



ANÁLISE DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA EM BELO HORIZONTE, ANTÔNIO CARLOS E PEDRO I + LESTE/OESTE

Daniela Chiarello Fastofski ^{a*}, Camila Facchi Fachin ^b, Elias Bianchi ^c, Lucas Marcon ^d, Valéria Canuto Bueno ^e

^a Arquiteta e Urbanista, Especialista em Gestão Estratégica do Território Urbano e Mestre em Engenharia Civil pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos) e Professora dos Cursos de Arquitetura e Urbanismo e de Engenharia Civil do Centro Universitário da Serra Gaúcha (FSG)

^b Bacharel em Design de Produto; Universidade de Caxias do Sul (UCS) e Acadêmica em Arquitetura e Urbanismo; Centro Universitário da Serra Gaúcha (FSG)

^c Acadêmico em Arquitetura e Urbanismo; Centro Universitário da Serra Gaúcha (FSG)

^d Acadêmico em Arquitetura e Urbanismo; Centro Universitário da Serra Gaúcha (FSG)

^e Acadêmica em Arquitetura e Urbanismo; Centro Universitário da Serra Gaúcha (FSG)

Informações de Submissão

*Autor Correspondente Daniela Chiarello
Fastofski,
Rua Os Dezoito do Forte, 2366 - Caxias do Sul
- RS - CEP: 95020-472

Palavras-chave:

Gestão Urbana. Transporte. Interesse Social.

Resumo

Este artigo apresenta uma análise crítica referente ao projeto da Operação Urbana Consorciada que abrange os corredores rodoviários Antônio Carlos/Pedro I + Leste/ Oeste, em uma parceria público-privada, em Belo Horizonte, Minas Gerais. Com base na Lei 10.257/2001, denominada de Estatuto da Cidade, busca-se apresentar esta proposta como instrumento urbanístico que visa requalificar áreas e direcionar a ocupação da cidade. Esta operação consiste em propor melhorias sociais, incentivando a utilização do transporte coletivo e valorização ambiental da área. Para tanto, correlacionou-se a mesma aos instrumentos do Estatuto e a forma como estes se pautam nas necessidades locais. Por fim identificou-se esta aplicação em projetos semelhantes e analisou-se a operação urbana.

1 INTRODUÇÃO

A Operação Urbana Consorciada - OCU Antônio Carlos e Pedro I + Leste/Oeste – OUC ACLO, em Belo Horizonte, está prevista no Art. 69 do Plano Diretor Municipal - PDM Lei nº. 7165/1996 e é um importante instrumento de política urbana instituído pelo Estatuto da Cidade, dado por um conjunto de ações com a participação de órgãos públicos, privados e da sociedade

civil. No Brasil e em outros países a OUC se tornou um instrumento que facilita a ação do governo em relação a obras que visam melhorias e requalificação urbana.

Como principal ferramenta deste instrumento se tem a modificação do Coeficiente de Aproveitamento. A discussão abordada por este trabalho é como a OUC pode ser alterada em função dos interesses do poder público e principalmente pelo mercado imobiliário. A análise da OUC Antônio Carlos e Pedro I + Leste/Oeste será utilizada para entender como a iniciativa privada exerce grande influência na política urbana nacional.

Anteriormente conhecida como Nova Belo Horizonte, esta operação teve repercussões negativas relacionadas a sua implantação em razão da proposição de remoções e dos altos Coeficientes de Aproveitamento, que poderiam alterar radicalmente a paisagem urbana. Este problema se assemelha a outras operações, como a OUC Porto Maravilha no Rio de Janeiro.

A alteração urbana proposta pela operação consiste em melhorias sociais e valorização ambiental, mas o foco deste instrumento quando implantado e fiscalizado pelo poder público tende a favorecer obras viárias geralmente atreladas a interesses privados, distorcendo o papel da OUC proposta pelo Estatuto da Cidade.

Escolheu-se esta abordagem por sua complexidade, bem como pelo projeto analisado dispor de itens de extrema relevância para o contexto urbano atual, buscando-se contribuir para discussões acadêmicas sobre urbanismo e direito à cidade.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Operações Urbanas Consorciadas é um instrumento do Estatuto da Cidade (Brasil, 2001) e tem como objetivo realizar intervenções pontuais pela iniciativa privada em parceria com o poder público, que fiscaliza e regulamenta este instrumento por meio do PDM, se analisando as propostas caso a caso. Isto faz com as diversas complexidades que envolvem o tema sejam analisadas de forma individual.

