

OS CONFLITOS URBANOS COMO BUSCA PELO DIREITO À CIDADE: O CASO DA STOCK CAR EM BELO HORIZONTE

1

Urban conflicts in the search for the right to the city: the case of Stock Car in Belo Horizonte
Los conflictos urbanos como búsqueda por el derecho a la ciudad: el caso de Stock Car en
Belo Horizonte

<https://doi.org/10.51359/2525-6092.2024.262083>

Rogério Lucas Gonçalves Passos

rogergpassos@gmail.com

Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG)

Belo Horizonte – Minas Gerais – Brasil

<https://orcid.org/0000-0002-3513-2826>

Raquel Garcia Gonçalves

raquelgargon@hotmail.com

Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG)

Belo Horizonte – Minas Gerais – Brasil

<https://orcid.org/0000-0003-0166-811X>

Submetido em 15.03.2024

Aceito em 15.10.2024

Resumo:

O presente trabalho tem como objetivo discutir o processo de aprovação da proposta da Stock Car em Belo Horizonte, com base nos documentos disponibilizados pelo Poder Público municipal, apresentando como contraponto as manifestações de grupos contrários ao empreendimento. Trataremos da busca pelo direito à cidade a partir da participação em processos decisórios relacionados ao planejamento urbano. Para o desenvolvimento da pesquisa, foram realizados o levantamento e a análise dos pareceres e estudos desenvolvidos pelos órgãos municipais competentes, envolvidos no processo de avaliação dos impactos relacionados à Stock Car, bem como das legislações urbanas e ambientais pertinentes à temática

PASSOS, R. L. G.; GONÇALVES, R. G. Os conflitos urbanos como busca pelo direito à cidade: o caso da Stock Car em Belo Horizonte. **Revista Rural e Urbano**, v.9, n.2, 2024. p. 1-23

Este artigo está licenciado sob uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-CompartilhaIgual 4.0 Internacional. Texto da licença: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

e de reportagens veiculadas pela mídia. Também foram realizadas visitas de campo no local da proposta para verificar os modos de manifestação dos conflitos urbanos e analisar os aspectos relacionados à região destinada à implantação do empreendimento. A partir da contextualização sobre a região de implantação do empreendimento, das normativas vigentes e do processo deliberativo referente à sua aprovação, foi elaborada uma reflexão sobre as manifestações dos conflitos urbanos como modelo alternativo de participação popular e de busca pelo direito à cidade.

Palavras-chave: conflitos urbanos; manifestações coletivas; participação popular; Stock Car.

Abstract:

The present work aims to discuss the approval process of the Stock Car proposal in Belo Horizonte, based on documents provided by the municipal government and contrasting them with the demonstrations from groups opposed to the project. We will explore the pursuit of the right to the city through participation in decision-making processes related to urban planning. To conduct this research, we surveyed and analyzed opinions and studies developed by the relevant municipal bodies involved in assessing the impacts of the Stock Car event, as well as urban and environmental legislation related to the topic, and media reports. Field visits were also conducted at the proposed site to observe how urban conflicts manifest and to analyze aspects related to the region designated for the project's implementation. Based on the context of the region where the project is located, current regulations, and the deliberative process concerning its approval, we will reflect on urban conflicts as an alternative model of popular participation and the quest for the right to the city.

Keywords: urban conflicts; collective demonstrations; popular participation; Stock Car.

Resumen:

El presente trabajo tiene como objetivo discutir el proceso de aprobación de la propuesta del Stock Car en Belo Horizonte, a partir de los documentos proporcionados por el gobierno municipal, presentando como contrapunto las manifestaciones de grupos opuestos al proyecto. Abordaremos la búsqueda del derecho a la ciudad a través de la participación en los procesos de toma de decisiones relacionados con la planificación urbana. Para desarrollar la investigación, se realizó un levantamiento y análisis de las opiniones y estudios elaborados por los órganos municipales competentes, involucrados en la evaluación de los impactos relacionados con los Stock Cars, la legislación urbanística y ambiental vinculada al tema, y los informes publicados por los medios de comunicación. También se realizaron visitas de campo al lugar propuesto para verificar cómo se manifiestan los conflictos urbanos y analizar aspectos relacionados con la región destinada a la implementación del proyecto. A partir del contexto de la región donde se ubica el proyecto, la normativa vigente y el proceso deliberativo respecto a su aprobación, reflexionaremos sobre las manifestaciones de los conflictos urbanos como un modelo alternativo de participación popular y la búsqueda del derecho a la ciudad.

Palabras clave: conflictos urbanos; manifestaciones colectivas; participación popular; Stock Car.

PASSOS, R. L. G.; GONÇALVES, R. G. Os conflitos urbanos como busca pelo direito à cidade: o caso da Stock Car em Belo Horizonte. **Revista Rural e Urbano**, v.9, n.2, 2024. p. 1-23

Introdução

As cidades passam por constantes transformações, sendo algumas delas impulsionadas por planos urbanísticos, novos projetos e propostas de requalificação. Ainda que atendam aos anseios de grupos específicos que procuram viabilizar as propostas, seja para melhoria da qualidade urbana ou por interesses próprios, por vezes, parte da comunidade local não se vê representada ou atendida por essas decisões.

Se compreendermos a cidade como um espaço coletivo e de todos, a participação nos processos decisórios seria um importante instrumento popular. Entretanto, não são raras as ocasiões em que a instrumentalização dos aparatos institucionais coíbe a participação popular, excluindo desejos e vontades de certos grupos do processo deliberativo. Com isso, vemos os conflitos urbanos expressos nas manifestações coletivas como uma possibilidade subversiva à lógica formal de participação instituída, oferecendo outras formas políticas de intervenção.

No final do ano de 2023, foi anunciado que Belo Horizonte/MG entraria no circuito da Stock Car, considerada a principal categoria do automobilismo brasileiro, tendo sido firmado um acordo entre a prefeitura da cidade e as empresas organizadoras da competição¹. De acordo com o *Jornal O Tempo*, “a intenção é trazer um megaevento para a prova, prevista para o entorno do Mineirão², com atrações dentro e fora do estádio”³.

No início de 2024, contudo, diversos grupos de Belo Horizonte se mostraram contrários à proposta de realização da Stock Car Pro de 2024 no entorno do Mineirão, um importante ponto turístico da capital, situado em uma área de interesse urbanístico, ambiental e patrimonial. Localizada ao lado da área destinada à realização da Stock Car, a Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) se posicionou contra a realização do empreendimento⁴, devido aos

¹ Não houve divulgação aberta sobre quais empresas estariam envolvidas nessa organização.

² O Estádio Governador Magalhães Pinto, mais conhecido como Mineirão, é um estádio de futebol localizado em Belo Horizonte, Minas Gerais.

³ Disponível em <<https://www.otempo.com.br/sports/outros/stock-car-em-bh-etapa-mineira-entra-no-calendario-de-2024-veja-detalhes-1.3242626>>. Acesso em: 14 mar. 2024.

⁴ Os documentos emitidos pelo Poder Público municipal, bem como as reportagens veiculadas na mídia, utilizam a nomenclatura “evento”, sob a justificativa de sua realização ocorrer em caráter temporário e em local determinado. No entanto, utilizaremos a nomenclatura “empreendimento” para nos referirmos a ele, visto que discordamos desse enquadramento, como colocado no decorrer do trabalho. Desse modo, a utilização do termo evento ficará restrito às citações e menções diretas de outros agentes.

