

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MINAS GERAIS  
Programa de Pós-Graduação em Geografia – Tratamento da Informação Espacial

Arthur Ferreira Diniz da Silva

**O conflito urbano sobre a desativação do Aeroporto Carlos Prates  
no município de Belo Horizonte - MG**

Belo Horizonte

2024

Arthur Ferreira Diniz da Silva

**O conflito urbano sobre a desativação do Aeroporto Carlos Prates  
no município de Belo Horizonte - MG**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia – Tratamento da Informação Espacial da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Ana Márcia Moreira Alvim

Área de concentração: Análise Espacial

Linha de Pesquisa: Estudos Urbanos e Regionais

Belo Horizonte  
2024

FICHA CATALOGRÁFICA

Elaborada pela Biblioteca da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

S586c	<p>Silva, Arthur Ferreira Diniz da</p> <p>O conflito urbano sobre a desativação do Aeroporto Carlos Prates no município de Belo Horizonte - MG / Arthur Ferreira Diniz da Silva. Belo Horizonte, 2024.</p> <p>123 f. : il.</p> <p>Orientadora: Ana Márcia Moreira Alvim</p> <p>Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Programa de Pós-Graduação em Geografia - Tratamento da Informação Espacial</p> <p>1. Aeroporto Carlos Prates (Belo Horizonte, MG). 2. Aeroportos - Administração. 3. Crescimento urbano - Belo Horizonte (MG). 4. Urbanização - Belo Horizonte (MG). 5. Cidades e vilas - Belo Horizonte (MG). 6. Movimentos sociais. 7. Geografia urbana. I. Alvim, Ana Márcia Moreira. II. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Programa de Pós-Graduação em Geografia - Tratamento da Informação Espacial. III. Título.</p>
-------	---

SIB PUC MINAS

CDU: 911.3:711

Arthur Ferreira Diniz da Silva

**O conflito urbano sobre a desativação do Aeroporto Carlos Prates  
no município de Belo Horizonte - MG**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia – Tratamento da Informação Espacial da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Geografia.

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Ana Márcia Moreira Alvim – PUC Minas (Orientadora)

---

Prof. Dr. Alexandre Magno Alves Diniz – PUC Minas (Banca examinadora)

---

Prof. Dr. Thiago Canettieri de Mello e Sá – UFMG (Banca Examinadora)

Belo Horizonte, 04 de outubro de 2024

## AGRADECIMENTOS

A ideia que deu origem à esta dissertação surgiu numa conversa despreziosa, durante um café na Savassi, em agosto de 2021. Sou grato, portanto aos momentos das ideias e às companhias que contribuem para a realização dos projetos. O caminho da pós-graduação costuma ser solitário, mas tive a sorte de contar com o apoio de muitas pessoas.

Começando pela minha mãe, Mônica Ferreira Diniz, que sempre me incentivou aos estudos. Suas contribuições são tantas e de tantas formas – no “gerenciamento” da nossa casa, das conversas sobre a pesquisa, no apoio durante os momentos em que eu me forcei demais e a saúde “baqueou”, etc. – que torna impossível mensurar a minha gratidão.

A primeira pessoa com quem eu conversei sobre a ideia da dissertação foi a professora Magda Diniz Tezzi, “a grande dama da graduação em Geografia na PUC”, minha amada orientadora de Trabalhos Integrados e do Trabalho de Conclusão de Curso. Muito obrigado pelas trocas – tanto no incentivo “pré-mestrado”, quanto por todo o meu percurso na graduação.

Agradeço ao apoio do meu grande amigo e mestre Daniel Ribeiro Victor. Desde a graduação mostrou-se um super parceiro, no desespero dos TI’s, nos desafios e nas alegrias do TCC em grupo, na elaboração do pré-projeto pro ingresso no mestrado, durante as disciplinas do mestrado, no desenvolvimento da dissertação e nas conversas sobre as coisas da vida.

Durante a seleção, tive o apoio dos meus queridos amigos da Igreja Padre Eustáquio – Santuário da Saúde e da Paz, especialmente do Padre Vinícius e da Denise Dellaretti. E do Leandro Castro, que compartilhava sua experiência na pós-graduação em Ciências da Religião, que muito me incentivou, autor da primeira defesa de mestrado que assisti.

O ingresso no Programa de Pós-Graduação em Geografia – Tratamento da Informação Espacial (PPGG-TIE) da PUC Minas só foi possível graças aos instrumentos de fomento à pesquisa no Brasil, tendo como exemplo as bolsas de pesquisa concedidas pela Fundação de Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), como a que fui contemplado e serei sempre muito grato.

Logo que entrei para o PPGG-TIE tive a felicidade de ser acolhido pela professora Ana Márcia Moreira Alvim, minha orientadora, dona de uma competência que eu já admirava muito, desde a graduação. À ela, sou incomensuravelmente grato pela sabedoria, dedicação, zelo, compreensão, pelas muitas caronas, conversas e todas as trocas que tivemos durante esse tempo.

Agradeço, ainda, aos demais funcionários e professores do PPGGTI-E, especialmente ao professor José Flávio Morais Castro, cujo reconhecido trabalho na cartografia histórica foi

uma inspiração nesta pesquisa; e ao professor Alexandre Magno Alves Diniz, grande incentivador da minha trajetória acadêmica.

Sou grato aos amigos que fiz durante esse percurso, colegas do PPGG-TIE: Taís Lima (minha parceira de preocupações, cafés e risadas no “nosso” Laboratório de Estudos Urbanos e Regionais); Carolina Barbosa (companheira de passeios quando a mente falhava); Adriane Vieira (nos desabafos e trocas de experiências sobre a vida); e Raul Magalhães (por indicar materiais e por ser uma excelente companhia nos almoços no Fáblio). Às professoras da Arquitetura e Urbanismo da PUC Minas, especialmente a professora Rachel Almeida.

Agradeço aos colegas do Laboratório de Cartografia, Erick Vinícius e Jéssica Maia, pelo apoio quando necessário.

Pelas muitas horas dedicadas de conversas sobre o mestrado com os meus muito queridos Sávio Oliveira, Thomaz Moura e Thiago Águido.

Sou grato aos familiares que me apoiaram: Pedro Augusto, Maria Clara, e tios Luiz e Carmen.

E, por fim, aos demais amigos e familiares que compreenderam a ausência em tantos momentos...

## RESUMO

Inaugurado em 1944 para atender a demanda de formação de pilotos do Aeroclube do Estado de Minas Gerais (ACEMG), o Aeroporto Carlos Prates foi instalado em um terreno extrínseco à zona urbana do município de Belo Horizonte, em um contexto onde o parcelamento de fazendas orientavam a criação de “villas” operárias que atraíam uma população incapaz de custear a moradia na zona urbana. Ao longo do tempo, a transformação das “villas” em bairros adensados levou ao surgimento de conflitos em decorrência dos transtornos inerentes às operações aeroportuárias, como a poluição sonora e a reincidência de acidentes e incidentes aéreos. Depois de um longo histórico de mobilizações, a decisão do Poder Público pela desativação foi anunciada em agosto de 2021, motivada pela constatação do seu desempenho econômico deficitário. Logo, foi instaurado um novo conflito, entre defensores da continuidade do aeroporto e vizinhos que pediam pela desativação. Diante desse contexto, a pesquisa teve como objetivo geral analisar o conflito urbano instaurado sobre a desativação do Aeroporto Carlos Prates, caracterizando o sítio e a posição geográficos do seu terreno, e identificando os agentes envolvidos no conflito, bem como os seus mecanismos de manifestação e apropriação. A discussão sobre a produção do espaço urbano, constituída por múltiplos agentes que disputam a territorialização do espaço, instaurando conflitos urbanos, embasou a pesquisa. O histórico do Aeroporto e da sua vizinhança teve como base o georreferenciamento de mapas históricos, fotografias aéreas e documentos relacionados. Adotando o método estruturalista, as atividades dos agentes foi observada através das suas interações nas redes sociais e durante eventos, principalmente em audiências públicas. Foi observada a territorialidade dos usuários do Prates, bem como a multiterritorialidade – isto é, atuação em múltiplas escalas – do Poder Público, balizador da disputa, que ora pendia para um lado, ora pendia para outro. Deste modo, a desativação do Prates, em abril de 2023, é fruto de um alinhamento político que demorou para ser costurado, muito em função da destinação da área, pauta que atrai outros grupos. Evidenciou-se que um conflito não se encerra em si mesmo.