Na década de 70, na Europa e EUA, após crise financeira, fiscal e desemprego, e onde o Estado estava sem recursos para financiar obras públicas, passam a ter força políticas de organização de parcerias público-privadas na gestão das cidades (WHITAKER, 2002). No Brasil, a crescente industrialização da década de 30 contribuiu para o desenvolvimento dos problemas urbanos. Começa-se a pensar em medidas técnicas e políticas (COTA; COSTA,

2009), a fim de ampliar intervenções urbanas, que atualmente se mostram uma necessidade latente.

A gestão pública se vê envolta em dívidas, além de esbarrar em graves problemas financeiros que a fazem redefinir seus objetivos e diminuir os investimentos na área urbana. Assim, a relação com a iniciativa privada se fortalece como uma possível solução para esta demanda e o Estado busca incluir investimentos iniciais, na perspectiva de valorização da área, deixando-a mais atraente para investidores.

Tal movimento por parte da gestão pública pode ser chamado de “âncora” e feito, por exemplo, por meio de uma avenida que, depois de revitalizada e reconfigurada, poderá vir a receber grandes edifícios, shoppings e outros empreendimentos com grande potencial de venda, aproveitando-se ao máximo os índices cedidos pelas prefeituras para estas construções (FIX, 2000). Este ponto é motivo de grande controvérsia e oposição às OUCs e coloca em dúvida a real intenção destas intervenções.

Ao longo dos anos tem sido comum notar um espraiamento urbano - moradores saindo do centro e buscando moradia em áreas mais afastadas; mas estes centros históricos são pólos atrativos que por ventura sofreram degradação. Faz-se necessária a requalificação destes para se renovar o ambiente urbano, com usos comerciais, empresariais e residenciais.

Mesmo com a iniciativa privada dando suporte ao poder público para a execução de propostas de requalificação urbana, a burocratização, juntamente às constantes mudanças de governos, que não necessariamente seguem o que estava sendo antes desenvolvido, são um grande empecilho ao avanço. As OUCs podem ser boas ou ruins, porém o fator importante é a forma como são descritas nos PDMs (WHITAKER, 2002), sendo comum emperrarem por dependerem de mudanças nas leis.

3 METODOLOGIA

Com base nos objetivos gerais do artigo, apresenta-se uma pesquisa descritiva a partir de um estudo de caso, que conforme Gil (2010) é o modelo de pesquisa que mais aprofunda o conhecimento da realidade por explicar a razão, permitindo conhecimento e detalhamento através de um método científico. Assim, na pesquisa descritiva, realiza-se em primeira etapa o estudo e posteriormente a análise, com a finalidade de observar as características e fatores que se relacionam ao processo, para então determinar os efeitos resultantes do estudo de caso.

Para se obterem as informações se fez revisão bibliográfica. A pesquisa bibliográfica direcionou a levantarem-se conceitos da política urbana e suas diretrizes gerais, através do Estatuto da Cidade (BRASIL,2001), que rege os instrumentos de política urbana, seguindo os princípios básicos do planejamento participativo e da função social da propriedade.

A pesquisa bibliográfica relaciona-se à leitura, referências e manejo de informações de materiais publicados, com o propósito de fornecer fundamentação teórica ao trabalho, como coletar dados referentes ao tema (GIL, 2010). Esta etapa contribui para a imersão na pesquisa, aliando teoria e prática através do conhecimento de outros autores. A primeira etapa consiste em registrar informações que podem ser relevantes, caracteriza pelo processo de pesquisa.

4 ANÁLISE DA OUC PEDRO I E ANTÔNIO CARLOS + EIXO LESTE/OESTE

A área de estudo localiza-se na região central de Belo Horizonte, Minas Gerais. A proposta compreende 29,9 km² e 99 bairros, onde estão 909.326 moradores, incluso o entorno imediato. O eixo Norte/Sul é dado pelas vias Avenida Pedro I e Antônio Carlos; o Leste/Oeste pelas Avenidas dos Andradas e Tereza Cristina, a chamada Via expressa.

Nestes trechos, de densidade média de 7685,70 hab/km², busca-se a reestruturação não somente em habitação, serviços e comércio, mas também no tocante à mobilidade, onde o seu fortalecimento auxilia no processo estruturante dos demais temas tratados. No eixo Norte/Sul se tem o Bus Rapid Transit - BRT, sistema de transporte coletivo público que melhora o fluxo de ônibus. No Leste/Oeste, linha de metrô. Para ambos os sistemas se propôs ampliação e qualificação das estruturas de atendimento. A Figura 1 apresenta a área de intervenção.