PASSOS, R. L. G.; GONÇALVES, R. G. Os conflitos urbanos como busca pelo direito à cidade: o caso da Stock Car em Belo Horizonte. **Revista Rural e Urbano**, v.9, n.2, 2024. p. 1-23

impactos na fauna do campus, nos biotérios de criação de animais, na arquitetura da cidade, no Centro Esportivo Universitário (CEU), na Estação Ecológica, nos atendimentos ocorridos na Escola de Veterinária e na Faculdade de Odontologia, bem como nas atividades de ensino, pesquisa e extensão em geral.

Em concordância com a Universidade, grupos da sociedade civil — incluindo moradores, ambientalistas, ativistas, professores e membros de laboratórios de pesquisas — também se mostraram contrários à realização do empreendimento no local proposto. Vedados de fazerem parte do processo participativo para escolherem as melhores possibilidades para a cidade, esses grupos encontraram nas manifestações de conflitos urbanos uma possibilidade de reivindicar o direito à participação, visando a concretização do direito à cidade por outras lógicas para além das formalmente instituídas.

Entende-se a emergência de conflitos urbanos como uma forma de reivindicação por direitos. Ao mesmo tempo, os conflitos, expressos em manifestações coletivas, abrem a possibilidade de construção crítica e de conscientização dos cidadãos sobre as relações verticais de poder e sobre os mecanismos de controle existentes para a manutenção do consenso no direcionamento das intervenções nas cidades. Diante disso, os protestos acabam por refletir a disputa entre diferentes agentes sociais pelo uso e produção do espaço urbano⁵.

A partir desse contexto, o presente trabalho tem como objetivo discutir o processo de aprovação da proposta da Stock Car em Belo Horizonte, com base nos documentos disponibilizados pelo Poder Público municipal, apresentando como contraponto as manifestações de grupos contrários ao empreendimento. Para isso, foram avaliados os pareceres e estudos realizados pelos órgãos municipais competentes, envolvidos no processo de avaliação dos impactos relacionados ao empreendimento, assim como as legislações urbanas e ambientais relacionadas à temática e as reportagens veiculadas pela mídia. Também foram realizadas visitas de campo no local da proposta para verificar os modos de manifestação dos conflitos urbanos e analisar os aspectos relacionados à região destinada à implantação do

⁵ Nos últimos anos, temos testemunhado diversos tipos de manifestações coletivas espalhadas pelo mundo, as quais podem ser definidas como “um mosaico de revoltas interconectadas” (Toret et al., 2015, p. 21). Segundo Brannen et al. (2020), a frequência de protestos e manifestações aumentaram em todo o mundo, em uma média anual de 11,5%, entre 2009 e 2019.

empreendimento.

Na primeira parte, apresentaremos a proposta do empreendimento, as análises realizadas pelos órgãos municipais e as características urbanas, ambientais e patrimoniais da região. Em seguida, discutiremos sobre a utilização das manifestações de conflitos urbanos como uma possibilidade de busca pelo direito à cidade, a partir da possibilidade de participação popular por outras vias para além das formalmente instituídas. Por fim, apresentaremos as considerações finais sobre a temática, refletindo sobre o processo decisório da proposta em contraste com as manifestações como modelo alternativo de participação popular.

A Stock Car em Belo Horizonte

Em dezembro de 2023, a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) firmou um acordo com a empresa organizadora da competição Stock Car para que a cidade recebesse uma edição anual da corrida por cinco anos consecutivos. No dia 09 de janeiro de 2024, a PBH lançou o edital⁶ para a execução de serviços para adaptação viária em Belo Horizonte, com a finalidade de realização da etapa da Stock Car Pro de 2024. De acordo com os documentos disponíveis, as obras para a realização do empreendimento foram definidas como:

Serviço comum de engenharia de adaptação do entorno do Mineirão para utilização como circuito automobilístico temporário, compreendendo a melhoria da infraestrutura, em especial, a restauração funcional do pavimento e dispositivos de segurança para o evento, e ainda, a reconstituição de mobiliário urbano, infraestrutura de acessibilidade e drenagem que serão removidas para a prova automobilística, devolvendo ao local as condições preexistentes após a realização da etapa da Stock Car Pro de 2024 (SUDECAP, 2023, p. 1).

A obra deveria abranger, dentre outras coisas, a implantação de uma pista de automobilismo com extensão aproximada de 3.150 m e recapeamento de 52.867,13 m² de pista existente⁷. Segundo cálculos realizados pela Gerência de Áreas Verdes e Arborização Urbana

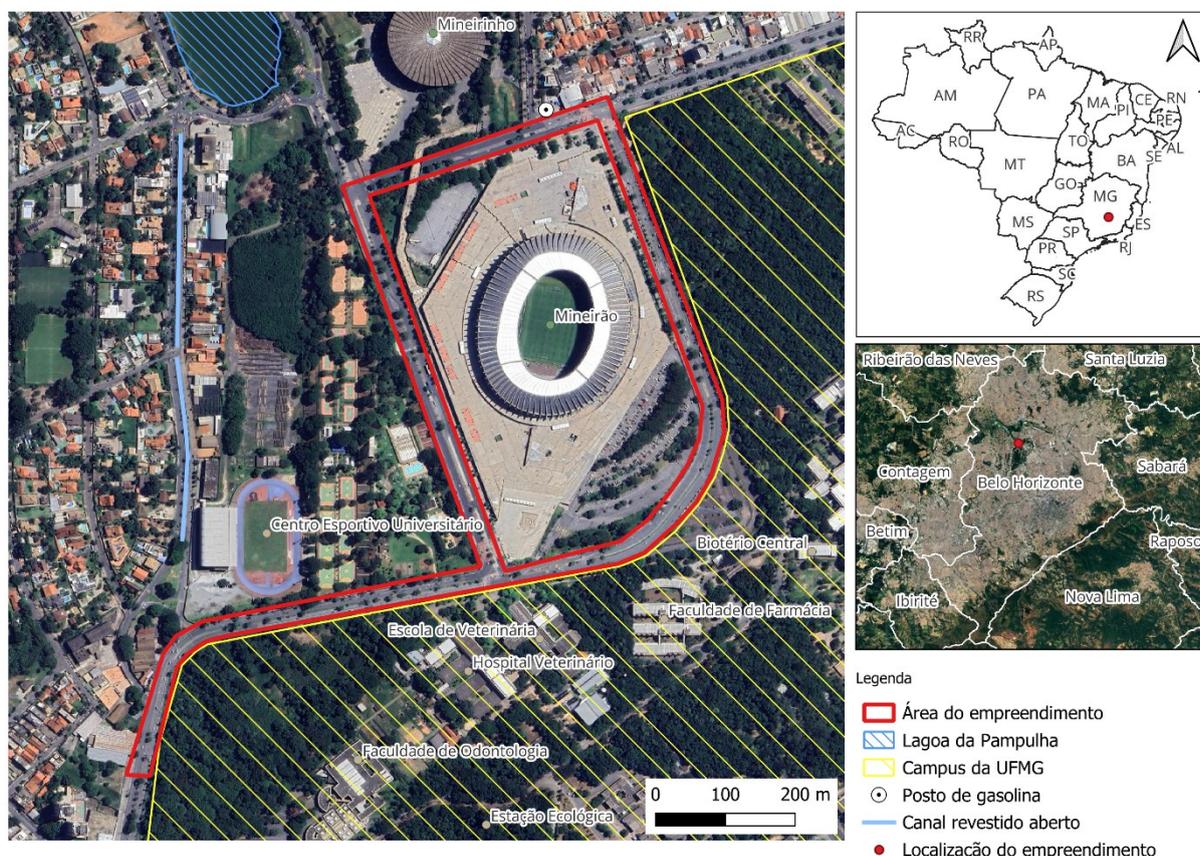
⁶ Licitação SMOBI 26.080/2023-CC.