**Palavras-chave:** Aeroporto Carlos Prates; conflitos urbanos; produção do espaço urbano

## ABSTRACT

Inaugurated in 1944 to meet the demand for pilot training from the Aeroclub do Estado de Minas Gerais (ACEMG), Carlos Prates Airport was established on land outside the urban area of Belo Horizonte. At the time, the subdivision of farms led to the creation of "worker villages" that attracted a population unable to afford housing in the urban zone. Over time, the transformation of these "villages" into densely populated neighborhoods led to conflicts due to the inherent disruptions of airport operations, such as noise pollution and recurring air accidents and incidents. After a long history of mobilizations, the decision to decommission the airport was announced in August 2021, motivated by its deficit economic performance. Soon, a new conflict arose between those advocating for the continuation of the airport and neighbors calling for its closure. In this context, the research aimed to analyze the urban conflict surrounding the deactivation of Carlos Prates Airport, characterizing the geographic site and position of its land, and identifying the agents involved in the conflict, as well as their mechanisms of manifestation and appropriation. The discussion on the production of urban space, constituted by multiple agents competing for territorialization and creating urban conflicts, underpinned the research. The history of the airport and its surroundings was based on the georeferencing of historical maps, aerial photographs, and related documents. Adopting a structuralist method, the activities of the agents were observed through their interactions on social networks and during events, primarily public hearings. The territoriality of the Prates users was observed, as well as the multi-territoriality—that is, actions on multiple scales—of the Public Authority, which acted as a regulator of the dispute, sometimes leaning one way and sometimes the other. Thus, the deactivation of Prates in April 2023 is the result of a political alignment that took time to be negotiated, largely due to the area's intended use, which attracts other groups. It was evident that a conflict does not resolve within itself.

**Keywords:** Carlos Prates Airport; urban conflicts; production of urban space

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Planta Geral da Cidade de Minas (1895) .....	32
Figura 2 – Planta da Colônia Agrícola Carlos Prates na década de 1920 .....	34
Figura 3 – Localização do Aeroporto Carlos Prates no Mapa do Município de Belo Horizonte (1936) .....	36
Figura 4 – Localização do Aeroporto Carlos Prates no Mapa do Município de Belo Horizonte (1940) .....	39
Figura 5 – Localização do Aeroporto Carlos Prates no Mapa da Cidade de Belo Horizonte (1944) .....	41
Figura 6 – Mapa Hipsométrico da região do Aeroporto Carlos Prates .....	42
Figura 7 – Localização do Aeroporto Carlos Prates no Mapa do “Sistema Viário Futuro” (década de 1970).....	44
Figura 8 – Aeroporto Carlos Prates e bairros vizinhos nos zoneamentos urbanos.....	46
Figura 9 – Mapa de Localização do Aeroporto Carlos Prates no município de Belo Horizonte .....	48
Figura 10 – Área do Aeroporto Carlos Prates nas fotografias aéreas de 1953 e 1967 .....	50
Figura 11 – PUC-MG, Aeroporto Carlos Prates e bairros vizinhos em imagem do ano 1960	52
Figura 12 – PUC-MG, Aeroporto Carlos Prates e bairros vizinhos em imagem do ano 2002	53
Figura 13 – Mapa de população residente por setores censitários no entorno do Aeroporto Carlos Prates .....	56
Figura 14 – Imagem de satélite com a ocupação atual dos bairros vizinhos do Aeroporto Carlos Prates .....	58
Figura 15 – Mapa de localização dos acidentes aéreos na vizinhança do Aeroporto Carlos Prates .....	62
Figura 16 – Planta da área especulada para a expansão do Aeroporto Carlos Prates em 1947	65
Figura 17 – Planta da proposta do Parque Carlos Prates (1982) .....	68
Figura 18 – Imagem da guarita do Parque Maria do Socorro Moreira depredada .....	70
Figura 19 – Imagem do acidente aéreo ocorrido em abril de 2019 .....	72
Figura 20 – Imagem do acidente aéreo ocorrido em outubro de 2019 .....	72
Figura 21 – Imagem da manifestação da Voa Prates no Aeroporto da Pampulha (2021).....	80
Figura 22 – Imagem da proposta para o Aeroporto Carlos Prates pela Voa Prates e FIEMG .	82
Figura 23 – Imagem do acidente aéreo ocorrido em março de 2023 .....	91

Figura 24 – Imagem da faixa do Coletivo Cultural Noroeste BH durante Ato pela vida .....	92
Figura 25 – Imagem da pista do Aeroporto Carlos Prates oficialmente desativada.....	93
Figura 26 – Imagem de faixa em manifestação do Coletivo Cultural Noroeste BH.....	98
Figura 27 – Imagem da proposta de novos usos no terreno do Prates pela PBH.....	105

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Lista dos eventos visitados .....	13
Quadro 2 – Lista de eventos transcritos.....	14
Quadro 3 – Elementos que compõem o conflito sobre a desativação do Aeroporto Carlos Prates .....	16
Quadro 4 – Aeroporto Carlos Prates - dados .....	59
Quadro 5 – Acidentes e Incidentes Graves relacionados ao Aeroporto Carlos Prates .....	61
Quadro 6 – Incidentes, incidentes graves e acidentes aéreos ocorridos nos aeroportos Carlos Prates e Pampulha, entre abril de 2008 e abril de 2023.....	61
Quadro 7 – A atuação dos Coletivos Mobilizados .....	78

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACEMG	Aeroclube do Estado de Minas Gerais
ALMG	Assembleia Legislativa de Minas Gerais
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
APCBH	Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte
CAMG	Cidade Administrativa Presidente Tancredo Neves
CBTU	Companhia de Trens Urbanos
CBMMG	Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais
CENIPA	Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CGNA	Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea
CMBH	Câmara Municipal de Belo Horizonte
DAC	Departamento de Aeronáutica Civil
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
DOA	Divisão de Operações Aéreas
ETTRN	Laboratório Estado, Trabalho, Território e Natureza
CMBH	Câmara Municipal de Belo Horizonte
FIEMG	Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais
FIES	Fundo de Financiamento ao Estudante do Ensino Superior
ICA	Instituto de Cartografia Aeronáutica
ICAO	Organização da Aviação Civil Internacional
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPPUR	Instituto de Pesquisa e Planejamento Regional
LABTRANS	Laboratório de Transportes e Logística
LUOS	Lei de Uso e Ocupação do Solo
MPF	Ministério Público Federal
NESP	Núcleo de Estudos Sociopolíticos da PUC Minas
ONU	Organização das Nações Unidas
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PBH	Prefeitura de Belo Horizonte
PBZPA	Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo
PCMG	Polícia Civil de Minas Gerais
PMMG	Polícia Militar de Minas Gerais
PD	Plano Diretor
PDIR	Plano Diretor Aeroportuário
PL	Projeto de Lei
PLAMBEL	Plano Metropolitano de Belo Horizonte
PUC-MG	Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais
PRF	Polícia Rodoviária Federal
RMBH	Região Metropolitana de Belo Horizonte
SAC	Secretaria Nacional de Aviação Civil
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SESI	Serviço Social da Indústria
SBPR	Aeroporto Carlos Prates
SPU	Secretaria de Patrimônio da União
SUPLAN	Subsecretaria de Planejamento Urbano

TCU	Tribunal de Contas da União
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UPA	Unidade de Pronto Atendimento
URBEL	Companhia Urbanizadora e de Habitação de Belo Horizonte
VAC	Visual Approach Chart (Carta de Aproximação Visual)

## SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	7
2 METODOLOGIA.....	10
3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA .....	17
3.1 Processos e agentes da produção do espaço urbano.....	17
3.2 Das relações de poder: o território e suas dinâmicas.....	22
3.3 Contribuições sobre Conflitos .....	26
4 AEROPORTO CARLOS PRATES: CONTEXTO GEOGRÁFICO .....	30
4.1 Retrospecto das modernidades: a criação de Belo Horizonte e os primórdios da aviação no município.....	30
4.2 Origem, sítio, posição e legislações .....	40
4.3 A vizinhança do Prates.....	49
5 ACIDENTES E MOBILIZAÇÕES: O QUE FAZER COM O PRATES? .....	59
5.1 O histórico de conflitos do Aeroporto Carlos Prates.....	63
5.2 A decisão do Poder Público e uma nova disputa.....	73
6 O CONFLITO E A DESATIVAÇÃO DO AEROPORTO CARLOS PRATES .....	77
6.1 Coletivos Mobilizados, apoiadores e formas de manifestação.....	78
6.1.1 Associação Voa Prates .....	78
6.1.2 Coletivo Cultural Noroeste BH.....	83
6.1.3 Coletivo Atingidos pelo Prates.....	86
6.2 As esferas do Poder Público e a desativação do Aeroporto .....	87
6.3 Desdobramentos: manifestações e desafios .....	93
6.3.1 A decisão pela desativação.....	94
6.3.2 O destino das operações do Prates .....	99
6.3.3 O destino da área.....	102
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	109
REFERÊNCIAS .....	114

## 1 INTRODUÇÃO

A produção do espaço urbano não segue uma cartilha, nem mesmo ocorre aleatoriamente. Trata-se de um fenômeno complexo, moldado pelas ações de diferentes agentes, cada qual orientado por interesses próprios. Neste cenário, o Estado, enquanto agente produtor, adquire certo protagonismo em função do papel regulador sobre os usos do espaço, ação que faz parte das suas múltiplas atribuições. Esse protagonismo coloca o Estado no alvo da disputa entre os demais agentes produtores, que lutam para imprimir suas marcas nos espaços, em meio à articulações e fragmentações.