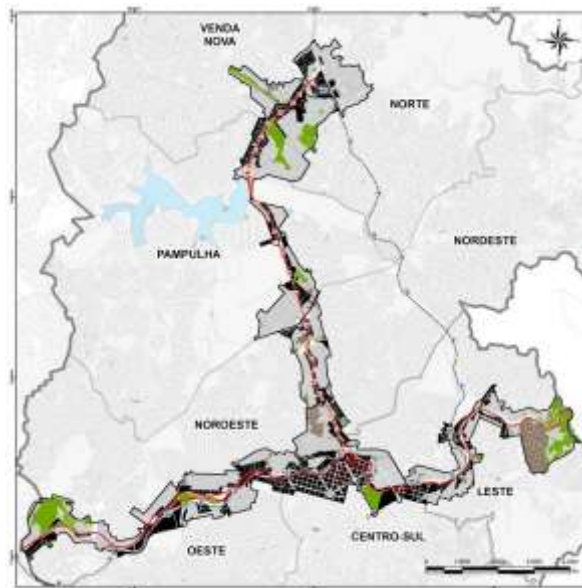
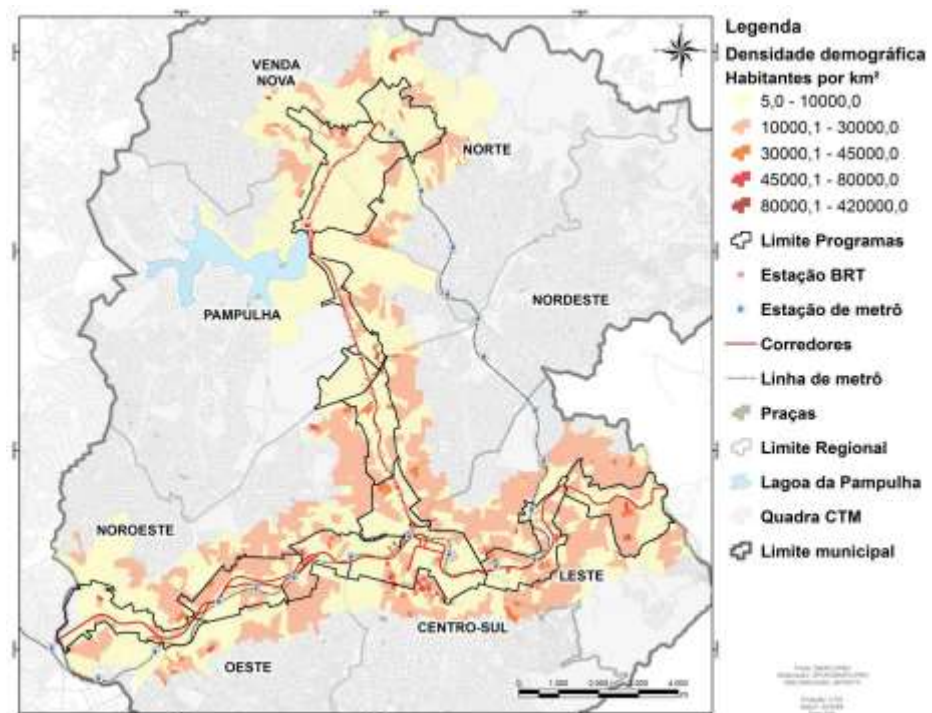


Figura 1: Mapa de situação atual

Fonte: Cartilha da OUC ACLO - Prefeitura de Belo Horizonte

As Avenidas Antônio Carlos e Pedro I foram construídas para conectar o centro e a Região da Pampulha e passaram pela degradação das edificações e evasão das atividades não residenciais entre os anos 80 e 2000. No eixo Leste-Oeste ocorreu o mesmo processo.

A ocupação das áreas lindeiras aos eixos não é proporcional ao restante da cidade. Ali se originou uma área com espraiamento, sem um planejamento adequado e preocupado com a distribuição dos usos e com o gerenciamento da infraestrutura do local. Atualmente, na área se encontram muitas indústrias, além de viadutos de transposição da linha férrea, tornando-o um



local de passagem, sem atrativos que aumentem a circulação e fomentem a ocupação do espaço. Há maior densidade nos bairros do entorno do que no corredor, como exemplificado na Figura 02.