⁷ De acordo com o documento, as intervenções são: i) Implantação de pista de automobilismo em área urbana nas vias existentes, com extensão aproximada de 3.150 metros; ii) Recapeamento de 52.867,13 m² da pista existente; iii) Ajuste necessário de 5.850 m² dos passeios ao longo do trajeto; iv) Remoção de 2 quebras molas e 6 travessias de pedestre elevadas; v) Supressão arbórea; vi) Implantação de barreiras de concreto; vii) Recomposição de 5.850 m² de passeios; viii) Implantação de 2 quebras molas e 6 travessias de pedestre elevadas; ix) Implantação de 240 metros de defesa metálica; x) Remoção de placas de sinalização; xi) Implantação de placas de sinalização; xii) Reconstituição de sinalização horizontal (SUDECAP, 2023).

PASSOS, R. L. G.; GONÇALVES, R. G. Os conflitos urbanos como busca pelo direito à cidade: o caso da Stock Car em Belo Horizonte. **Revista Rural e Urbano**, v.9, n.2, 2024. p. 1-23

(GEAVA), a área total utilizada seria de, aproximadamente, 84.510 m²⁸ (Figura 1).

Figura 1. Mapa de localização



Autor: Elaborada pelos autores, 2024

Na licitação aberta consta que o município de Belo Horizonte celebrou, no dia 13 de dezembro de 2023, o termo de apoio para receber cinco edições consecutivas da etapa Stock Car Pro Series, sendo a primeira a ser realizada entre os dias 15 e 18 de agosto de 2024. De acordo com reportagem do site da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), o prefeito Fuad Noman comemorou a assinatura do acordo para a realização da competição.

Segundo ele:

A primeira corrida deve acontecer no ano que vem [2024], em agosto, uma série de providências vão ser tomadas até lá e a Prefeitura de Belo Horizonte está de braços dados com a organização do evento para que possamos ter uma

⁸ Segundo o Parecer Técnico nº 0129/24, o cálculo da área foi realizado utilizando as ferramentas disponíveis no BHMAP, descontando-se a área pertencente ao Mineirão.

PASSOS, R. L. G.; GONÇALVES, R. G. Os conflitos urbanos como busca pelo direito à cidade: o caso da Stock Car em Belo Horizonte. **Revista Rural e Urbano**, v.9, n.2, 2024. p. 1-23

corrida muito boa para que o Brasil possa ver e o mundo assistir. Belo Horizonte se sente muito honrada de estar neste *empreendimento* (Entrevista com Fuad Noman) (PHB, 2023) (*grifo nosso*).

A proposta era que a competição ocorresse no modelo “circuito de rua”, de modo que a estrutura fosse montada ao redor do Estádio Mineirão. Uma das pretensões era que houvesse reforço da imagem da Pampulha como Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO⁹. Nas divulgações do empreendimento, foram destacados apenas aspectos positivos relacionados a ele, tais como a promoção do turismo, a geração de emprego e renda, a promoção de investimentos e a projeção da capital no cenário mundial (Figura 2).

A realização do evento impactará diretamente na geração de emprego e renda e na promoção de investimentos para a capital mineira, além do estímulo à economia local por meio do aumento no consumo de bens e serviços, atração de turistas e na divulgação de Belo Horizonte e seus diversos atributos, como a cultura, gastronomia e modo de vida. Vale lembrar que a competição tem transmissão ao vivo para 157 países, o que colocará Belo Horizonte em grande evidência (PBH, 2023) (grifos nossos).

Figura 2. Colagem com reportagens sobre a Stock Car em Belo Horizonte



Autor: Elaborada pelos autores a partir de sites diversos, 2024

⁹ O Conjunto Moderno da Pampulha recebeu o título de Patrimônio Mundial durante a 40ª Reunião do Comitê do Patrimônio Mundial, que aconteceu em Istambul (Turquia), no dia 16 de julho de 2016. A Pampulha é o primeiro bem cultural a receber o título de Paisagem Cultural do Patrimônio Moderno. Para a UNESCO, representa uma obra-prima do gênio criativo humano, e o próprio Oscar Niemeyer o considerou uma de suas obras mais importantes (Iphan, s/d).

PASSOS, R. L. G.; GONÇALVES, R. G. Os conflitos urbanos como busca pelo direito à cidade: o caso da Stock Car em Belo Horizonte. **Revista Rural e Urbano**, v.9, n.2, 2024. p. 1-23

Analisando a situação a partir da legislação urbanística vigente, o Plano Diretor de Belo Horizonte, Lei nº 11.181/2019¹⁰, define duas áreas de diretrizes especiais (ADE)¹¹ para a região do empreendimento em questão, sendo elas: ADE da Pampulha e ADE da Bacia da Pampulha. A primeira tem como objetivo a proteção e a valorização do patrimônio arquitetônico, cultural, ambiental e paisagístico, assim como o fomento ao potencial turístico e de lazer da área. De maneira complementar, a segunda tem como objetivo assegurar condições de recuperação e de preservação ambiental da área da bacia hidrográfica da Pampulha.

Além das diretrizes previstas pelas ADEs, a área do circuito também é definida como conexão verde, sendo essas consideradas vias que interligam zonas de preservação ambiental e áreas de diretrizes ambientais, com a finalidade de melhorar a arborização urbana e formar corredores ecológicos. A partir das diretrizes previstas na legislação vigente, destaca-se o interesse na preservação ambiental da área em questão.

De acordo com o Parecer Técnico nº 0129/24, emitido no dia 31 de janeiro de 2024 pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMMA) por meio da GEAVA¹², para a realização da corrida, seria necessário o abastecimento dos veículos participantes a partir da utilização de “caminhões tanques”, atividade que ocorreria em área limítrofe ao Setor 3 da ADE Bacia da Pampulha. O local é considerado área de proteção especial quanto à ocupação e ao uso do solo, na qual é vedada a instalação de atividades capazes de gerar efluentes líquidos e de contaminar o lençol freático e as águas superficiais¹³.

O Plano Diretor define ainda a atividade de autódromo¹⁴ como de alto risco ambiental e de segurança. Apesar de não ser enquadrada como passível de licenciamento urbanístico, são previstas repercussões negativas para a atividade a geração de: i) risco de segurança; ii) efluentes atmosféricos; iii) efluentes líquidos especiais; iv) resíduos sólidos especiais; e v) ruídos e vibrações. Percebemos, então, que os impactos previstos para a atividade são

¹⁰ Aprova o Plano Diretor do Município de Belo Horizonte e dá outras providências.

¹¹ Art. 111. São classificadas como áreas de diretrizes especiais - ADE - as porções do território municipal que, em função de especificidades urbanísticas, culturais ou ambientais, demandam a adoção de políticas específicas de parcelamento, ocupação ou uso do solo de caráter restritivo em relação às normas gerais da legislação urbanística municipal.