A territorialidade, por sua vez, pode ser entendida, tanto como a ligação de um grupo que se identifica com o espaço e tem com ele uma relação de pertencimento, quanto como as relações de poder sobre o espaço, de modo que este seja constituído e delimitado, tornando-se território. O território é, portanto, um conceito vinculado ao poder, que se manifesta na apropriação (simbolicamente) e/ou na dominação (como valor de troca) sobre o espaço. A territorialidade implica, assim, na determinação das dinâmicas territoriais incidentes no processo, tais como a desterritorialização, reterritorialização e multiterritorialização.

Dessa forma, o “espaço urbano – território” é visto como um campo de forças, onde agentes lutam pela garantia das suas práticas espaciais na constituição da cidade, ou de partes dela. Mais do que um mero reflexo da disputa, os conflitos urbanos são a estrutura sobre a qual a (re)produção do espaço urbano se desenvolve, refletindo as contradições da sociedade. Nesta dissertação, o conflito urbano de estudo refere-se à um equipamento urbano que fez parte da história de Belo Horizonte (M.G.): o Aeroporto Carlos Prates (SBPR).

Orientado por aspirações modernistas, o município de Belo Horizonte – capital do Estado de Minas Gerais – foi criado no final do século XIX, antecedendo o nascimento da aviação. Assim, os aeroportos do município foram idealizados posteriormente, implantados em áreas extrínsecas à zona urbana planejada, em um contexto predominantemente rural. Inaugurado em 1944, o Aeroporto Carlos Prates teve a sua principal vocação na formação de pilotos, através dos voos de instrução, operados por escolas de aviação, como o pioneiro Aeroclube do Estado de Minas Gerais (ACEMG). Naquela época, o terreno do Prates encontrava-se em uma região de antigas fazendas que, parceladas pelos herdeiros, deram origem às villas operárias que levaram à expansão urbana da capital mineira. Desde então, no entorno do Aeroporto, o adensamento populacional, a urbanização, a criação e regulamentação

de vias importantes foram intensificados, e relevantes, não apenas para o município onde se insere, mas também para a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH).

Paralelamente, ao longo dos anos, as comunidades que se formavam no entorno do Aeroporto Carlos Prates inquietavam-se pela reincidência de acidentes e incidentes aéreos, além da própria poluição sonora inerente ao desenvolvimento do equipamento aeroportuário. Nesse sentido, a década de 1970 marca o início das mobilizações populares que pediam pela desativação do Prates e a conversão do seu terreno em um grande parque público com área verde, o que supriria uma carência da região. Através de um acordo entre a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO) – administradora do Prates – e a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), parte do terreno do Prates deu origem ao Parque Maria do Socorro Moreira, ainda na década de 1990. Permaneceram, no entanto, os inconvenientes no entorno, vinculados às atividades do Prates.

Em 2019, o Governo Federal sob gestão do então Presidente Jair Messias Bolsonaro (2018-2022), pautado no neoliberalismo econômico, promovia uma ampla revisão sobre a manutenção dos equipamentos públicos federais, como os aeroportos. Neste processo, foi constatado o desempenho econômico deficitário do Aeroporto Carlos Prates, que à princípio não atraiu o interesse das outras esferas do Poder Público na hipótese da transferência da sua exploração. A partir de 2020, datas que previam o fim das operações do Prates foram fixadas e postergadas pela União, enquanto um projeto concreto de destinação da sua área não se viabilizava.

Frente ao anúncio da desativação, surgiram mobilizações contrárias, promovidas por integrantes da comunidade aeroportuária do Prates. Em contraponto, coletivos sociais promovidos por moradores do entorno manifestavam-se reiterando a urgência da desativação perante os transtornos, sobretudo à reincidência de acidentes, com a queda de aeronaves sobre áreas residenciais próximas. Cada grupo se articulava para obter apoio de instâncias do Poder Público e da sociedade civil, enquanto as datas previstas para a desativação eram postergadas.

Após as eleições de 2022, que acarretaram a mudança de gestões nos Executivos Municipal e Federal, a Prefeitura de Belo Horizonte e a União definiram um acordo pela desativação do aeroporto, com a apresentação de novas propostas de uso para o terreno, prevendo a sua municipalização. Melancolicamente, o Aeroporto Carlos Prates foi desativado em 01 de abril de 2024, 20 dias após o último acidente, com a queda de uma aeronave sobre uma residência no bairro Jardim Montanhês, seu vizinho imediato. Entre manifestações “pró” e “contra” àquele aeroporto, lideranças foram chamadas para participar do debate político em audiências públicas e reuniões com diferentes escalas do Poder Público. Grande parte dessas

discussões foram permeadas pelo questionamento do que veio primeiro: o Prates ou as ocupações do seu entorno.

Diante do cenário exposto, pergunta-se: quais são os agentes envolvidos no conflito sobre a desativação do Aeroporto Carlos Prates, no contexto pós 2020? Quais as motivações e estratégias destes agentes? Como desenvolveram-se as relações de poder (territorialidade) no contexto conflituoso? Quais práticas espaciais e dinâmicas territoriais foram evidenciadas durante o conflito?

Isto posto, têm-se como objetivo geral analisar o conflito urbano instaurado sobre a desativação do Aeroporto Carlos Prates. São objetivos específicos: caracterizar sítio e posição do terreno do Aeroporto Carlos Prates; promover uma contextualização histórica do Prates; identificar os agentes envolvidos nas questões ligadas a desativação do Aeroporto, bem como seus mecanismos de manifestação e o desenvolvimento das suas relações de poder.

O estudo da (re)produção do espaço urbano oferece uma lente crucial para entender como as disputas territoriais refletem e perpetuam as estruturas de poder e as disparidades socioeconômicas, desafiando as noções tradicionais de desenvolvimento e progresso nas cidades contemporâneas. Trata-se de um fenômeno que não segue uma cartilha pronta, porque cada localidade apresenta a sua particularidade, com seus atores próprios, mas não deixa de servir de exemplo para outros contextos. Embora seja um importante equipamento urbano do município de Belo Horizonte, a bibliografia sobre o Aeroporto Carlos Prates ainda é escassa, fato que denota o pioneirismo desta dissertação. Esta pesquisa justifica-se, portanto, na apresentação dos agentes próprios e suas relações de poder que conduziram a história do Prates, sobretudo na conjuntura conflituosa da sua desativação, desenredando seus interesses na orientação de decisões da gestão pública ao longo do tempo.

Além da Introdução (Capítulo 1) e das Considerações Finais (7), esta dissertação foi estruturada em mais 5 capítulos: (2) Metodologia; (3) Fundamentação Teórica, desenvolvida em três eixos – a produção do espaço urbano, o território e suas dinâmicas, e as contribuições sobre conflitos; (4) contextualização geográfica do Aeroporto Carlos Prates, partindo da criação de Belo Horizonte e dos primórdios da aviação no município, passando pela criação do Prates, pela caracterização do seu sítio e posição geográficos, e encerrando no desenvolvimento dos bairros vizinhos; (5) resgate histórico dos conflitos urbanos relacionados às operações do Prates e as comunidades vizinhas, com ênfase nos antecedentes do conflito analisado; e (6) a análise do conflito, com a identificação dos agentes, relações, formas de manifestação e dinâmicas espaciais que se desenvolveram a partir do anúncio da desativação do Prates, em agosto de 2020.

## 2 METODOLOGIA

Para entender o contexto conflituoso que envolveu o Aeroporto Carlos Prates a partir de 2020 – quando anunciada a sua desativação – foi adotado, nesta pesquisa, o método estruturalista<sup>1</sup>, uma vez que procurou-se compreender a lógica do conflito por meio da concepção, do desenvolvimento e da desativação daquele equipamento urbano que, indubitavelmente, fez parte da história de Belo Horizonte. Nestes termos, a descrição e a análise das relações entre os elementos geográficos, mas principalmente a análise de suas relações entre os agentes urbanos, foi decisiva. O método estruturalista foi empregado na descrição: do ambiente político e das mudanças estruturais relacionadas ao conflito; do processo de formação das identidades dos agentes envolvidos; dos recursos dispostos pelos agentes; e do repertório de mobilização dos agentes diante de determinadas conjunturas, de modo a evidenciar as relações diacrônicas, de caráter histórico-geográfico, que circunscreveram o contexto conflituoso (Alonso; Costa, 2000).