Figura 2: Mapa de Densidades Demográficas
Fonte: Cartilha da OUC ACLO - Prefeitura de Belo Horizonte

Quanto ao perfil da população residente nota-se que a de média e baixa renda está nas extremidades dos eixos noroeste, leste e norte; já na área central, geralmente são usuários de transporte público e na área centro-sul a população com renda média acima de 10 salários mínimos - S.M. A seguir se tem mapas relativos à renda, como o da Figura 3, de domicílios em que esta é entre 0 e 3 S.M. e a 4, em que se identifica onde esta é de até 10 S.M.

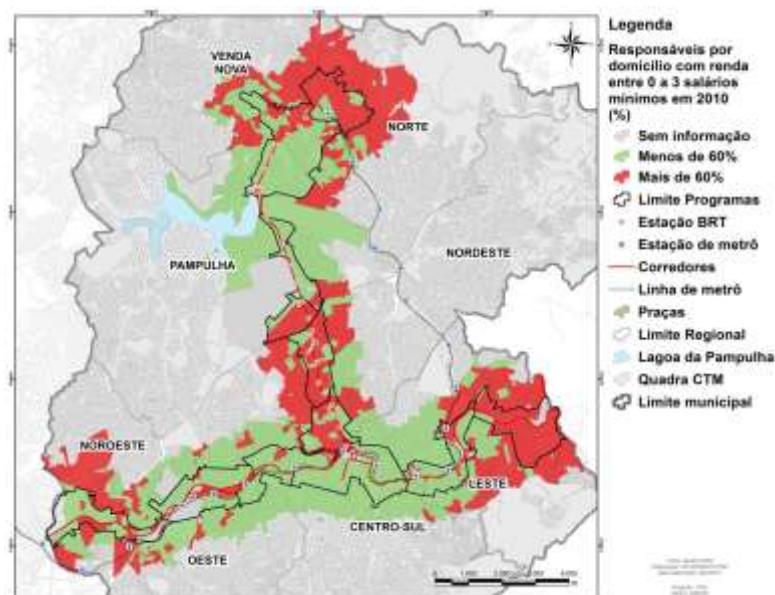


Figura 3: Mapa de renda de 0 a 3 salários mínimos
Fonte: Cartilha da OUC ACLO - Prefeitura de Belo Horizonte

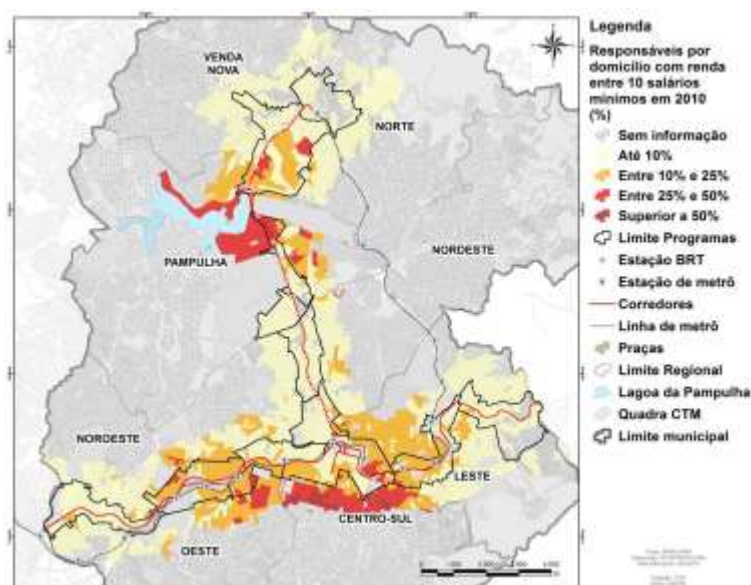


Figura 4: Mapa de renda de 10 salários mínimos
Fonte: Cartilha da OUC ACLO - Prefeitura de Belo Horizonte

Segundo estudos realizados na área considerando a composição etária, predomina o público adulto e juvenil, seguido do infanto-juvenil. Os dados sobre densidade demográfica indicam que o local está abaixo do ideal para uso e manutenção da infraestrutura urbana. Outro dado apresentado foi o número de imóveis alugados.

4.1 OUC como Instrumento do Estatuto das Cidades

A OUC é um instrumento do Estatuto da Cidade aprovado através de lei municipal específica baseada no PDM. Trata-se de intervenções promovidas pelo poder público com a participação da iniciativa privada, comunidade e usuários, buscando melhorias na estrutura urbana, social e ambiental.

“Considera-se Operação Urbana Consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental” (BRASIL, 2001).