¹² Subordinada à Diretoria de Gestão Ambiental.

¹³ Definição de acordo com o art. 197 da Lei nº 11.181/2019.

¹⁴ Atividade descrita como “Gestão de autódromo, hipódromo e similares” (Código 931150002).

PASSOS, R. L. G.; GONÇALVES, R. G. Os conflitos urbanos como busca pelo direito à cidade: o caso da Stock Car em Belo Horizonte. **Revista Rural e Urbano**, v.9, n.2, 2024. p. 1-23

incompatíveis com as diretrizes de proteção ambiental vigentes para a região.

O Parecer Técnico nº 0129/24 destaca a previsão de aumento na liberação de óleos a montante da Lagoa da Pampulha, os quais poderão ser carreados para dentro do corpo hídrico, aumentando sua contaminação e impactando toda a cadeia trófica existente¹⁵. Esse fato é agravado pela proximidade do circuito previsto para a realização da corrida — localizado a, aproximadamente, 200 m da lagoa — e da existência de um canal revestido fechado na confluência das avenidas Presidente Carlos Luz e Alfredo Camarate, à jusante do local previsto para a corrida (Figura 1).

Devido às repercussões negativas previstas, a legislação estabelece a execução de uma série de medidas mitigadoras, tais como: i) prevenção e combate a incêndio; ii) adoção de sistema de controle de efluentes atmosféricos; iii) adoção de sistema de tratamento dos efluentes líquidos especiais resultados do processo produtivo da atividade; iv) adoção de procedimentos para gerenciamento de resíduos sólidos especiais; e v) implantação de medidas de controle de ruído e atenuação da vibração, observadas as normas legais de construção, iluminação e ventilação. Apesar disso, não foram apresentadas quaisquer medidas de mitigação dos impactos decorrentes do empreendimento.

O Parecer Técnico nº 0129/24 colocou, ainda, a previsão de diversos outros impactos decorrentes das atividades, como a emissão de poluentes dos automóveis, ruídos acima dos permitidos, atração de pessoas e veículos e impactos no trânsito. Como um ponto de atenção, há a presença do Hospital Veterinário da UFMG próximo à avenida Presidente Carlos Luz, via a ser utilizada pelo empreendimento. O documento destaca ser esse, provavelmente, o ponto mais crítico a ser relacionado com os impactos de ruído provenientes da corrida¹⁶. Isso se deve ao fato de que os ruídos excessivos podem causar estresse e até a morte tanto dos animais que estão no Hospital quanto dos que habitam os fragmentos de mata existentes nas proximidades¹⁷.

¹⁵ O documento cita que desde 2019 é realizado o monitoramento da fauna da lagoa da Pampulha, onde em mais de uma década de estudo foi registrado mais de 191 espécies que utilizam a região como abrigo e área de vida, sendo: 11 espécies de mamíferos, 149 de aves, 18 de anfíbios e 13 de répteis (CONSOMINAS, 2022 *apud* GEAVA, 2023, p. 6).

¹⁶ O Parecer menciona que, segundo a Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), em 2022, o ruído máximo tolerado durante a realização das corridas não poderia exceder o limite de 110dB. Entretanto, a legislação municipal de Belo Horizonte estabelece limites máximos que variam entre 50 e 70 dB.

¹⁷ O parecer cita que as áreas de vegetação adensada na região servem como locais de refúgio de fauna.

Essa porção é mais sensível por se tratar de um local de tratamento médico veterinário e haver poucas árvores que permitam um mínimo de isolamento acústico, faz-se necessário lembrar que os animais ali em tratamento possuem uma acuidade auditiva muito superior à dos seres humanos, sendo que os limites permitidos para pessoas não se aplicam a animais. *Sendo necessário uma ação mitigadora para absorver esse impacto além de que seja realizado medições de ruído antes das obras, e na etapa de instalação e operação do empreendimento* (GEAVA, 2024, p. 5) (grifo nosso).

Em nome da UFMG, a reitoria manifestou-se inúmeras vezes, destacando grande preocupação com o processo de organização da Stock Car na região, devido às intervenções a serem realizadas e aos impactos causados no campus, de forma geral. De acordo com a reitoria:

Na arena do acirrado debate público, a UFMG é um dos atores que tem manifestado grande preocupação com a condução do processo de organização da Stock Car nessa região, *principalmente pelo fato de que as primeiras ações concretas relacionadas ao evento [...] já começaram a ocorrer, sem que antes se tenha estabelecido um amplo diálogo dos organizadores do evento e do poder público municipal com a Administração da Universidade e a comunidade universitária* (Fala da reitora Sandra Goulart Almeida - UFMG, 2024)¹⁸.

Desse modo, podemos perceber que, ainda que não seja passível de licenciamento urbanístico, a instalação e a operação do empreendimento gera uma série de impactos negativos na região. Para casos semelhantes a esse, a Lei nº 11.181/2019 coloca que “o Compur [Conselho Municipal de Política Urbana] e o Comam [Conselho Municipal de Meio Ambiente] poderão convocar qualquer empreendimento ou conjunto de empreendimentos em instalação, construção, ampliação ou funcionamento para avaliação de impactos, com o objetivo de estabelecer medidas para a mitigação deles” (Belo Horizonte, 2019, Art. 343).

Mesmo dispensado do licenciamento urbanístico, o empreendimento em questão poderia ser passível de licenciamento ambiental, segundo o Plano Diretor¹⁹. De maneira complementar, a Deliberação Normativa nº 102/2020²⁰ também prevê “autódromos e hipódromos” como atividades passíveis de licenciamento ambiental, sendo definidas como de grande potencial poluidor do ar, água e solo. Entretanto, umas das estratégias adotadas na

¹⁸ Artigo completo disponível em: <<https://ufmg.br/comunicacao/noticias/opinio-em-defesa-da-pampulha-e-de-uma-ufmg-que-preserva-a-sua-cidade>>. Acesso em: 30 set. 2024.

¹⁹ O Art. 344 define as atividades que devem se submeter a licenciamento ambiental pelo Comam, dentre as quais temos: “autódromos, hipódromos e estádios esportivos”.

²⁰ Delibera sobre o licenciamento ambiental de atividades e empreendimentos de impacto no município de Belo Horizonte.

tentativa de buscar a dispensa do licenciamento ambiental foi o enquadramento do empreendimento como um simples evento, sob a justificativa de sua realização ocorrer em caráter temporário e em local determinado²¹.

É importante notarmos que na documentação disponibilizada para a licitação consta um comprovante de protocolo referente à emissão da OLEI²² para o empreendimento e uma troca de e-mails comentando o assunto. Tanto no comprovante de protocolo quanto no e-mail consta que a solicitação foi feita para um empreendimento de “autódromo”. Entretanto, a documentação indica que, por se tratar de proposta de ajustes viários para recepção de evento a se realizar em área pública uma vez ao ano, a princípio, o entendimento do órgão é que o licenciamento deverá ocorrer junto à Subsecretaria de Regulação Urbana²³. Apesar do posicionamento apontado, entendemos que as obras executadas estariam compreendidas na execução do empreendimento para receber um evento, não se restringindo à sua simples realização.

