbana, o Bairro Lagoinha presenciou esse tipo de ocupação nas Ruas do Bonfim e do Ramal.(BERNARDES, 2016)

O local onde surgiu o Bairro Lagoinha foi incorporado a IV Zona Suburbana pela Comissão Construtora da Nova Capital (CCNC). O bairro teve origem com a incorporação das Colônias Agrícolas Américo Werneck e Carlos Prates, entre as décadas de 1910 e 1920 (AGUIAR, 2006), e configurava um dos mais populosos da cidade. Inicialmente, o Bairro Lagoinha foi ocupado por imigrantes (árabes, sírios, libaneses, italianos, judeus e portugueses) e os que vieram do interior de Minas Gerais em busca de trabalho em Belo Horizonte. Essa diversidade social favoreceu a diversidade dos estabelecimentos comerciais na região. (BERNARDES, 2016)

Os traços híbridos de ocupação fizeram o bairro, local de efervescência cultural e valores distintos, contrastando com o estilo de vida provinciano do centro urbano e a proximidade do bairro com o centro e com a linha férrea atraiu um grande número de pessoas, multiplicando o número de bares, restaurantes, pensões e, conseqüentemente, tornando a vida noturna agitada. Desde sua criação, o bairro foi marcado por atividades de comércio de móveis antigos e de ofícios artesanais, como os de alfaiates, sapateiros, manutenção de instrumentos musicais, entre outros. A consolidação destes serviços atendeu a uma demanda crescente de famílias que ali se instalaram e contribuíram para uma configuração residencial do bairro. Intensa foi sua vida social por ter sido, desde o início, um bairro boêmio, de tradição musical, sobretudo do samba, e da prostituição no espaço da cidade. A boemia teve seus tempos áureos até por volta da década de 1950 e teve como lócus privilegiado a Praça Vaz de Melo, reconhecida como a porta de entrada do bairro. No período noturno a Praça Vaz de Melo era apropriada, sobretudo, pelo baixo meretrício. Em 1981, foi completamente demolida para dar lugar ao metrô de superfície, ao complexo viário que ligaria a região norte a sul da cidade e para a abertura da Avenida Antônio Carlos. Para isso, foram realizadas inúmeras demolições em seu tecido urbano. (FREIRE 2009)



Praça Vaz de Melo, 1960. Fonte: <https://br.pinterest.com/paulimbh/daqui-e-d-acola>. Acesso: 06/05/2019

A praça mesmo deixando de existir, permaneceu a tradição de bairro boêmio no imaginário coletivo. Entretanto, o bairro também se caracterizou por área perigosa e desvalorizada, pela prostituição, existência da favela Pedreira Prado Lopes e Vila Senhor dos Passos. (FREIRE 2009)

A existência da Rua Itapeçerica e a abertura da Avenida Antônio Carlos a partir da década de 1940 configuravam o primeiro acesso da região central aos bairros e municípios situados a Norte, o que caracterizou o bairro como corredor de passagem. (BERNARDES, 2016)

Segundo Silveira (2005), até a década de 1940 a Rua Itapeçerica configurava o principal acesso para bairros e municípios vizinhos como Venda Nova, Lagoa Santa, Vespasiano e Santa Luiza. Sua importância viária era reforçada por abrigar uma das principais linhas de bondes da região.