4.2 A proposta da OUC

Sem movimentação e sem vida, a insegurança e a desvalorização do local crescem. O principal objetivo da OUC é promover o melhor aproveitamento da infraestrutura já instalada. O transporte coletivo público é associado à revitalização ao longo do eixo, com diretrizes de planejamento que criam modelos de ocupação conforme as necessidades do projeto: maior adensamento da área através de parâmetros especiais, como quadras centrais, quadras praças e quadras galerias. Busca-se também regularizar o tipo de ocupação, de pequeno e médio porte, para adequar-se a vizinhança com o corredor e definir áreas verdes e as Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS.

Assim, o programa de intervenções planeja doze etapas, onde cada uma apresenta um conjunto de obras estruturantes no intuito de promover unidades de vizinhança qualificadas, como visto na Figura 5.

A OUC prevê também áreas de adensamento - Figura 6, com a reestruturação baseada na mudança do modelo de ocupação, com a adoção de parâmetros urbanísticos especiais: maior adensamento populacional, quota livre de incentivo ao uso misto, áreas de fruição pública, novas propostas de quadras onde prevalecem os Parâmetros das Áreas de Diretrizes Especiais (ADEs).

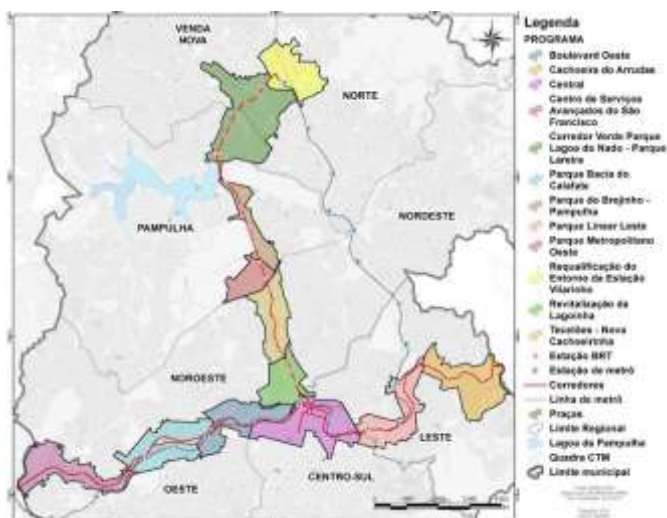


Figura 5: Mapa das etapas da proposta OUC
Fonte: Cartilha da OUC ACLO - PBH

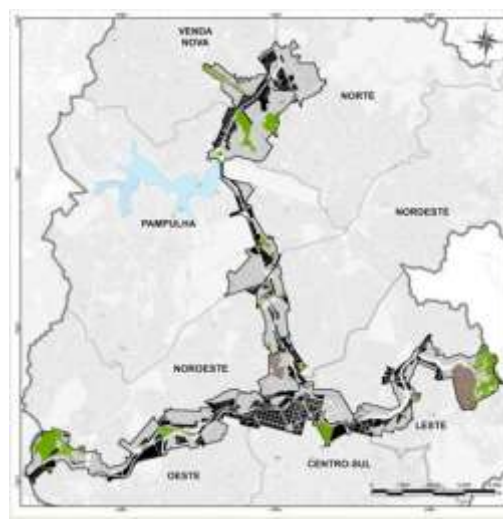


Figura 6: Mapa das Áreas de Adensamento
Fonte: Cartilha da OUC ACLO - PBH

As quadras serão tratadas de forma a permitir maior circulação de pessoas, com praças e térreos livres, facilitando travessias e permitindo também, no caso das quadras galerias, a movimentação comercial - Figura 07. As edificações serão focadas no usuário do transporte coletivo, com habitações mais simples, com condomínio de baixo custo, no máximo uma vaga de garagem por unidade e um banheiro.



Figura 7: Sistema de Quadras Proposto
Fonte: Cartilha da OUC ACLO - Prefeitura de Belo Horizonte

Os parâmetros urbanos também passarão por mudanças. As vias, além do afastamento frontal, terão melhor relação com o passeio e composição com os imóveis. Com as ligações destas por quadras praças e centrais com térreo livre, se terá maior relação das habitações com o espaço público e o pedestre.

Algumas estratégias foram pensadas para melhor adequar ao público, como por meio da tipologia incentivada: unidades menores, menos vagas de automóveis, maior adensamento, exigindo número mínimo de unidades nos empreendimentos, incentivando a produção pública de habitação de interesse social - HIS ao longo de toda área. Em relação aos instrumentos do Estatuto da Cidade, são aplicados: parcelamento, edificação e utilização compulsórios e IPTU progressivo no tempo para áreas de edificação subutilizadas ou não utilizadas.