Percebemos que, dentre as estratégias utilizadas para facilitar a implantação e a operação do empreendimento, está o uso de um jogo de palavras para defini-lo como um simples evento. Esse fato não é incomum, visto que os discursos envolvendo o planejamento urbano são, por vezes, pautados em um jogo de linguagens (Bourdieu, 2008, 2010), como a criação de estratégias simbólicas (Bourdieu, 1996, 2010) na busca pela legitimação de propostas. Dessa maneira, vemos o surgimento de um arsenal de “palavras mágicas” e conceitos-chave, tais como: “desenvolvimento econômico” e “projeção global da cidade”. Esse jogo de linguagens, focado na mercadorização do espaço urbano, objetiva torná-lo mais atrativo mediante a valorização de aspectos como a estética, os valores simbólicos, o consumo e os estilos de vida (Carmo e Estevens, 2008), por vezes a partir de uma lógica global. Nesse sentido, Arantes (2012) destaca a importância de se considerar os efeitos da chamada globalização sobre as políticas de ocupação do território urbano.

²¹ Para a PBH, considera-se “evento” a atividade geradora de agrupamento de pessoas, de natureza recreativa, social, cultural, gastronômica, educacional, ambiental, esportiva, política ou institucional, realizada em caráter temporário e em local determinado, público ou privado.

²² A OLEI (Orientação para Licenciamento de Empreendimento de Impacto) é o documento que marca o início do processo de licenciamento ambiental para empreendimentos de impacto em Belo Horizonte.

²³ Subordinada à Secretaria Municipal de Política Urbana (SMPU).

PASSOS, R. L. G.; GONÇALVES, R. G. Os conflitos urbanos como busca pelo direito à cidade: o caso da Stock Car em Belo Horizonte. **Revista Rural e Urbano**, v.9, n.2, 2024. p. 1-23

Caso houvesse o licenciamento ambiental do empreendimento, esse deveria ser contemplado com estudo de alternativas tecnológicas e de localização do projeto, em conformidade com a Resolução CONAMA nº 01/1986²⁴. Esse estudo é de grande importância, uma vez que ele apresenta alternativas com distintas concepções de projetos e detalhamento de todos os aspectos técnicos necessários à compreensão e comparação das propostas. De acordo com Furlanetto (2012), o estudo de alternativas de localização é uma importante etapa do processo de avaliação de impacto ambiental, onde o empreendedor deve buscar responder aos interessados sobre a viabilidade ambiental de seu empreendimento²⁵.

Ainda segundo o documento, para a implantação do empreendimento também seria necessária a supressão de 73 indivíduos arbóreos. De acordo com a análise da GEAVA, na documentação apresentada para solicitar a autorização para a supressão, constam 54 espécimes arbóreos de espécies nativas e outras 19 de espécies exóticas. Entretanto, das árvores a serem suprimidas, 14 são ipês amarelos²⁶, dos quais 08 não foram analisados²⁷. O órgão ainda alerta que:

Dado o carácter inédito do evento e, com isso, das obras propostas, entendemos que *devemos considerar a possibilidade que durante a execução das citadas, ser identificada a necessidade de supressão de outros espécimes arbóreos, seja na área do lote ou nas vias, o que também ampliaria o impacto ambiental negativo* (GEAVA, 2024, p. 9) (*grifos nossos*).

Com isso, são destacados os impactos negativos decorrentes da supressão da vegetação arbórea no local e para a cidade como um todo, uma vez que a arborização urbana gera vários benefícios, dentre eles: i) melhoria na permeabilidade do solo; ii) redução do escoamento superficial da água; iii) aumento do conforto térmico e luminoso; iv) proteção contra ventos e

²⁴ Art. 5. O estudo de impacto ambiental, além de atender à legislação, em especial os princípios e objetivos expressos na Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, obedecerá às seguintes diretrizes gerais: I - Contemplar todas as alternativas tecnológicas e de localização do projeto, confrontando-as com a hipótese de não execução do projeto; [...]

²⁵ Um dos pontos que poderiam ser avaliados durante o estudo de alternativas tecnológicas e de localização do projeto é a existência de um posto de gasolina próximo à área a ser utilizada como pista de corrida, atividades incompatíveis devido à potencialidade de acidentes. Ademais, outras áreas poderiam ser avaliadas para receber o empreendimento, como o Aeroporto da Pampulha, a área desativada do antigo Aeroporto Carlos Prates ou a Cidade Administrativa de Minas Gerais.

²⁶ Os ipês amarelos das espécies *Handroanthus serratifolius* são declarados de interesse comum, de preservação permanente e imune de corte, no estado de Minas Gerais (Lei nº 9743/1988).

²⁷ O órgão informa também que foi possível verificar alguns equívocos na identificação de espécies constantes no levantamento arbóreo encaminhado, principalmente relacionada à identificação de ipês.

ruídos; v) redução da poluição atmosférica; vi) valor estético e ornamental; vii) aumento da qualidade de vida da população; e viii) amenização dos efeitos das ilhas de calor. O órgão alerta que um dos efeitos das mudanças climáticas é o aumento da temperatura, o qual é agravado pela ausência de arborização e, conseqüentemente, pela perda do efeito evaporativo das árvores, que é capaz de contribuir com o resfriamento do ar. Esse ponto, aliado ao fato da esplanada do Mineirão ser uma área de lazer árida, formada apenas de concreto, agrava a situação.

A GEAVA faz ainda uma importante pontuação:

Cumpra-se destacar que o Mineirão é objeto de processo de Licenciamento Ambiental (processo 01-045904/10-18), e em razão de obras para reestruturação do estádio, no ano de 2013, foram suprimidos 777 (setecentos e setenta e sete) indivíduos arbóreos, sendo 59 destes sem autorização da SMMA. Para as supressões em questão foi estabelecida compensação ambiental, calculada conforme previsto na legislação vigente à época, entretanto *ainda que novos plantios tenham sido feitos como forma de compensação ambiental, verifica-se que grande parte das árvores existentes hoje no Mineirão foi plantada no ano de 2013, ou em data posterior, e portanto ainda não tiveram tempo de se desenvolver plenamente* (GEAVA, 2024, p. 3-4) (grifo nosso).

Ou seja, a região já passou por um processo de intervenção que causou diversos impactos urbanísticos e ambientais em 2013. Dentre os indivíduos arbóreos a serem suprimidos para a realização da Stock Car, encontravam-se espécimes provenientes de medidas de compensação ambiental dessas intervenções, que sequer conseguiram se desenvolver por completo. Logo, percebemos um cenário de intervenções cíclicas, em que não há a possibilidade de um processo de recuperação completa antes de uma nova intervenção.

É importante notarmos que, a todo tempo, o parecer técnico menciona que a implantação do empreendimento implicará na geração de impactos no local e em seu entorno. De maneira conclusiva, o órgão se coloca como desfavorável à intervenção sem a devida consideração do licenciamento da corrida e dos demais impactos que poderiam ocorrer em virtude dela, recomendando, assim, o encaminhamento da demanda ao COMAM.

Vale mencionar que, além das questões ambientais já apresentadas, temos ainda diversas diretrizes patrimoniais previstas para a área, uma vez que ela é classificada como Zona de

Amortecimento da UNESCO²⁸, Conjunto Urbano Protegido²⁹, Perímetro de Proteção Estadual – IEPHA³⁰ e Perímetro de Proteção Federal – IPHAN³¹, além da existência de bens tombados no entorno, como os estádios Mineirão e Mineirinho³².