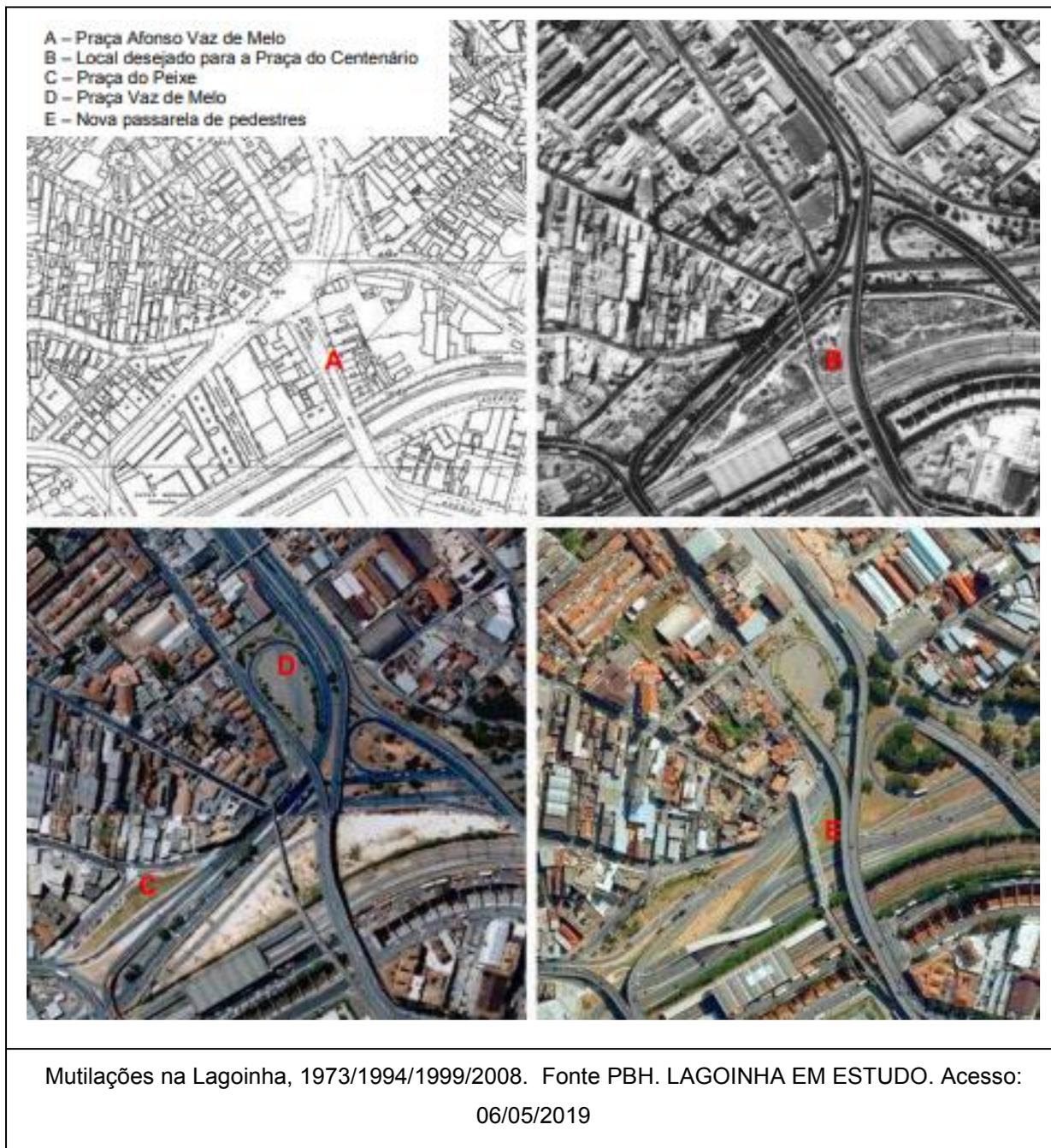
Transformações Urbanas

O bairro passou por inúmeras transformações urbanas que o colocaram em posição de isolamento em relação à cidade. Uma série de obras viárias foram realizadas no bairro como a implantação do Túnel Lagoinha-Concórdia que teve início em 1948, sendo finalizada em

1971; a construção do Terminal Rodoviário na década de 1970; o início de implantação do Complexo Viário da Lagoinha na década de 1980 e do trem metropolitano em 1986. Tais intervenções urbanas funcionaram como uma barreira, uma cortina entre o bairro e o Centro e influenciaram na desvalorização econômica da região e resultaram em inúmeras desapropriações. A abertura das Avenidas Pedro II e Antônio Carlos, a construção dos elevados, a proximidade com a linha férrea, o Ribeirão Arrudas e a Avenida do Contorno foram determinantes para acentuar tal isolamento. (FREIRE, 2009)

A sensação é dicotômica de proximidade e distância. Próxima do centro, mas, ao mesmo tempo, distante pela dificuldade de acesso.