Para concentrar a população nas áreas centrais e áreas próximas ao eixo do transporte público, foram definidas áreas de adensamento e amortecimento. As áreas de amortecimento visam garantir a relação dessas com o entorno. As áreas de Ocupação Moderada 1 - OM-1, a Norte e Sudeste, são áreas destinadas à proteção ambiental ou que possuem baixa capacidade de suporte. A OM-2, a norte, sul, sudeste e sudoeste, prevê proteção da paisagem e controle de densidade. A OM-3, a norte, sudoeste e sudeste, são áreas com restrição de ocupação pela saturação da capacidade. A OM-4 incentiva a habitação, principalmente HIS. As de Ocupação Preferencial - OP são as com interesse de adensamento construtivo em diferentes categorias de acordo com a necessidade. A OP-1 tem adensamento populacional e construtivo reduzido. A OP-2 mediano, conforme as restrições de projeto e próximo as áreas centrais de aplicação do transporte público. As PA são áreas de proteção ambiental. Segue a localização destas na Figura 8.

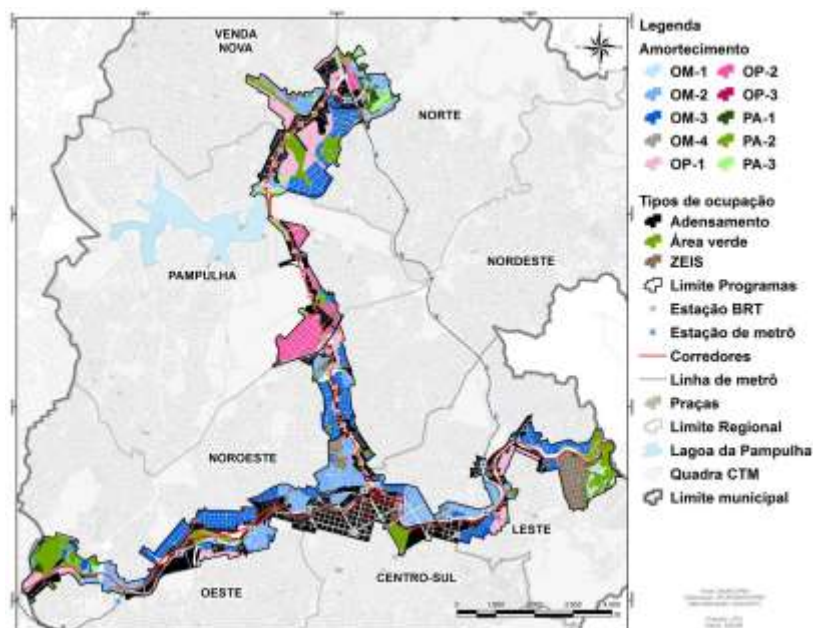


Figura 8: Mapa das Áreas de Amortecimento
Fonte: Cartilha da OUC ACLO - Prefeitura de Belo Horizonte

Outras intervenções propostas se dão em relação aos deslocamentos, pela valorização do transporte não motorizado e do deslocamento a pé, com a melhora da infraestrutura e das condições de circulação. A requalificação dos corredores principais e dos terminais Niquelina e Carlos Prates estão entre as intervenções prioritárias.

Ao longo do trecho, parques urbanos serão implantados ou requalificados. Em relação aos equipamentos públicos, indica-se que após a execução das ações propostas sejam feitos novos estudos.

4.3 Instrumentos utilizados a partir do Estatuto da Cidade

Nesta OUC um dos instrumentos usados é a Outorga Onerosa do Direito de Construir, onde o direito de construir pode ser exercido acima do coeficiente de aproveitamento básico, mediante contrapartida.

A aplicação da Outorga nesta OUC se dá pela venda de Certificados de Potenciais Adicionais de Construção - CEPAC's, com a possibilidade de pagar as contrapartidas com obras que atendam a operação, principalmente na qualificação das unidades de vizinhança.

Ainda será usado o Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios, para imóveis não edificados, subutilizados ou não utilizados. Este é aplicado junto à Desapropriação com títulos da dívida pública, com objetivo de combater a especulação imobiliária e se aumentar a capacidade de uso, minimizando áreas vazias e subutilizadas, tendo melhor aproveitamento da infraestrutura existente.