Os conflitos urbanos como busca pelo direito à cidade

Apesar de a Secretaria de Meio Ambiente se mostrar desfavorável à implantação do empreendimento relacionado à Stock Car sem a realização do licenciamento e da avaliação dos impactos ambientais decorrentes, no dia 21 de fevereiro de 2024, o Conselho Municipal de Meio Ambiente (COMAM) aprovou o projeto³³. Durante a reunião, diversos populares se pronunciaram contrariamente ao modo de condução do processo.

Uma audiência pública foi marcada na Assembleia Legislativa de Minas Gerais para o dia 29 de fevereiro, com a finalidade de discutir os impactos socioambientais decorrentes do denominado “evento automobilístico”. Entretanto, no dia anterior (28), a PBH iniciou o processo de corte das árvores no local destinado à implantação do empreendimento. Devido à ausência de espaço para diálogo em meio ao processo, a população iniciou uma série de protestos buscando interromper as ações. Faixas penduradas, acampamento no entorno das árvores, multirão de plantio de mudas e vigília em frente à porta da Prefeitura com pedaços das árvores cortadas foram algumas das ações realizadas. Uma vez que as vozes desses grupos não foram ouvidas nas instâncias institucionais, eles buscaram maneiras alternativas de materializarem suas reivindicações (Figura 3).

²⁸ Área envoltória protegida pela UNESCO do Conjunto Moderno da Pampulha.

²⁹ Conjunto Urbano Lagoa da Pampulha e Adjacências - Edificação de uso coletivo e seus bens integrados.

³⁰ Entorno da Lagoa da Pampulha.

³¹ Conjunto Urbanístico e Arquitetônico da Orla da Pampulha – IPHAN.

³² O Estádio Jornalista Felipe Drummond, mais conhecido como Mineirinho, é um ginásio poliesportivo localizado em Belo Horizonte.

³³ A reunião durou cerca de sete horas e todos os quesitos para a construção do circuito foram aprovados, incluindo a supressão arbórea.

PASSOS, R. L. G.; GONÇALVES, R. G. Os conflitos urbanos como busca pelo direito à cidade: o caso da Stock Car em Belo Horizonte. **Revista Rural e Urbano**, v.9, n.2, 2024. p. 1-23

Figura 3. Colagem realizada a partir de diversas imagens de protestos realizados contra a Stock Car em pontos diversos da cidade



Autor: Elaborada pelos autores a partir de reportagens da CBN³⁴, Hoje em Dia³⁵, O Tempo³⁶ e postagens no Instagram, 2024

A deputada estadual Bella Gonçalves argumentou, em entrevista, que desde 2010 vem ocorrendo uma destruição da história cultural e ambiental que foi construída no entorno do Mineirão, com atropelo de questões relacionadas ao patrimônio ambiental e urbanístico. Segundo ela, a Stock Car só reforça uma perspectiva relacionada à destruição da paisagem urbana, a partir de um empreendimento que parece estar sendo promovido pela própria PBH, uma vez que não há transparência sobre o dono do processo (ALMG, 2024). Podemos notar, então, uma lógica de atuação em que o Estado abre espaço para que empresas privadas exerçam seu poder sobre a gestão da cidade (Rizek, 2011).

³⁴ Disponível em: <<https://cbn.globo.com/belo-horizonte/noticia/2024/02/29/manifestantes-acampam-contra-a-realizacao-da-stock-car-em-belo-horizonte.ghtml>>. Acesso em: 30 set. 2024.

³⁵ Disponível em: <<https://www.hojeemdia.com.br/minas/estamos-em-vigilia-para-impedir-o-corte-de-arvores-afirmam-manifestantes-acampados-no-mineirao-1.1002625>>. Acesso em: 30 set. 2024.

³⁶ Disponível em: <<https://www.otempo.com.br/cidades/prefeitura-gastou-r-20-milhoes-com-modificacoes-para-corrída-de-stock-car-em-bh-1.3340127>>. Acesso em: 30 set. 2024.

PASSOS, R. L. G.; GONÇALVES, R. G. Os conflitos urbanos como busca pelo direito à cidade: o caso da Stock Car em Belo Horizonte. **Revista Rural e Urbano**, v.9, n.2, 2024. p. 1-23

A audiência pública marcada para o dia 29 de fevereiro ocorreu na Assembleia Legislativa conforme o previsto. Muitos populares compareceram e realizaram protestos contra a Stock Car (Figura 4). Entretanto, não estavam presentes representantes da Prefeitura e/ou da organização do empreendimento. Vemos, mais uma vez, a restrição na possibilidade de envolvimento desses grupos no processo participativo quando relacionado às questões decisórias sobre o empreendimento. Ainda que tenham meios institucionais de reivindicações, por vezes, essas possibilidades são restringidas.

Figura 4. Colagem realizada a partir de diversas imagens de protestos realizados contra a Stock Car durante a audiência pública ocorrida na Assembleia Legislativa de Minas Gerais



Autor: Elaborada pelos autores a partir de notícias da ALMG³⁷, 2024

Como resultado da condução de processos decisórios que excluem a possibilidade de participação de grupos específicos da sociedade, vemos a materialização de conflitos urbanos nas cidades. De acordo com os trabalhos do Observatório de Conflitos Urbanos da cidade do

³⁷ Disponível em: <<https://www.almg.gov.br/comunicacao/noticias/arquivos/Liminares-proibem-PBH-de-cortar-mais-arvores-para-sediar-prova-da-Stock-Car/>>; <<https://www.almg.gov.br/comunicacao/fotos/album/?id=22095>>. Acesso em: 30 set. 2024.

PASSOS, R. L. G.; GONÇALVES, R. G. Os conflitos urbanos como busca pelo direito à cidade: o caso da Stock Car em Belo Horizonte. **Revista Rural e Urbano**, v.9, n.2, 2024. p. 1-23

Rio de Janeiro (s/d), os conflitos urbanos são entendidos como “todo e qualquer confronto ou litígio relativo à infraestrutura, serviços ou condições de vida urbana, que envolva pelo menos dois atores coletivos e/ou institucionais (inclusive o Estado) e que se manifeste no espaço público”, tendo então a cidade como espaço e objeto de suas reivindicações. De maneira complementar, Simão e Gonçalves (2019) colocam que os conflitos urbanos são aquelas ações políticas que se manifestam no espaço público³⁸.

Uma vez que esses grupos não puderam participar das decisões políticas envolvendo o empreendimento, eles recorreram aos conflitos urbanos, enquanto lutas políticas, como uma forma de introduzir desequilíbrios e rupturas na cidade. Assim, é possível perceber que, por meio dos conflitos, há a possibilidade de construção e imposição de políticas transformadoras nas dinâmicas da cidade (Vainer, 2007).

Entendemos, então, os conflitos como uma oportunidade de participação nos processos decisórios para grupos que são formalmente excluídos. Dessa maneira, assim como Harvey (2014), compreendemos a emergência de conflitos, manifestações e rebeliões como uma forma de luta que ocorre historicamente como maneira de alcançar o direito à cidade. De acordo com Lefebvre, “a vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político) dos modos de viver, dos ‘padrões’ que coexistem na Cidade” (Lefebvre, 2001, p. 22).