O conjunto de vias, elevados e túnel foi construído na porção sul da região da Lagoinha no espaço outrora ocupado pela chamada Praça Vaz de Melo, adjacente ao Ribeirão Arrudas e à margem da atual estação do metrô. O complexo da Lagoinha é composto hoje por quatro viadutos, que interligam o centro e as regiões Leste e Oeste às Avenidas Cristiano Machado, Antônio Carlos e Pedro II: são os viadutos A, B, Leste e Oeste e Túnel Lagoinha – Concórdia, com o intuito de ligar as zonas sul, leste, oeste e norte da cidade. Com as intervenções urbanas o bairro vem sofrendo um processo de esvaziamento, de envelhecimento e de ausência de renovação. (FREIRE, 2009)



Dentro deste cenário de degradação e abandono sob o qual se encontra o bairro, pode-se identificar a importância dos diversos instrumentos de conservação do patrimônio que são considerados como fundamentais para este exercício político e identitário, tais como os inventários e dossiês de tombamento, instrumentos tradicionais do campo de preservação do patrimônio que bem explorados, metodologicamente, poderiam ultrapassar a função original de produzir registros de bens a serem protegidos e buscar um “diagnóstico interdisciplinar que forneça bases mais segura de dados bem como metodológicas de

análise e interpretação para a ação e execução de políticas governamentais mais consistentes (...)", (CASTRIOTA, 2009).

Com o PROJETO LAGOINHA, a Prefeitura de Belo Horizonte, em parceria com a Universidade Federal de Minas Gerais, tentou introduzir um novo tipo de intervenção do poder público, evitando tanto a abordagem totalizante dos grandes planos urbanísticos, quanto à perspectiva superficial que se restringe ao mero desenho urbano. O Projeto Lagoinha tomou como ponto de partida o Inventário do Patrimônio Urbano e Cultural (IPUCBH), que traçava um quadro preciso da realidade do bairro. Propondo inverter a lógica que tem norteado as grandes intervenções urbanas: o ponto de partida deveria ser a realidade do bairro tal como é vivida hoje pelos seus habitantes, sendo o seu fim último, a melhoria da qualidade de vida. Com isso o Projeto Lagoinha teve por finalidade a reabilitação integrada do bairro. Infelizmente o projeto foi interrompido em 97, pela nova administração municipal. (CASTRIOTA, 2012).

Atualmente os pedestres do Bairro Lagoinha encontram dificuldade de realização de travessias devido à priorização de intervenções públicas para transportes motorizados e a existência de barreiras físicas conformadas, sobretudo, pela Avenida Antônio Carlos, linha férrea e Ribeirão Arrudas. A ligação do bairro com o Centro e com a estação de metrô da Lagoinha é desempenhada por uma estreita passarela, que não dispõe de tratamento urbanístico ou iluminação adequada, o que causa insegurança para os moradores e transeuntes. (BERNARDES, 2016)

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I – Leste-Oeste

A Operação urbana consorciada, é uns dos instrumentos que tem sido utilizado com frequência no planejamento urbano, que possibilitaria o processo de renovação urbana de áreas pontuais por meio da flexibilização dos parâmetros urbanísticos. No Brasil tem sido recorrente a adoção de parcerias público-privadas. Entretanto tal estratégia tem resultado em alterações drásticas no espaço urbano das cidades, e muitas vezes tem implicado em ônus para a população local, já que os investimentos são direcionados para áreas de interesse do mercado em detrimento da melhoria de áreas carentes de infraestrutura urbana. (BERNARDES, 2016)

Segundo Nascimento et al (2018), o argumento de que o Estado não teria capacidade de investimento está por trás da justificativa de adoção desse novo regime implicando, portanto, também em um novo modelo de Estado. A reforma de Estado apresentada como

nova forma de financiamento da infraestrutura dos serviços públicos, tem como elemento central possibilitar o compartilhamento dos riscos entre poder público e iniciativa privada de forma a atrair o investimento privado justificada pela "falta de disponibilidade de recursos financeiros e aproveitamento da eficiência de gestão do setor privado" O modelo proposto se justificaria ante a falta de capacidade de investimento do Estado uma vez que, por meio das PPPs, seria possível antecipar recursos privados para investir em ações do interesse público.