Já o Parcelamento Compulsório será aplicado a imóveis não parcelados e a edificação compulsória aos parcelados em que o coeficiente de aproveitamento seja menor que o mínimo requerido nestas áreas, dado por 0,5 nas áreas de adensamento. A utilização compulsória será aplicada a imóveis com boas condições e que estejam comprovadamente sem utilização a pelo menos cinco anos, dando maior importância aqueles na área de adensamento.

Através de Consórcio Imobiliário os proprietários têm a possibilidade de destinar seus imóveis para parcelar ou edificar através da cessão deste ao município, que fará obras e dará uso correto. Após, o valor equivalente ao bem quando da concessão retorna através de frações do mesmo ao antigo proprietário.

Outro instrumento é o IPTU Progressivo, aplicado a imóveis atrelados ao Consórcio Compulsório, dado pelo aumento progressivo na alíquota, em no máximo 15%. Após 5 anos, se não desocupado, o município poderá desapropriar o imóvel com pagamento por meio de títulos da dívida pública.

O Direito de Preempção se trata de uma forma de o município adquirir locais antes da valorização imobiliária para implantar projetos públicos, áreas verdes e infraestrutura. Na área desta OUC será usado para projetos viários prioritários.

A Transferência do Direito de Construir pode ser aplicada quanto há necessidade de o imóvel ser usado em outro fim como a implantação de equipamentos urbanos e comunitários,

na preservação histórica, ambiental, paisagística, social ou cultural e na regularização de áreas ocupadas irregularmente, com a aplicação de projetos para baixa renda e de interesse social.

A Parceria Público Privada também foi proposta. Esta pode ajudar principalmente no investimento em equipamentos urbanos. A parceria pode ajudar a acelerar a implantação das intervenções.

Na Concessão Urbanística, o órgão público responsável pode selecionar uma empresa privada, através de licitação, individualmente ou um grupo de empresas em consórcio, para realizar as obras urbanísticas e de requalificação. A empresa é remunerada através de terrenos privados que resultam da obra realizada, bem como da renda gerada dos espaços públicos e receitas acessórias, estabelecidas no edital de licitação da concessão.

4.4 Gestão da Operação Urbana

A gestão dos investimentos no local foi definida a partir de três principais estratégias: melhorias nos corredores, no acesso e transposição, com foco no pedestre e no transporte coletivo; obras transformadoras e equipamentos básicos de educação e saúde. Para realizar o projeto, estudos de vizinhança e a participação da comunidade foram considerados. Foi apresentado o programa a comunidade, grupos gestores e conselhos, como o Plano Local de Habitação de Interesse Social, Plano Local de Equipamentos, Plano Espacial de Arborização, Plano de Infraestrutura local e Plano Detalhado de Investimentos. A previsão de duração do programa é de 20 anos.

Em relação à população residente no local algumas estratégias são propostas, como por projetos de inclusão social e qualificação, gerando renda e emprego, a implantação de comércio e escritórios locais para garantir a participação da população, investimentos em áreas de loteamentos irregulares de baixa renda e manutenção das ZEIS e o reassentamento em decorrência do projeto.

5 ATUAL CONTEXTO DA OUC

O Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV desta OUC foi aprovado em 2016 em reunião realizada pelo Conselho Municipal de Política - COMPUR, mas hoje este processo encontra-se parado, pois a lei que regulamentará a operação está atrelada à aprovação do novo PDM. O

fator político contribui para o atraso, tendo em vista o processo eleitoral de 2016, que gerou receio por parte dos vereadores, que não queriam se expor naquele momento.

Em se tratando do quadro geral das OUCs já elaboradas, como por vezes ocorre o descaso em relação à participação da comunidade envolvida por parte do Poder Público, faz com que estas tenham grande rejeição e este instrumento não se efetive:

“Os moradores de um dos bairros que serão atingidos pela operação, o Lagoinha, sentem-se receosos em relação à proposta da OUC ACLO, temem a possibilidade de realização de desapropriações para renovação urbana do bairro e a intensificação da especulação imobiliária associada ao aumento no custo de vida que poderia provocar a expulsão da população residente. Ainda, os moradores consideram que a proposta de requalificação do bairro deve ser construída coletivamente, a partir dos interesses e reivindicações da população residente, tendo em vista que o bairro necessita de melhorias urbanas no âmbito local e somente a vivência cotidiana pode revelar quais são as necessidades mais iminentes” (BERNARDES, 2016, p. 142).