Sobre o conceito de direito à cidade, Lefebvre (2001, p. 139) explica que esse seria o direito:

[...] à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais etc. [...] A proclamação e a realização da vida urbana como reino do uso (da troca e do encontro separados do valor de troca) exigem o domínio do econômico (do valor de troca, do mercado e da mercadoria) e por conseguinte se inscrevem nas perspectivas da revolução sob a hegemonia da classe operária (Lefebvre, 2001, p. 139).

Ou seja, os conflitos urbanos devem ser compreendidos como um dos caminhos para reinventar a cidade a partir de outras lógicas, orientadas por outros desejos e interesses

³⁸ As autoras explicam que “é no espaço público que acontecem as ações coletivas, é nele que o homem se faz um sujeito social e atua como cidadão, a partir das práticas sociais e dos conflitos urbanos em busca de conquista do direito à cidade” (Simão e Gonçalves, 2019, p. 1647).

(Gonçalves *et al.*, 2018), buscando alcançar o direito à cidade, entendido como o direito à vida urbana, ao encontro e às práticas sociais. Além disso, reconhecemos os conflitos urbanos como uma busca pelo direito à cidade, uma vez que não inserem grupos nas dinâmicas formais de participação institucionalizadas pelo Estado; pelo contrário, eles promovem formas subversivas para a manifestação dessas insatisfações. Desse modo, destacamos a importância do conflito na promoção de maior participação, coesão social e inovação nas relações sociais e espaciais, bem como nos comportamentos e nas práticas.

Ao ser privada da possibilidade de participação nos processos decisórios pelas vias consideradas formais, a população busca nos conflitos urbanos novas possibilidades e um caminho possível para expor suas opiniões, anseios e desejos. À vista disso, os conflitos podem favorecer o diálogo, a discussão, a fruição do espaço público e o exercício de uma cidadania plena (Carmo e Estevens, 2008). Gonçalves *et al.* (2018) acreditam que os conflitos urbanos podem contribuir para a formulação de canais de participação e para alterações nos mecanismos atuais de representação institucional. As autoras destacam a importância de considerar a participação espontânea nessas dinâmicas, com a finalidade de reconhecer as contradições e as diversidade de interesses inerentes à sociedade civil. Mais ainda, elas explicam que os conflitos possibilitam a construção crítica e a conscientização dos cidadãos “sobre as relações verticais de poder e dos mecanismos de controle existentes para a manutenção da ordem e do consenso no direcionamento das intervenções nas cidades” (Gonçalves *et al.*, 2018, p. 65-66).

A partir do exposto, entendemos a importância dos conflitos urbanos, compreendidos como uma forma política para a conquista de direitos diante da inexistência de um espaço adequado para o desenvolvimento de um processo participativo ativo e autônomo. De maneira complementar, Harvey (2014) coloca que a ideia do direito à cidade surge das ruas. Isso ocorre em contraposição à cidade neoliberal, onde há o domínio de estratégias consensualistas ou negociais, nas quais se pressupõe que grupos de interesses constituídos têm a capacidade de negociar soluções que levem ao benefício de todos.

Para mais, é interessante notarmos como os discursos em prol da aprovação do processo relacionado à Stock Car destacam, a todo tempo, uma perspectiva econômica e de visibilidade global para a cidade, na qual percebemos uma lógica produtiva e econômica atrelada ao espaço

PASSOS, R. L. G.; GONÇALVES, R. G. Os conflitos urbanos como busca pelo direito à cidade: o caso da Stock Car em Belo Horizonte. **Revista Rural e Urbano**, v.9, n.2, 2024. p. 1-23

urbano. É possível encontrar apoio ao empreendimento onde são apontados os ganhos com impostos para a prefeitura, o número de empregos gerados e a inserção da cidade no circuito das grandes corridas (Figura 5).

Figura 5. Colagens com vídeoreportagens com destaque a impactos positivos decorrentes da Stock Car



Autor: Elaborada pelos autores a partir de reportagens da Itatiaia³⁹ e 98 Live⁴⁰, 2024

De acordo com reportagem no site da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), o prefeito Fuad Noman anunciou, durante o evento de assinatura do acordo para a realização da competição, que “o evento [empreendimento] *servirá para projetar a capital no mundo e ainda vai gerar empregos na cidade*” (PBH, 2023) (*grifo nosso*). Vemos uma tentativa de implantação de um modelo de desenvolvimento urbano característico do neoliberalismo, onde a cidade é colocada como um “produto urbano” a ser mercantilizado a partir de uma proposta temática (Borja, 2000). Assim, temos uma proposta de modelo a ser adotado pela cidade para que ela possa fazer parte desse chamado “circuito mundial das grandes corridas”.

Para Carmo e Estevens (2008, p. 5), “as tendências recentes de produção do espaço urbano apontam para a sua homogeneização, tematização e projeção à imagem de uma cidade que se pretende cada vez mais competitiva”. Essa lógica de produção é justificada, uma vez que, “para o capital, a cidade e a classe trabalhadora interessam [apenas] como fonte de lucro”

³⁹Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=1I-c4SO183w&list=PLNg3SPAllvX52rzJceF5ZjRIV9jHIE87v&index=8>>; <<https://www.youtube.com/watch?v=GfcU6MiTpe8&list=PLNg3SPAllvX52rzJceF5ZjRIV9jHIE87v&index=6>>. Acesso em: 30 set. 2024.

⁴⁰ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=VUySLDRt2_0>. Acesso em: 30 set. 2024.

(Kowarick, 1979, p. 53).

Mediante o acúmulo de insatisfações e inversões de prioridades advindas do chamado urbanismo neoliberal, surgem os conflitos urbanos, tendo a cidade como palco de ações táticas e espontâneas (Gonçalves *et al.*, 2018). A partir de intervenções temporárias, é possível “desestabilizar e desconstruir as normas e as diretrizes pretensamente corretas e indiscutíveis do planejamento e gestão urbanos” (Gonçalves *et al.*, 2018, p. 69). De maneira complementar, Tanaka (2017) explica que os conflitos urbanos servem como forma de resistência ao projeto de cidade imposto às organizações comunitárias, aos movimentos sociais e às populações atingidas pela lógica neoliberal de produção do espaço.

Destacamos, portanto, a importância política dessas manifestações que, ao expressarem os conflitos inerentes ao espaço urbano, nos levam a enxergar a cidade para além de um ponto de vista formal-institucional, buscando o reconhecimento de outras possibilidades de participação nos processos decisórios excludentes e materializando as insatisfações no espaço urbano da cidade.

Considerações finais

O processo envolvendo a realização da Stock Car em Belo Horizonte e a impossibilidade da participação de grupos específicos desencadearam uma série de conflitos urbanos na forma de manifestações coletivas que materializaram as tensões existentes entre diferentes interesses presentes na cidade. De um lado, havia a perspectiva de desenvolvimento econômico e projeção global da cidade, defendida por parte das autoridades e apoiadores do empreendimento, que enxergaram na competição uma oportunidade de promoção turística e geração de empregos. Por outro lado, grupos da sociedade civil, preocupados com os impactos ambientais, patrimoniais e sociais de sua realização, se manifestaram em protestos e questionaram a falta de transparência e de participação democrática nas decisões.