A operação urbana é comumente apresentada como a solução para viabilizar intervenções urbanas em tempos de crise fiscal do Estado. A forma como alguns processos recentes de renovação urbana têm ocorrido, através da "parceria" entre o setor público e o privado, revela a distancia entre o discurso e prática. (FIX, 2004)

O chamado marketing urbano se impõe cada vez mais como âmbito específico e determinante no processo de planejamento e gestão de cidades. O poder público adotou com veemência o discurso da "cidade-global" (VAINER, 2002).

Abordagens que privilegiam os aspectos funcionais e econômicos parecem-nos insuficientes para se abordar a questão mais complexa da conservação e reabilitação dos centros históricos. Projetos de reabilitação, como o Pelourinho, Bairro do Recife, entre outros, estariam de fato reabilitando o patrimônio das cidades, ou apenas se inserindo naquela tendência do city marketing? (CASTRIOTA, 2007)

A ideia da parceria público-privada e próprio instrumento da Operação Urbana surgem nos EUA e Europa, na década de 70, quando passaram por uma forte recessão econômica, devido ao aumento do desemprego, o alto custo do Estado-providencia e a crise fiscal, relacionados ao esgotamento do modelo fordista, como alternativa à crise, e, consolida a reestruturação produtiva e econômica, estimulada pela transição do sistema de acumulação fordista para o sistema de acumulação flexível, estimulando a reforma do Estado a relação entre o setor público e o setor privado. Nesse contexto surgem as parcerias público-privadas (PPP). Essas parcerias foram muito mais liberais nos EUA do que na Europa, onde o Estado manteve maior controle sobre a gestão do território. (MARICATO; FERREIRA, 2002). No Brasil, as parcerias público-privadas surgem nas operações urbanas na década de 1980, impulsionadas pelos exemplos internacionais.

Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I – Leste-Oeste, Inicialmente denominada de Nova BH, divulgada pelo poder público em outubro de 2013, previa a possibilidade de renovação urbana de áreas significativas de Belo Horizonte contemplando 25 quilômetros quadrados ao longo dos eixos viários representados pelas Avenidas Antônio Carlos, Tereza Cristina, Pedro I, Via Expressa e Avenida dos Andradas. Inicialmente previstos 10 setores que seriam foco de intervenção, dentre eles o Bairro Lagoinha, como setor 6. (BERNARDES, 2016)



Setores OUC ACLO. Fonte PBH, 2015

Foram apresentadas como propostas, a previsão de equipamentos comunitários na Vila Senhor dos Passos e na Pedreira Prado Lopes, a revitalização das Ruas Itapecerica e Além Paraíba requalificação de espaços públicos e a manutenção da área de interesse histórico da região. (BERNARDES, 2016)

O projeto Nova BH estava sendo elaborado por técnicos da Prefeitura de Belo Horizonte e por empresas de consultorias contratadas pela mesma, sem participação da população como exigido pela lei federal. Esse fato fez com que o Ministério Público iniciasse a investigação sobre irregularidades no Projeto Nova BH. Em 2014, a Prefeitura divulga um novo nome da Operação Urbana Nova BH: OUC ACLO (Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos + Leste-Oeste), buscando promover a participação popular no processo. (BERNARDES, 2016)

Um dos principais objetivos definidos a partir do Plano O projeto Nova BH estava sendo elaborado por técnicos da Prefeitura de Belo Horizonte e por empresas de consultorias contratadas pela mesma, sem participação da população como exigido pela lei federal. Esse fato fez com que o Ministério Público iniciasse a investigação sobre irregularidades no Projeto Nova BH. Em 2014, a Prefeitura divulga um novo nome da Operação Urbana Nova BH: OUC ACLO (Operação Urbana Consorciada Antônio Carlos + Leste-Oeste), buscando promover a participação popular no processo. (BERNARDES, 2016)

Um dos principais objetivos definidos a partir do Plano Urbanístico da OUC ACLO consiste na otimização da infraestrutura existente em corredores viários considerados prioritários (Via Expressa, Avenida do Contorno, Avenida dos Andradas e Avenida Tereza Cristina), em vias prioritárias para o transporte coletivo (Pedro I e Antônio Carlos) e no entorno das estações de metrô, abrangendo uma área total de 30,4km² (BELO HORIZONTE, 2015).