É de extrema importância a participação nas audiências públicas pela população, sendo que a divulgação com relação a discussão sobre a área estava sendo pouco divulgada e que os horários eram incompatíveis com os horários de trabalho da população, dificultando o comparecimento de boa parte (BERNARDES, 2016).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do estudo realizado verificaram-se alguns aspectos negativos e o projeto ainda deixa muitos questionamentos. Um exemplo é a questão dos equipamentos públicos a serem executados, que mesmo com as análises desenvolvidas, deixa-se a futuros estudos a definição da implementação desses conforme a demanda recorrente da população que habitará o local.

Mesmo com a preocupação de criar espaços e conexões verdes e de se tratar as áreas verdes existentes e implementar novas, o projeto parece não suprir a necessidade do local. Outra principal estratégia que deixa questões abertas são as áreas de amortização, no qual se busca criar uma paridade na altura das edificações próximas ao eixo. Isso soa como uma camuflagem das alturas desproporcionais e que gera uma sensação de falso equilíbrio.

Um item fortemente abordado e criticado em relação às OUCs são como são feitas as consultas à população, não somente a diretamente atingida, como a de todo o Município que receberá a transformação. É recorrente, em casos como esse, acontecer uma distorção da real importância da sociedade. Oficinas ou palestras por vezes escondem o desinteresse por parte do poder privado em realmente discutir essas operações.

Paralelo a isto, o Poder Público observa de longe esta situação e se manifesta em momentos específicos, que geralmente são os mais decisivos como aprovações e análises técnicas. Porém, isto não é compatível com a sua real motivação, o qual deveria ser fiscalizar o processo no todo, além de se certificar a lisura e transparência da proposta.

Ainda negativamente, há o fato de não se ter garantia da continuidade do projeto, devido à insegurança quanto às gestões públicas, principalmente em períodos de mudança de governo. O projeto em questão sofreu atraso, tendo em vista a demora na aprovação do novo PDM. Isso se faz necessário, pois o atual não prevê a implantação de Operações Urbanísticas Consorciadas.

Mas podem, por fim, ser apontados também aspectos positivos no projeto, como se adensar onde há infraestrutura e a vizinhança é consolidada. No conjunto, estas intervenções pretendem organizar o crescimento da cidade, melhorando os fluxos e requalificando áreas críticas, além de revitalizar os bairros diretamente atingidos pelo projeto, além da valorização do pedestre e do transporte público.

7 REFERÊNCIAS

BERNARDES, Brenda Melo. **Memória, cotidiano e as propostas institucionalizadas direcionadas ao Bairro Lagoinha em Belo Horizonte/ MG: Múltiplas visões de um mesmo lugar**. UFMG, Belo Horizonte, 2016.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, 11 jul. 2001.

COTA, Daniela Abritta; COSTA, Geraldo Magela. **PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA COMO UM INSTRUMENTO DE PLANEJAMENTO NO BRASIL: OPERAÇÃO URBANA EM SÃO PAULO E EM BELO HORIZONTE**. egal2009. easyplanners. info/area05/5002_Abritta_Cota_Daniela. pdf. Acesso em 02/05/2017, v. 14, 2009.

EM.COM.BR. **Conselho aprova estudo de impacto para povoar cinco eixos de BH**. 17 de maio 2016, 06h00min. Disponível em: <http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/05/17/interna_gerais,763298/conselho-aprova-estudo-de-impacto-para-povoar-cinco-eixos-de-bh.shtml>. Acesso em: 05 abr. 2017.

FIX, Mariana. A “fórmula mágica” da parceria público-privada: Operações Urbanas em São Paulo. Urbanismo: dossiê São Paulo–Rio de Janeiro. Campinas: PUCCAMP/PROURB, p. 185-198, 2004.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 5. Ed, 2010.

O TEMPO. **Briga Política emperra projeto que define ocupação da cidade.** Bernardo Miranda. 07 de setembro 2016, 03h00min. Disponível em: <
<http://www.otempo.com.br/cidades/briga-pol%C3%ADtica-emperra-projeto-que-define-ocupa%C3%A7%C3%A3o-da-cidade-1.1334319>>. Acesso em: 29 mar. 2017.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Operação Urbana Consorciada Antonio Carlos/ Pedro I. Apresentação COMPUR, Plano Urbanístico e EIV.** Disponível em: <
<http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?app=ouc>>. Acesso em: 22 mar. 2017.

WHITAKER, João Sette. **Operação urbana consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade?.** Disponível em:
<http://cidadesparaquem.org/textos-academicos/2002/7/1/operao-urbana-consorciada-diversificao-urbanstica-participativa-ou-aprofundamento-da-desigualdade?rq=opera%C3%A7%C3%A3o%20urbana%20consorciada>. Acesso em: 02/05/2017