A relação entre a área de estudo e os agentes urbanos ao longo do tempo foi demonstrada a partir da abordagem qualitativa da pesquisa. Do ponto de vista do objetivo, trata-se de uma pesquisa exploratória, dado que procurou-se familiarizar com todo o processo histórico-geográfico do aeroporto. A pesquisa exploratória foi essencial para compreender a desativação do Aeroporto Carlos Prates como fruto de um longo processo, desenvolvido em várias fases, com vários desdobramentos, influenciados por outros acontecimentos. Em função disso, fez-se uma busca por reportagens sobre os fatos: dos acidentes, à desativação e seus desdobramentos. Procurou-se diversificar as fontes jornalísticas, a fim de minimizar o enviesamento, visto que algumas mídias podem adotar posicionamentos dentro do contexto conflituoso. Matérias, artigos e reportagens midiáticos apresentam, inclusive, entrevistas com os agentes envolvidos, o que contribuiu para a descrição do conflito (Silva et. al, 2015). Além disso, viu-se a necessidade de aproximação com os grupos envolvidos através das suas manifestações pelas redes sociais (Faria; Polli; Gusso, 2020).

Decorrente do estruturalismo e da abordagem qualitativa e exploratória, a pesquisa foi realizada nas seguintes etapas: i) revisão bibliográfica dos conceitos orientadores; ii) pesquisa documental; iii) produção cartográfica; iv) campo – compreendendo a participação enquanto ouvinte em eventos (presenciais e virtuais) relacionados ao conflito sobre a desativação do

---

<sup>1</sup> No caso do Aeroporto Carlos Prates, não houve a identificação direta com a luta de classes sociais (enquanto classe alta X classe baixa). Dessa forma, considerou-se como “estruturalismo” a luta de grupos sociais distintos por bens urbanos de consumo coletivo.

Aeroporto Carlos Prates, buscando a identificação dos agentes envolvidos e; v) análise do conflito.

i) Revisão bibliográfica: procurou-se apresentar conceitos relacionados ao espaço urbano, à sua produção por agentes distintos que o produzam e o transformam. Por esses processos, algumas vezes, nota-se disputas e conflitos, pois há ganhos, perdas e negociações no espaço. Nesse sentido, o Referencial Teórico foi dividido em três itens, sendo o primeiro: focado no espaço urbano e seus agentes produtores, com as contribuições de Beaujeu-Garnier (1997), Capel (1974), Castells (2011), Corrêa (1999), Corrêa (2011), Fernandes (2013), Harvey (1990), Lefebvre (1991), Lefebvre (1999), Sposito (2011) e Vasconcelos (2011); o segundo, sobre a dominação e controle do espaço, pautado pelas relações de poder – abarcando o conceito de território e suas dinâmicas, baseando-se em Haesbaert (2009), Haesbaert (2010), Medeiros (2009), Raffestin (1993), Raffestin (2009), Santos (2008), Souza (2005), Souza (2009); e o terceiro sobre os conflitos decorrentes de todos estes processos e suas dimensões, pautados em Bayliss-Smith e Owens (1996), Brandão (2011), Lefebvre (1991), Silva (2018), Soto (2013) e no Observatório Permanente dos Conflitos Urbanos na Cidade do Rio de Janeiro – uma iniciativa do Laboratório Estado, Trabalho, Território e Natureza (ETTRN), vinculado ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

ii) Pesquisa documental: é escassa a bibliografia relacionada ao Prates, mas foi encontrado um documento produzido pelo Coletivo Cultural Noroeste BH (2021) e um artigo dos autores Henkes e Andrade (2021) que contribuíram para o desenvolvimento da dissertação. Destacou-se a busca por ofícios, projetos de lei e decretos relacionados, especialmente aqueles emitidos durante o processo de definição sobre a desativação do Prates. Também recorreu-se a documentos do Plano Metropolitano de Belo Horizonte (PLAMBEL) sobre o Aeroporto e o seu entorno, como: o projeto da Via Urbana Leste-Oeste (1976); “Parques e áreas de proteção ambiental na RMBH” (1987); “A estrutura urbana da região metropolitana de Belo Horizonte” (1988), e o “Estudo sobre a utilização da Área do Aeroporto Carlos Prates” (1996). Elenca-se, ainda, visitas ao Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte (APCBH) para obtenção: dos Mapas do Município de Belo Horizonte dos anos 1936, 1940 e 1944; da planta dos terrenos que seriam desapropriados para a ampliação do Aeroporto Carlos Prates em 1947; das fotografias aéreas dos anos 1953 e 1967, e do “Mapa do Projeto Viário Futuro” da década de 1970. A Planta Original da Cidade de Belo Horizonte (1895) foi coletada no site do Arquivo Público Mineiro. Para a contextualização dos transtornos vinculados ao Aeroporto Carlos Prates, buscou-se informações sobre as ocorrências de acidentes e incidentes aéreos, através: dos

relatórios finais de investigação disponibilizados no site do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA); do Painel SIPAER (Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos); e de materiais midiáticos. Entretanto, cada fonte apresentou as suas limitações: pelo CENIPA foram encontrados apenas 21 relatórios de ocorrências no Aeroporto Carlos Prates, entre os anos 1974 e 2019; o Painel SIPAER entrega uma planilha com dados de 53 ocorrências entre os anos 2008 e 2023; e assim como os materiais midiáticos relatam ocorrências inéditas entre os dois sistemas, nem todas as ocorrências dos sistemas foram relatadas pelas mídias. Além disso, a maior parte dos desastres acontecem dentro da própria área do Aeroporto, o que inviabilizou o georreferenciamento da maior parte desses eventos.

iii) Produção cartográfica: desenvolvida através do *software* QGIS, na versão 3.16.11. Parte do material encontrado no APCBH foi georreferenciado, evidenciando a relação presente X passado na contextualização geo-histórica do aeroporto. Para tanto, foram utilizadas imagens do Google Satellite (2024) e bases cartográficas (*shapefiles*) disponibilizadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e pela PBH, através do portal BH Map. A rota aérea preferencial de acesso ao Prates foi vetorizada a partir do georreferenciamento da Carta de Aproximação Visual (VAC – *Visual Approach Chart*), disponibilizada no site do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA). Os traçados dos quarteirões compatíveis entre os documentos e a atualidade serviram como referência no georreferenciamento. Para o mapa da população residente nos bairros vizinhos ao Prates, coletou-se dados do último censo realizado pelo IBGE (2022). Documentos como o Mapa da Cidade de Belo Horizonte (1944) e o Mapa do Projeto Viário Futuro (1973) foram editados de modo a destacar a área do Prates. A localização dos acidentes aéreos sobre os bairros do entorno foi vetorizada mediante informações encontradas nos relatórios sobre os acidentes, elaborados pelo CENIPA, e por reportagens midiáticas. Para facilitar a identificação do terreno do aeroporto em todas as cartografias, buscou-se representar os mesmos elementos nas mesmas características, o que dependia de cada produção cartográfica. Nestes termos, o Aeroporto Carlos Prates foi representado sempre na cor amarela, ora preenchido, ora somente contornado.

iv) Campo: a desativação do Aeroporto Carlos Prates foi discutida em manifestações, reuniões e audiências públicas – algumas delas fazendo parte do “campo” do pesquisador. Assim, tendo feito uso da observação enquanto técnica para coleta de dados, pôde-se reconhecer os grupos envolvidos, ou seja, os agentes do conflito. A análise do conflito sobre a desativação do Prates por meio dos eventos permitiu identificar os desdobramentos das suas implicações

geográficas e sociais. Os eventos em que o pesquisador esteve presencialmente foram listados no Quando I.

Quadro 1 – Lista dos eventos visitados

Data	Evento	Organizador	Local
30/04/2022	Seminário: “Plano Diretor e Movimentos de Luta por Novos Horizontes”	Casa Comum do Núcleo de Estudos Sociopolíticos (NESP) da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas)	PUC Minas
03/09/2022	Oficina: “O que queremos para o Prates?”	Atingidos pelo Prates, com apoio da Casa Comum	Paróquia Nossa Senhora Rainha da Paz
17/09/2022	Multirão: “Abraça o Prates”	Atingidos pelo Prates, com apoio da Casa Comum	Parque Maria do Socorro Moreira
22/10/2022	“Festival Cultivando Sonhos para o Prates”	Casa Comum, apoiado pela ONU-Habitat Brasil	Escola Estadual Professor Morais
28/03/2022	Reunião “Aeroporto Carlos Prates”	Prefeitura de Belo Horizonte (Gabinete do Prefeito)	Prefeitura de Belo Horizonte
02/04/2023	Procissão Domingo de Ramos	Paróquia Nossa Senhora Rainha da Paz, Atingidos pelo Prates	Parque Maria do Socorro Moreira
10/04/2023	Audiência Pública: 8ª Reunião Ordinária	Assembleia Legislativa de Minas Gerais: Comissão de Administração Pública	Assembleia Legislativa de Minas Gerais
10/04/2023	Reunião, pauta: “saúde e educação”	Gabinete do Prefeito e Regional Noroeste	Regional Noroeste
12/04/2023	Reunião, pauta: “cultura e lazer”	Gabinete do Prefeito e Regional Noroeste	Regional Noroeste
17/07/2023	Apresentação da proposta de novos usos da área do Aeroporto pela Prefeitura	Prefeitura de Belo Horizonte	Centro de Referência da Pessoa Idosa
09/05/2024	Seminário “Antigo Aeroporto Carlos Prates: Ocupação e Usos no Novo Bairro”	Prefeitura de Belo Horizonte	Secretaria Municipal de Educação

Fonte: elaboração própria, 2024

Os eventos assistidos virtualmente pelo pesquisador foram listados no Quadro 2, sendo que estes ocorreram sob a forma de audiências públicas, onde se discutiram as questões referentes ao Aeroporto Carlos Prates. A gravação e disponibilização do conteúdo desses eventos no YouTube permitiu, uma vez tendo sido feitas as transcrições, a identificação dos agentes, seus anseios e as implicações geográficas e sociais que se desdobraram mediante ações, auxiliando na análise do conflito. As falas dos agentes que compuseram o texto da análise (Capítulo 6) foram referenciados mediante o Quadro 2, pelo número na primeira coluna, que apresenta a ordem cronológica dos eventos.