Essa dinâmica conflitual reflete não apenas a complexidade das questões urbanas, mas também a necessidade de repensar os modelos de desenvolvimento urbano que priorizam a questão econômica em detrimento da qualidade de vida e da preservação ambiental. Os embates em torno da Stock Car em Belo Horizonte destacaram a importância da participação cidadã e

PASSOS, R. L. G.; GONÇALVES, R. G. Os conflitos urbanos como busca pelo direito à cidade: o caso da Stock Car em Belo Horizonte. **Revista Rural e Urbano**, v.9, n.2, 2024. p. 1-23

do diálogo transparente entre os diferentes grupos envolvidos na construção e gestão da cidade. É importante destacar que as reivindicações não foram contra a realização das corridas, mas repudiavam a ausência de licenciamento e de proposição de medidas mitigadoras para o empreendimento, bem como a falta de transparência e participação popular no processo.

Diante desse contexto, torna-se evidente a urgência de promover uma abordagem mais inclusiva no planejamento urbano, que leve em consideração não apenas os interesses econômicos, mas também as necessidades e aspirações da população, além da preservação dos recursos naturais e culturais. Somente a partir do reconhecimento e da valorização das múltiplas vozes e perspectivas presentes na cidade será possível construir um ambiente urbano mais justo, equitativo e resiliente para todos.

No caso em estudo, cabe destacar que a Stock Car ocorreu em agosto de 2024, conforme a proposta da Prefeitura de Belo Horizonte, desconsiderando a sequência de manifestações coletivas realizadas e as demandas da sociedade civil. Ainda assim, é de grande relevância notarmos a articulação política entre os envolvidos nas manifestações coletivas durante e após a realização das corridas. Os protestos continuaram nas redes e nas notas oficiais emitidas pela UFMG, convidando à reflexão durante as eleições de 2024, onde seriam escolhidos o prefeito e os vereadores da cidade. Vemos, então, que os conflitos urbanos, expressos por meio das manifestações coletivas, levantaram debates, chamaram a atenção para problemáticas sócio-ambientais e serviram como uma forma de reflexão crítica relacionada ao contexto político vivenciado pela população.

Referências

ALMG. **Liminares proíbem PBH de cortar mais árvores para sediar prova da Stock Car.** Assembleia Legislativa de Minas Gerais, 29 fev. 2024. Disponível em: <https://www.almg.gov.br/comunicacao/noticias/arquivos/Liminares-proibem-PBH-de-cortar-mais-arvores-para-sediar-prova-da-Stock-Car/>. Acesso em: 13 mar. 2024.

ARANTES, O. Um estratégia fatal. *In*: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos.** Petrópolis: Vozes, 2012. 7. ed. p. 11-74.

BORJA, J. “Fazer a cidade na cidade actual. Centro e espaços públicos como oportunidades”. *In*: BRANDÃO, Pedro; REMESAR, Antoni. (coord.). **Espaço público e interdisciplinaridade.** Lisboa: Centro Português do Design, 2000. p. 79-89.

PASSOS, R. L. G.; GONÇALVES, R. G. Os conflitos urbanos como busca pelo direito à cidade: o caso da Stock Car em Belo Horizonte. **Revista Rural e Urbano**, v.9, n.2, 2024. p. 1-23

BOURDIEU, P. **A economia das trocas linguísticas: o que falar quer dizer**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

BOURDIEU, P. **As regras da arte: gênese e estrutura do campo literário**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

BRANNEN, S. J.; HAIG, C. S.; SCHMIDT, K. **The Age of Mass Protests: Understanding an Escalating Global Trend**. Washington: Center For Strategic & International Studies, mar. 2020.

CARMO, A.; ESTEVENS, A. O conflito social e a construção da cidadania no espaço urbano. **E-cadernos CES** [online], n. 02, p. 1-13, 2008. Disponível em: <https://journals.openedition.org/eces/1441>. Acesso em: 09 jul. 2023.

FURLANETTO, T. **Estudo de alternativas locacionais para a viabilidade ambiental de empreendimentos: o caso do aeroporto de Ribeirão Preto – SP**. 2012. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2012.

GEAVA. **Parecer Técnico nº 0129/24**. Gerência de Áreas Verdes e Arborização Urbana – GEAVA. Secretaria de Meio Ambiente, 2024.

GONÇALVES, R. G.; SIMÃO, K. M. C.; PAIVA, R. V. C.; RAMOS, V. S. A incerteza como instrumento de poder: reflexões sobre os conflitos urbanos. **Agenda Política** [s.l.], v. 6, n. 1, p. 58-78, 2018. Disponível em: <https://www.agendapolitica.ufscar.br/index.php/agendapolitica/article/view/162>. Acesso em: 13 mar. 2024.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

IPHAN. **Conjunto Moderno da Pampulha – Belo Horizonte (MG)**. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, s/d. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/820/#:~:text=A%20Pampulha%20%C3%A9%20o%20primeiro,de%20suas%20obras%20mais%20importantes>. Acesso em: 13 mar. 2024.

KOWARICK, L. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

LEFEBVRE, H. 2001. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro.

PBH. **PBH assina Termo de Apoio para realização de etapa da Stock Car na cidade**. Prefeitura de Belo Horizonte, 13 nov. 2023. Disponível em:

PASSOS, R. L. G.; GONÇALVES, R. G. Os conflitos urbanos como busca pelo direito à cidade: o caso da Stock Car em Belo Horizonte. **Revista Rural e Urbano**, v.9, n.2, 2024. p. 1-23

<https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/pbh-assina-termo-de-apoio-para-realizacao-de-etapa-da-stock-car-na-cidade>. Acesso em: 13 mar. 2024.

RIZEK, C. S. Intervenções urbanas recentes na cidade de São Paulo: processos, agentes, resultados. *In*: CABANES, Robert; GEORGES, Isabel; RIZEK, Cibele S.; TELLES, Vera da Silva (orgs). **Saídas de emergência**. São Paulo: Boitempo, 2011.

SIMÃO, K. M. C.; GONÇALVES, R. G. O espaço como palco dos conflitos urbanos: construindo territorialidades e buscando o direito à cidade. *In*: Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 16, 2019, Vitória. **Anais** [...]. Vitória: Editora Milfontes, v. 1, p. 1645-1663, 2019.

SUDECAP. **Estudo Técnico Preliminar da Contratação**. Superintendência de Desenvolvimento da Capital – SUDECAP, 2023.

TANAKA, G. M. M. **“Planejar para lutar e lutar para planejar”**: possibilidades e limites do planejamento alternativo. Tese, Doutorado em Planejamento Urbano e Regional, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.

TORET, J.; @DatAnalysis15m; CALLEJA, A.; MIRÓ, Ó. M.; ARAGÓN, P.; AGUILERA, M.; BARANDIARAN, X. E.; LUMBRERAS, A. **Tecnopolítica y 15M**: la potencia de las multitudes conectadas. Barcelona: Editorial UOC, 2015.

UFRJ. **Observatório de conflitos urbanos na cidade do Rio de Janeiro**. Relatório 2021-22. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Observatório de Conflitos Urbanos na cidade do Rio de Janeiro, Laboratório Estado, Trabalho, Território e Natureza, 2022. Disponível em: <https://observaconflictosrio.ippur.ufrj.br/observa2019/fox/relatorio2021/relatorio2021.pdf>. Acesso em: 13 mar. 2024.

PASSOS, R. L. G.; GONÇALVES, R. G. Os conflitos urbanos como busca pelo direito à cidade: o caso da Stock Car em Belo Horizonte. **Revista Rural e Urbano**, v.9, n.2, 2024. p. 1-23