Para otimização da infraestrutura existente está sendo previsto com a operação a alteração dos parâmetros urbanísticos dentro do perímetro da OUC ACLO, combinando áreas potenciais para adensamento e áreas de amortecimento. Nas áreas para adensamento será possível utilizar parâmetros urbanísticos mais permissivos com o intuito de potencializar a renovação urbana; já nas áreas de amortecimento, são definidos parâmetros mais restritivos para renovação urbana por situar-se entre as áreas de adensamento e interior de bairros (BELO HORIZONTE, 2015).

Com a proposta da OUC ACLO e a proposta do novo Plano Diretor de Belo Horizonte - 2018, fica estabelecido nas áreas que serão afetadas pela operação o Coeficiente de Aproveitamento Básico (Cab) limitado a 1. Contudo o parâmetro urbanístico poderá sofrer alterações diante da possibilidade de utilização dos instrumentos de Outorga Onerosa do Direito de Construir (ODC) e da venda de CEPACs (Certificados de Potencial Adicional de

Construção), ou seja, são a comercialização de títulos imobiliários equivalentes ao valor do estoque edificável excedente definido no Plano urbanístico.

Em Belo Horizonte, destaca-se a tendência de incorporação estrutural das Operações Urbanas na política urbana municipal. Devido ao fracasso da tentativa de emplacar Operações Urbanas de grande porte, parece ter dado lugar à pulverização da demanda por Operações Urbanas Simplificadas (OUs). (ROSA, S. et al. 2018)

O Bairro é acessado pelas avenidas Antônio Carlos e Pedro II, para transporte coletivo, estão como áreas potenciais para adensamento as quadras adjacentes a esses corredores viários. A partir das categorias de estruturação urbana proveniente da IV Conferência Municipal de Política Urbana e das diretrizes do Projeto de Lei do Plano Diretor de Belo Horizonte (BELO HORIZONTE, 2015).

O maior adensamento pode resultar na implantação de equipamentos públicos e de habitações de interesse social e, portanto desapropriações na área. (BERNARDES, 2016). Além disso, o adensamento com verticalização nas bordas da Rua Itapeçerica ao longo do sistema viário criará mais uma cortina de concreto para esta parte do bairro e transformará a rua num “canyon”.

O Programa Corredor Cultural da Lagoinha e Bonfim, está sendo contemplado na primeira etapa da operação. Pretende conectar a região com o Vetor Norte pela Avenida Antônio Carlos, cujo potencial para adensamento diante da existência de áreas vazias e subutilizadas nos principais corredores viários. O interesse do investimento estaria associado ao resgate e valorização do patrimônio material e imaterial. (BELO HORIZONTE, 2015).



Revitalização da Lagoinha. Fonte: PBH, 2015

Dentre as intervenções voltadas para a recuperação do valor histórico cultural do bairro está a previsão de implantação do Centro Cultural Casa da Loba e do Museu do Cotidiano, que foram sugeridos por moradores e lideranças da região. Pretende-se, desta forma, recuperar o imóvel de valor patrimonial situado na Rua Itapecerica e inseri-lo no circuito cultural que está sendo proposto no bairro. (BELO HORIZONTE, 2015).

A renovação urbana do Bairro Lagoinha e adjacências pela OUC, pode resultar na gentrificação da área. As consequências da pressão imobiliária e o interesse de transformação do bairro em corredor cultural podem ser graves para a população residente. (BERNARDES, 2016).

Podemos considerar que os impactos seriam significativos já que o bairro apresenta áreas em processo de degradação, necessitando de intervenções estruturantes. (BERNARDES, 2016).