Quadro 2 – Lista de eventos transcritos

Nº	Data	Evento	Finalidade	Organizador
1	17/08/2021	Audiência Pública – 27ª Reunião Ordinária	Debater sobre a destinação da área do Aeroporto Carlos Prates.	Comissão de Meio Ambiente, Defesa dos Animais e Política Urbana da Câmara dos Vereadores de Belo Horizonte
2	16/12/2021	Audiência Pública	Discutir a desativação do Aeroporto Carlos Prates e a futura destinação da área.	Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público da Assembleia Legislativa de Minas Gerais
3	24/03/2022	Audiência Pública: – 8ª Reunião Ordinária	Discutir a desativação do Aeroporto Carlos Prates e a destinação das suas operações.	Comissão de Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços da Câmara Municipal de Belo Horizonte
4	03/04/2024	Audiência Pública: – 1ª Reunião Extraordinária	Debater o curto prazo que os usuários do Prates tiveram para interromper as atividades no Aeroporto Carlos Prates e os impactos dessa desmobilização.	Comissão de Desenvolvimento Público da Assembleia Legislativa de Minas Gerais
5	10/04/2023	Audiência Pública: – 8ª Reunião Extraordinária	Debater a destinação a ser dada à área do Aeroporto de Belo Horizonte – Carlos Prates SBPR.	Comissão de Administração Pública da Assembleia Legislativa de Minas Gerais
6	13/04/2023	Audiência Pública: – 9ª Reunião Ordinária	Debater a desabilitação do Aeroporto Carlos Prates.	Comissão de Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços da Câmara Municipal de Belo Horizonte
7	18/04/2023	Audiência Pública – 9ª Reunião Ordinária	Debater sobre o futuro do terreno do Aeroporto Carlos Prates.	Comissão de Direitos Humanos, Habitação, Igualdade Racial e Defesa do Consumidor da Câmara dos Vereadores de Belo Horizonte
8	22/06/2023	Audiência Pública – 18ª Reunião Ordinária	Debater a apresentação de projeto elaborado pela Associação Voa Prates, em parceria com a FIEMG, para o aeroporto Carlos Prates.	Comissão de Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços da Câmara dos Vereadores de Belo Horizonte
9	03/08/2023	24ª Reunião	Convocar o Secretário de Governo Josué Valadão para explicar as situações ocorridas durante apresentação do projeto para intervenção urbanística na área do Aeroporto Carlos Prates.	Comissão de Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços da Câmara dos Vereadores de Belo Horizonte
10	21/08/2023	26ª Reunião Ordinária	Debater a destinação da área do Aeroporto Carlos Prates	Comissão de Meio Ambiente, Defesa dos Animais e Política Urbana
11	29/02/2024	Audiência Pública – 4ª Reunião Ordinária	Debater a destinação da área do Aeroporto Carlos Prates	Comissão de Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços da Câmara dos Vereadores de Belo Horizonte

Fonte: elaboração própria, 2024.

vi) Análise do Conflito: foram adaptadas as metodologias propostas pelos Observatórios de Conflitos Urbanos de duas capitais brasileiras: Rio de Janeiro e Curitiba. Em comum, tais observatórios dedicam-se à análise da distribuição de conflitos diversos que ocorrem nos seus respectivos municípios, através das seguintes categorias de análise: os objetos do conflito, as formas de manifestação, os agentes, os locais de origem e de manifestações e as datas de ocorrência. No entanto, as metodologias propostas pelos dois Observatórios diferem-se especialmente, na classificação dos agentes. Enquanto os pesquisadores do Rio de Janeiro identificam os agentes entre “Coletivos Mobilizados” (os grupos sociais que reivindicam as pautas) e “Instituições Reclamadas” (alvo das reivindicações), os pesquisadores de Curitiba se aprofundam mais, classificando os agentes como: a) instigadores – os que iniciam as reivindicações; b) reclamados – alvo das reivindicações; c) apoiadores – os que prestam algum tipo de apoio aos demais agentes, direta ou indiretamente; d) opositores – os que se opõem à reivindicação; e e) afetados – aqueles que são afetados pela ação coletiva, mesmo sem ter uma relação ativa com o conflito. Há o entendimento de que um agente pode se enquadrar em mais de uma classificação, por exemplo, como opositor e reclamado (Faria; Polli; Gusso, 2020).

Diferentemente das análises desenvolvidas pelos dois Observatórios, o contexto conflituoso sobre a desativação do Aeroporto não envolveu uma distribuição espacial, mas um aprofundamento da análise de uma pauta. Dessa forma, foram apropriados na pesquisa os objetos do conflito e as formas de manifestação como categorias de análise. Para a identificação dos agentes, porém, optou-se por considerar as duas metodologias, mas adaptando-as de forma associada: identificando os Coletivos Mobilizados e as Instituições Reclamadas, tal como proposto pelo Observatório do Rio de Janeiro; e enfatizando o papel dos agentes apoiadores, tal como o Observatório de Curitiba. Entretanto, admite-se que, ao longo do tempo, conforme as ações do balizador das forças de poder no conflito, os papéis dos agentes podem variar, entre instigadores e opositores. Esta, portanto, seria uma classificação de um momento pontual, que não representaria todo o contexto conflituoso, como se pretende aqui. Quanto aos afetados, subentende-se que todos os agentes relacionados ao conflito sobre a desativação do Aeroporto Carlos Prates são afetados, de alguma forma, além da sociedade civil como um todo, que compartilha dos usos dos espaços, vias e equipamentos da cidade. A classificação dos elementos que compuseram o conflito analisado está expressa abaixo, no Quadro 3.

Quadro 3 – Elementos que compõem o conflito sobre a desativação do Aeroporto Carlos Prates

Objetos	“Operações aeroportuárias”; “Vizinhança” (permanência de uso do solo rejeitado por moradores vizinhos); “Espaço sonoro e visual” (pela poluição sonora inerente às operações aeroportuárias); “Outros” (continuidade do Aeroporto Carlos Prates).	
Formas de Manifestação	Judicial; denúncia pública via meio de comunicação de massa; manifestação em praça pública; passeata; carreatas ou manifestações sobre rodas; abaixo-assinado, cartas ou solicitações;	
Agentes	Coletivos Mobilizados (Instigadores e Opositores)	Coletivo Cultural Noroeste BH; Coletivo Atingidos pelo Prates; Associação Voa Prates.
	Apoiadores	Movimento Aeroporto Não; Casa Comum do Núcleo de Estudos Sociopolíticos da PUC Minas (NESP) e Grupo PEU - Produção do Espaço Urbano nos Brasis; Paróquia Nossa Senhora Rainha da Paz; Membros da classe política; Federação das Indústrias e do Estado de Minas Gerais (FIEMG); Associação dos Moradores do bairro Padre Eustáquio (ASBAPE).
	Instituições Reclamadas	Prefeitura de Belo Horizonte; Governo de Minas; Governo Federal; Câmara Municipal de Belo Horizonte; Assembleia Legislativa de Minas Gerais; Câmara dos Deputados; INFRAERO;

Fonte: Observatórios de Conflitos Urbanos das Cidades do Rio de Janeiro e de Curitiba, adaptado pelo autor (2024)

Por fim, conforme a identificação dos agentes, seus objetivos e suas formas de manifestação, chegou-se à detecção das relações de poder, isto é, territorialidade, que estabeleceram-se durante o conflito, implicando em dinâmicas espaciais constatadas mediante o referencial teórico utilizado. Dessa forma, o texto da análise do conflito, no Capítulo 6, foi desenvolvido em 3 eixos principais: 6.1) a identificação dos Coletivos Mobilizados e suas formas de manifestação (territorializadores); 6.2) as formas de manifestação das diferentes esferas do Poder Público enquanto Instituição Reclamada que levaram ao fechamento do Aeroporto (o Estado e sua multiterritorialidade); e 6.3) com os desdobramentos do conflito (as discussões sobre as reterritorializações da área e dos agentes desterritorializados).

### **3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

A Geografia Urbana, enquanto subárea da Ciência Geográfica, dedica-se ao estudo do espaço urbano, que tem a cidade - ‘estágio da’, e ‘espaço da’ evolução da sociedade - como sua principal forma de representação. Assim como a sociedade, as cidades, e a própria Ciência Geográfica, a Geografia Urbana passou por uma evolução e conseqüente expansão das suas abordagens. Segundo Beaujeu-Garnier (1997), a Geografia Urbana originou-se no estudo do sítio, nas técnicas de utilização do solo, abarcando posteriormente as sociedades e os aspectos demográficos, a caracterização de aspectos culturais entre sociedades e espaços, a diferenciação com o rural, a identificação de funções e o estudo das relações entre cidades e núcleos urbanos.

A partir da cidade – sujeito e objeto, espaço moldado e transformador sobre outros espaços e habitantes – esta fundamentação teórica pretende abordar, nos três tópicos seguintes: os aspectos sobre a sua (re)produção e sobre os agentes que orientam esse processo; as apropriações feitas sobre o espaço produzido, com a politização dos espaços, discussão pautada pelas discussões sobre território e territorialidades; e as contribuições sobre conflitos urbanos – fruto das disputas sobre o espaço.

#### **3.1 Processos e agentes da produção do espaço urbano**

As considerações sobre espaço urbano e cidade, termos utilizados para designar o foco da Geografia Urbana, variam. Beaujeu-Garnier (1997) considera como espaço urbano o produto da ação do homem - pautada por seus comportamentos, necessidades, desejos e valores - no espaço natural. Por sua vez, a cidade é definida como um espaço de aglomeração, ocupado por população urbana e dotado de equipamentos, isto é, fruto do processo de urbanização. Logo, segundo a autora, a cidade se configura pela existência de um núcleo estruturador que domina e organiza a periferia. Sem a existência deste núcleo, o que pode existir é o fato, ou o espaço urbano – isento da dominação de um núcleo espacial, capaz de se constituir em diferentes meios.

De outro modo, Castells (2011) chama a atenção para a diferenciação de cidade e toda a questão urbana, o que envolve, tanto a própria conceituação do termo, quanto os seus processos imanentes. Enquanto o urbano articula as estruturas de uma sociedade, a cidade oferece a localização geográfica das superestruturas político-administrativas que regem esta sociedade. Mostra-se, portanto, a cidade como palco de um sistema de classes, de domínios, de investimentos, de trocas, e de reprodução da força de trabalho. Dessa forma, cidade e urbano

“são coisas distintas e apresentam evoluções distintas ao longo da História” (Castells, 2011, p. 43). A partir dessa distinção, atribuir a origem da cidade e do urbano à urbanização – processo constituinte de formas espaciais para concentração das atividades do homem (cidade) e difusor de um sistema cultural específico (urbano) – é considerada pelo autor como uma “confusão ideológica”.

Invariavelmente, considera-se a urbanização como um processo inerente, tanto à cidade, quanto ao espaço urbano. Desde a origem das cidades, a divisão do social do trabalho se estabeleceu nas diferenciações territoriais e socioespaciais, através da dicotomia cidade-urbano/campo. Neste contexto histórico, cada cidade controlava o seu próprio espaço rural, provedor do excedente que a sustentava. As relações entre as duas esferas se mantinham condicionadas pela extensão territorial, da mesma forma que haviam diferenças nas formações de cada cidade, bem como nas relações entre elas. Todavia, o desenvolvimento do capitalismo proporcionou, através da urbanização, a mundialização da vida econômica e a homogeneização do sistema institucional em escalas mais abrangentes (Sposito, 2011). O resultado seria uma redefinição do contexto urbano e das cidades. A antiga dicotomia cidade-urbano/campo dá lugar à novos paradigmas, pautados nas relações entre os vários níveis de cidade-urbano (Castells, 2011).

Diferentemente de Castells, para Lefebvre (1999) o espaço urbano não seria um mero produto das relações sociais de produção, mas um meio, um condicionante capaz de incidir na reprodução, do capital e das relações, tantas vezes desiguais. Nesse sentido, a urbanização enquanto propagadora do capitalismo – lógica dominante da produção e das relações sociais de produção – generaliza-se em escala mundial e materializa as desigualdades e contradições inerentes ao capitalismo na produção e reprodução do espaço urbano. Tais desigualdades configurariam, portanto, as diferenciações socioespaciais, incrementadas pela ação do tempo e pelo papel do cotidiano nas transformações do espaço, calcado na coexistência da representação de diferentes tempos históricos. Reflete a existência do Aeroporto Carlos Prates, criado na década de 1940, convivendo com as ocupações do seu entorno, criadas posteriormente.

É importante ressaltar que a desigualdade não é materializada apenas na “(re) produção” da cidade, mas por ser fruto das contradições inerentes ao capitalismo, que se expressa na lógica “produção-consumo”, é também materializada no consumo desigual do espaço. Sob esta perspectiva, Castells (2011) centralizou os seus estudos, relativos à questão urbana, na distribuição desigual dos bens de consumo coletivo - como os equipamentos de saúde, educação, lazer, habitação, transporte, etc., através da politização do espaço em meio aos movimentos sociais urbanos. Dessa forma, mais do que apenas um local de dominação, de

contestação e de disputas, o espaço urbano seria um objetivo de lutas (Lefebvre, 1991). Em uma perspectiva mais abrangente, Lefebvre (1991) defende o direito à cidade, contemplando a cidadania plena, a participação efetiva dos diferentes interesses - classes sociais e segmentos do capital - na produção da cidade.

Em comum, Lefebvre e Castells trataram da produção do espaço considerando os interesses de diferentes classes sociais e níveis do capital. Entretanto, outros estudiosos desenvolveram suas teorias identificando os orientadores desses interesses propulsores do domínio e das disputas empenhadas na produção do espaço urbano, ou da cidade, designando-os pelos termos “atores” e/ou “agentes”. A utilização destes termos varia conforme a interpretação do autor sobre os mesmos, e a intencionalidade da sua aplicação. Há literaturas em que, comparando a aplicação dos dois termos, elevam a utilização de ator para os protagonismo das ações, enquanto os agentes são relegados à um papel secundário. Contudo, especialmente na língua portuguesa, a assimilação do termo “ator” à representação artística, privilegia o emprego do termo “agente” nas variadas abordagens dos estudos urbanos (Vasconcelos, 2011).

Ao trabalhar a questão habitacional no âmbito do espaço urbano, o geógrafo britânico David Harvey enumerou alguns dos diversos “atores no mercado da moradia”: i) os usuários de moradia; ii) os corretores de imóveis; iii) os proprietários; iv) os incorporadores e a indústria de moradias; v) as instituições financeiras; e vi) as instituições governamentais (Harvey, 1980). Já o geógrafo espanhol Horácio Capel (1974), ao tratar da produção do espaço urbano, definiu as estratégias e os “agentes” desse processo: os proprietários dos meios de produção (grandes empresas industriais e de serviços); os proprietários do solo (subdivididos entre “pequenos” e “grandes”); os promotores imobiliários e as empresas de construção; e o Estado (também “árbitro” dos conflitos, pelo seu papel regulador).

Na literatura brasileira, a produção do espaço urbano e definição dos seus agentes, têm na obra “O espaço urbano”, do geógrafo Roberto Lobato Corrêa (1999), grande projeção. O texto trata cidade e espaço urbano como sinônimos, produto onde a dominação da natureza pelo homem faz com que ele dependa frequentemente, mais da ação humana, do que das condições primitivas ou naturais. A partir disso, Corrêa (1999) define o espaço urbano como uma sobreposição de variados usos da terra, que agem uma sobre a outra, criando e definindo áreas que, dialeticamente, fragmentam-se e articulam-se, mediante o reflexo da sua sociedade, que imprime suas lutas nas formas criadas neste espaço. Seria, então, um espaço habitado, campo de lutas, dinâmico e mutável, (re) produzido por diversas classes sociais, cada qual operando por símbolos próprios que tentam condicionar a sociedade.