Conclusão

É emergente a necessidade de realização de investimentos no Bairro Lagoinha para requalificação de seus espaços públicos e de resgate da sua importância histórico-cultural. Porém mesmo que as propostas de intervenções podem ser benéficas ao bairro, podem

gerar consequências nocivas como a gentrificação e elitização da área que será afetada pela operação. Portanto afetaria diretamente a população residente diante das prováveis pressões imobiliárias e do interesse de transformação do bairro em um corredor cultural. Logo é importante ressaltar que o interesse em tornar a região um corredor cultural poderá repercutir negativamente nas manifestações culturais tradicionais que são presenciadas no bairro e que constituem o patrimônio imaterial da Lagoinha, através do possível incentivo de outras práticas culturais diversas àquelas que são tradicionais na região. (BERNARDES, 2016).

Referências bibliográficas

BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal. Simplificação do Projeto de Lei do Novo Plano Diretor para Belo Horizonte. Belo Horizonte: PBH, fevereiro de 2018. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/politica-urbana/2018/planejamento-urbano/Comiss%C3%A3o%20de%20Acompanhamento_VERSAO%20FINAL.pdf>. Acesso em: 3 maio. 2019.

BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal. Operação urbana Consorciada Antônio Carlos/Pedro I+Leste-Oeste. Belo Horizonte: PBH, 2015. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/politica-urbana/2018/planejamento-urbano/oucaclo_apresentacao_pu-eiv_170915_compur.pdf>. Acesso em: 3 maio. 2019.

BERNARDES, Brenda M. Memória, Cotidiano E As Propostas Institucionalizadas Direcionadas Ao Bairro Lagoinha Em Belo Horizonte/Mg: Múltiplas Visões De Um Mesmo Lugar. Dissertação (Mestrado), Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, UFMG, Belo Horizonte, 2016.

CASTRIOTA, L. B.. Intervenções sobre o patrimônio urbano: modelos e perspectivas. Fórum Patrimônio : Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável (UFMG. Online), v. 1, p. 16-36, 2007.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. Patrimônio Cultural: conceitos, políticas, instrumentos. SP: Annablume, Belo Horizonte: IEDS, 2009.

CASTRIOTA, Leonardo B. O Inventário do patrimônio urbano e cultural de Belo Horizonte: uma experiência metodológico. In: V SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 2012

FERREIRA, J. S. W.; MARICATO, E. T. M. . Operação Urbana Consorciada: diversificação urbanística ou aprofundamento da desigualdade?. In: Leticia Marques Osorio. (Org.). Estatuto da Cidade. 1ed. Porto Alegre/São Paulo: Sergio Antonio Fabris Editor, 2002, v. , p. 215-250

FIX, Mariana. A 'fórmula mágica' da parceria público-privada: operações urbanas em São Paulo. In: SCHICCHI; BENFATI (Org.). Urbanismo: dossiê São Paulo - Rio de Janeiro. Campinas: PUCCAMP/PROURB, 2004. p.185-198

FREIRE, Cíntia. Cotidiano, Memória e Identidade: o Bairro Lagoinha (Belo Horizonte, MG) na voz dos seus moradores. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

MONTE-MOR, Roberto Luís de Melo; PAULA, João Antonio de. As Três Invenções de Belo Horizonte, in BELO HORIZONTE, Prefeitura Municipal. ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE BELO HORIZONTE. Belo Horizonte: PBH, dezembro de 2001. Disponível em: <http://www.pbh.gov.br/smpl/PUB_P011/anuario2000.pdf>. Acesso em: 3 maio. 2019.

NASCIMENTO, Denise M. et al. (org). O Mecanismo da parceria público-privada como reforma do estado, in ROLNIK, R. et al. Cidade Estado Capital. São Paulo, FAU USP, 2018.

ROSA, Sara V. et al. (org). Regulação para desregulamentação: Novos e velhos instrumentos urbanísticos, in ROLNIK, R. et al. Cidade Estado Capital. São Paulo, FAU USP, 2018.

SEGAWA, Hugo. Arquiteturas no Brasil: 1900-1990. São Paulo. Edusp, 2014 (3aed)

SILVEIRA, Brenda. Lagoinha a cidade encantada. Belo Horizonte: Edição da autora, 2005.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano, in ARANTES, MARICATO e VAINER. A cidade do pensamento único. Petrópolis: Vozes, 2002. (3aed)