Inspirado em Capel, para discutir a gênese e a dinâmica de organização e reorganização do espaço urbano, Corrêa (1999) também definiu os seus agentes produtores, isto é, os agentes que modelam o espaço conforme seus interesses e possibilidades. São eles: i) os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; ii) os proprietários fundiários; iii) os promotores imobiliários; iv) o Estado; e v) os grupos sociais excluídos. Os proprietários dos meios de produção demandam por terras amplas, de baixo custo e de fácil acesso ao mercado consumidor e à mão de obra (barata) para a realização dos seus empreendimentos. Assim, este grupo age pressionando o Estado pela desapropriação de terras, “instalação de infraestrutura necessárias às suas atividades e para a criação de facilidades com a construção de casas baratas para a força de trabalho” (Corrêa, 1999, p. 14). A atuação dos proprietários fundiários tem na especulação fundiária o pivô das suas ações, objetivando o uso mais remunerador possível das suas propriedades. Uma das formas de alcançar seus objetivos é a pressão sobre o Estado para a implantação de infraestruturas com investimento público. Os promotores imobiliários, por sua vez, planejam o tipo de construção, bem como o seu público, viabilidade técnica e de investimento, construção e divulgação da produção imobiliária para o mercado comprador. Há entidades que concentram todas estas ações, operadas também por arquitetos, engenheiros, corretores, marqueteiros, construtoras, grandes bancos, e também pelo Estado – este, também pressionado pelos promotores imobiliários para a desapropriação de terras e criação de fontes de créditos. Já como grupos sociais excluídos, são compreendidos os grupos submetidos à moradia em cortiços nas áreas centrais, ou à moradia em loteamentos longínquos, onde constroem as suas próprias habitações, distantes da área central e da atenção do Estado – foco das suas reivindicações por habitação, melhores condições de vida e implementação de infraestruturas (Corrêa, 1999). Esta discussão contribui para a identificação do papel de determinados agentes envolvidos no contexto do Aeroporto Carlos Prates.

Todas as definições acima, baseadas em Corrêa (1999), sobre agentes produtores e suas ações, relataram a pressão que cada um deles busca exercer sobre o Estado. Isto porque, além de grande consumidor de terra, podendo agir como proprietário dos meios de produção, proprietário fundiário e promotor imobiliário, o Estado é o regulador dos usos da terra no espaço urbano. Segundo Corrêa (1999 p. 25), é atribuição do Estado enquanto agente produtor do espaço urbano:

- a) direito de desapropriação e precedência na compra de terras; b) regulamentação do uso do solo; c) controle e limitação dos preços de terras; d) limitação da superfície da terra de que cada um pode se apropriar; e) impostos fundiários e imobiliários que podem variar segundo a dimensão do imóvel, uso da terra e localização; f) taxação de terrenos livres, levando a uma utilização mais completa do espaço urbano; g) mobilização de reservas fundiárias públicas, afetando o preço da terra e orientando

especialmente a ocupação do espaço; h) investimento público na produção do espaço através de obras de drenagem, desmontes, aterros e implantação da infraestrutura; i) organização de mecanismos de crédito à habitação; e j) pesquisas, operações-teste sobre materiais e procedimentos de construção, bem como o controle de produção e do mercado deste material.

Esta gama variada de ações faz da atenção do Estado alvo da disputa entre os demais agentes, cujas ações também são reguladas pelo próprio Estado. Em consequência disso, assim como o próprio processo de produção do espaço urbano, o marco jurídico que o regula, e que regula as ações dos seus agentes produtores, não é neutro (Corrêa, 1999). Ressalta-se, ainda, a multiplicidade de escalas (ou esferas) de atuação do Estado, como a federal, a estadual, e a municipal, cujas ações não devem ocorrer desconectadamente (Corrêa, 2011). Como exemplo, enumera-se a relação entre o uso e ocupação do solo nas cidades, mediada pelo Estado, através do zoneamento determinado pelo Plano Diretor (PD), no âmbito do Poder Público Municipal.

A configuração dos PD's, tem como base a Norma Brasileira (NBR) 12.267/92 e a Lei nº 10.257/01, conhecida como Estatuto das Cidades. A NBR é um documento criado pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), órgão responsável pela normalização técnica à nível nacional. O Estatuto das Cidades estabelece um conjunto de normas criadas pelo Poder Público Federal. De acordo com Fernandes (2013), a promulgação do Estatuto das Cidades, fortaleceu os PD's, que antes eram elaborados buscando atender a uma demanda restrita, geralmente da iniciativa privada, não garantindo o direito à cidade. Ainda assim, existem críticas à aplicação de determinados instrumentos urbanísticos regulamentados pelo Estatuto que ficam ao encargo (ou vontade) das administrações municipais. Dessa forma, instrumentos que reafirmariam o direito à cidade podem ser relegados pelas gestões municipais, em detrimento da preferência por instrumentos que favorecem e dinamizam a especulação fundiária, acentuando as desigualdades. Um exemplo é a Operação Urbana Consorciada (OUC), um instrumento urbanístico que prevê as parcerias público-privadas na execução de projetos urbanísticos que terminam por atingir os interesses do empresariado (Canettieri, 2014).

A priorização de projetos orientados pelo interesse do mercado corresponde, também, à chamada governança neoliberal. Neste modo de governança, acredita-se que as cidades devem ser administradas como empresas, que competem umas com as outras, para obtenção de investimentos do setor privado que, supostamente, promoveriam o desenvolvimento. Para tanto, o Estado assume os riscos dos investimentos, reduz o seu papel de planejador, e são privatizados patrimônios, recursos e serviços públicos, enquanto a iniciativa privada expande suas possibilidades de lucro. Essa conduta contribui para a chamada “crise urbana”, composta pelos diversos problemas cotidianos que afetam a qualidade de vida nas cidades, onde o Estado

alega uma crise fiscal, ou seja, falta de verba para implementar melhorias e soluções (Freitas; Canettieri, 2022). O resultado é um moto contínuo: o Estado reduzido, assumindo os riscos das operações do mercado, que não só não priorizam a qualidade de vida, como pode ainda afetá-la, incitando os problemas urbanos que o Estado, quebrado, recorre à iniciativa privada para atenuar.

“[...] entre os impactos no território do modelo de governança neoliberal descritos até aqui, está a produção de espaços indiferentes a qualquer modalidade de planejamento urbano comprometido com questões ambientais, sociais ou de articulação regional. A dinâmica urbana passa a ser resumida a projetos isolados ao sabor dos potenciais investimentos da iniciativa privada. O resultado é uma cidade cada vez mais fragmentada e, sobretudo, insustentável, uma vez que os problemas urbanos afetam a cidade como um todo, incluindo as ilhas de investimento privado. Quando atropelam as questões relacionadas ao planejamento urbano, ambiental e social das nossas cidades, esses projetos pontuais tendem não só a reduzir o acesso de maior parte da população a determinados espaços, ampliando a segregação, como também causam impactos ainda maiores que precisarão ser resolvidos com maiores investimentos públicos” (Freitas; Canettieri, 2022, p.106).

Em outro texto, Corrêa (2011) salienta a complexidade das relações e das manifestações dos agentes sociais produtores do espaço urbano, impulsionada pelo tempo. Além das diversas esferas de cada categoria definida, os tempos atuais incluem novos, e múltiplos, agentes no jogo tenso de negociações para a produção do espaço. O contexto histórico do Aeroporto Carlos Prates perpassa por esta discussão, por tratar-se de um equipamento da União, na municipalidade de Belo Horizonte, envolvendo as esferas administrativas na definição do seu destino, tratado nos Itens 5 e 6. Portanto, apropria-se da questão urbana para a caracterização do contexto – constituído pelas ações de múltiplos agentes – onde se inseria o Aeroporto Carlos Prates, um equipamento público urbano, objetivo de acumuladas reivindicações, de diversos grupos.

### **3.2 Das relações de poder: o território e suas dinâmicas**

O homem ocupa o espaço de diversas formas, geralmente em função de uma distância que apresenta múltiplas esferas: física, geográfica, econômica, temporal, entre outras, dada de acordo com a forma de interação entre os pontos espaciais de ocupação. A ligação entre os pontos forma um sistema de tessituras, composto por nós, malhas e redes, permitindo o controle e ordenação entre os pontos a partir das diferenciações entre eles, o que origina as relações de poder e converte o ponto espacial em território. O espaço é a “prisão original”, antecede o território que representa a prisão que os homens constroem para si (Raffestin, 1993; Raffestin

2009). Enquanto categoria de análise da Ciência Geográfica, o território é constituído através da apropriação do espaço geográfico pelo homem, seu agente produtor.

O elemento fundamental da constituição de um território, é o poder inerente às relações decorrentes da sua produção. Trata-se o território como um “campo de poder”, poder que imprime as suas dimensões à definição de um território. Souza (2009) considera 3 tipos de poder: político, cultural e econômico. A dimensão política geralmente está relacionada aos papéis do Estado, de delimitação e controle do espaço; enquanto a dimensão cultural compreende a apropriação/valorização simbólica ou subjetiva do espaço; e a dimensão econômica eleva o espaço como fonte de recursos, ou relaciona-o aos aspectos de produção e seus conflitos de classes decorrentes (Haesbaert, 2009). Haesbaert (2009), acrescenta, ainda, a dimensão natural, considerada a mais antiga, centrada no comportamento do homem nas relações entre sociedade e natureza. O reconhecimento das dimensões de poder na análise de um território, porém, depende da abordagem e da posição filosóficas do autor:

Embora reconheçamos a importância da distinção entre as quatro dimensões com que usualmente o território é focalizado, é importante que organizemos nosso raciocínio a partir de outro patamar, mais amplo, em que estas dimensões se inserem dentro da fundamentação filosófica de cada abordagem: a) binômio materialismo-idealismo, desdobrado em função de outras duas perspectivas: i. a visão que denominamos “parcial” de território, ao enfatizar uma dimensão (seja a “natural”, a econômica, a política ou a cultural); ii. A perspectiva “integradora” de território, na resposta a problemática que, “condensadas” através do espaço, envolvem conjuntamente todas aquelas esferas. b) O binômio espaço-tempo, em dois sentidos: i. seu caráter mais absoluto ou relacional: seja no sentido de incorporar ou não a dinâmica temporal (relativizadora), seja na distinção entre entidade físico-material (como “coisa” ou objeto) e social-histórica (como relação); ii. Sua historicidade e geográficidade, isto é, se se trata de um componente ou condição geral de qualquer sociedade e espaço geográfico ou se está historicamente circunscrito a determinado(s) período(s), grupo(s) social(is) e/ou espaço(s) geográfico(s) (Haesbaert, 2009, p. 41).

Os teóricos sobre o território mencionam, ainda, os modos com que esse poder, independentemente da dimensão, é exercido. De acordo com Haesbaert (2010), há o poder de dominação e o poder de apropriação, que deveriam se complementar. O primeiro refere-se à posse, à própria noção de propriedade, isto é, vinculado à um valor de troca, exercido explicitamente, materialmente. Em contraponto, o poder de apropriação é subjetivo, simbólico, implícito, relacionado à vivência dos agentes, vinculado à um valor de uso – e por isso, mais complexo e diverso, no campo da imaterialidade. O autor ressalta que, na prática, o sistema capitalista, centrado na acumulação, fez o poder de dominação sobrepujar o poder de apropriação, reduzindo o espaço territorializado, tantas vezes, como mera mercadoria. Todo espaço, porém, dotado de algum valor – não apenas o econômico – a partir da intervenção do homem, constitui um território (Souza, 2005).

No entanto, ao falar da materialidade e imaterialidade do território, Souza (2009) considera o seu principal componente – o poder – algo imaterial, por originar-se das relações sociais – também impalpáveis. Neste contexto, as relações entre agentes que se desenvolvem no, e delimitam o, espaço, territorializando-o, são contempladas pelo termo “territorialidade”. Para Raffestin (1993), a territorialidade é fruto das relações desenvolvidas a partir de um sistema composto pela sociedade, pelo espaço e pelo tempo. Esta tridimensionalidade reflete um sistema dinâmico, sujeito à variabilidade por qualquer um dos seus elementos. Raffestin também compreende a territorialidade como a multidimensionalidade do “vivido territorial” pelos homens – não apenas produtores, mas também produtos do território. Souza (2005) contesta esta última aplicação do termo, tendo em vista a apinhada literatura dedicada à conceituar a relação entre o homem e o substrato espacial, como as ideias de “consciência espacial” defendidas por Tuan (1980). Porém, a apropriação que orienta a territorialidade enquanto relações sociais de poder, e constitui um território, pressupõe uma identificação, que leva ao pertencimento, e reafirma a territorialidade também como “vivido territorial”, e o território como um espaço de identidade (Medeiros, 2009).

Por sua vez, a materialidade do território reside no substrato espacial, foco das manifestações de poder: defesa ou conquista dos espaços, busca por acesso a recursos e a manutenção dos modos de vida que organizam ou transformam o território. Essa materialidade tende a deixar resquícios mesmo quando a territorialidade, isto é, as relações de poder modeladoras daquela forma espacial, já sucumbiu (Souza, 2009). Isso é o que faz o território se apresentar como espelho das transformações do espaço (Raffestin, 2009).

Se a fonte de poder que coordenou a modelagem material de uma porção da superfície da Terra (transformação da natureza, retrabalhamentos do ambiente construído...) for destruída ou sucumbir, o substrato espacial, caso não tenha sido totalmente arrasado no transcurso de uma guerra, ainda estará presente, como testemunho das realizações de um povo, de um grupo social; mas o território, enquanto tal, pode vir a ser subdividido, repartido, pulverizado entre facções rivais (Souza, 2009, p. 66).

Não obstante, o território é definido como a projeção espacial das relações de poder, um campo de forças: “Assim como o poder é onipresente nas relações sociais, o território está, outrossim, presente em toda a espacialidade social – ao menos enquanto o homem também estiver presente” (Souza, 2005, p. 96). Ressalta-se, portanto, a compreensão de que as relações sociais de poder, identificadas como a territorialidade, definem um limite e uma alteridade, formando o território – campo de forças. Deste modo, as questões sobre o substrato material do território, como os recursos que ele apresenta, ou as ligações de identidade entre os agentes sociais e o espaço, auxiliam na investigação sobre a importância daquele território, mas não são

as questões principais que fazem do espaço, um território. Assim, as questões primordiais relacionadas ao território seriam: “quem domina ou influencia e como domina ou influencia esse espaço?”, que abarca, implicitamente, “quem domina ou influencia quem nesse espaço, e como”? (Souza, 2005, p. 79).

A identificação dos agentes dominadores e dominados nas relações de poder que constituem o território subordina-se às escalas de produção. Em princípio, não existe uma escala temporal fixa quanto à formação e manutenção de um território. Ele pode ter uma existência periódica, pode permanecer por séculos, ou constituir-se e dissipar-se muito rapidamente. Quanto à abrangência geográfica da manifestação de poder – outra escala da produção territorial – é visto que pode ocorrer tanto em uma rua, envolvendo moradores, como entre países, envolvendo órgãos internacionais. É preciso romper com o condicionamento da noção de território como exclusividade do Estado Nacional (Souza, 2005). Claro, reconhece-se a importância dos territórios nacionais, e do papel do Estado na organização destes, mas ressalta-se as esferas de poder que constituem esse Estado: os âmbitos municipal, estadual e federal, cada qual munido de uma intencionalidade que se revela por meio de decisões que promovem impactos das mais variadas formas. Logo, das várias esferas do Estado ao indivíduo, passando pelas grandes e pequenas organizações, somos todos produtores de território, mediante estratégias e objetivos próprios que se chocam frente às relações de poder (Raffestin, 1993; Santos, 2008). Souza (2005), exemplifica essa interação no trecho a seguir:

[...] o que existe, quase sempre, é uma superposição de diversos territórios, com formas variadas e limites não coincidentes, como, ainda, por cima, podem existir contradições entre as diversas territorialidades, por conta dos atritos e contradições existentes entre os respectivos poderes: o camelô carioca, ator-símbolo da “economia informal”, que defende o seu “ponto” contra concorrentes e mesmo o seu direito de permanecer no local contra a Guarda Municipal, o faz dentro dos limites territoriais do município, do estado e do país – e tanto a prefeitura quanto os governos estadual e federal representam o poder formal, o Poder e o Estado (Souza, 2005, p. 94-96).

Souza (2005, p. 99) diferencia o singular e o plural do termo: enquanto “territorialidade” representa “uma interação entre seres humanos mediatizada pelo espaço”, entende-se por territorialidades as classificações possíveis do território, conforme suas características. Já à articulação/conexão de diferentes territórios/territorialidade superpostos é designado o termo “multiterritorialização”, que produz a chamada “multiterritorialidade”. Esta, difere-se da simples multiplicidade de territórios, que pode ser denominada por “múltiplas territorializações”. A multiterritorialidade reflete a experiência territorial em vários (níveis de) territórios e relaciona-se à outras dinâmicas territoriais, como a des-territorialização e a re-territorialização. A primeira é usada para designar a destruição de um território, ou seja, o fim

do controle de um dado espaço por algum grupo, reiterando que os mais vulneráveis numa relação de poder sofrem esse processo mais intensamente. Entretanto, ainda que precariamente, a destituição de um território implica na constituição de novos territórios, com novas relações de poder. Dessa forma, é defendida a aplicação do termo re-territorialização, por entender que a des-territorialização, automaticamente, precede a constituição de novo(s) território(s). A re-territorialização envolve tanto a nova territorialização sobre o espaço desterritorializado, quanto às novas territorializações promovidas pelo antigo grupo que dominava aquele espaço. Trata-se, portanto, de um processo “multiterritorial” (Haesbaert, 2009; Haesbaert, 2010).

As dinâmicas territoriais, como fruto da territorialidade, implicam, portanto, no choque entre os interesses dos agentes das relações sociais de poder. Paralelamente, como visto no item 2.1, o espaço urbano também é constituído de contradições a partir das relações entre agentes produtores. Seja no espaço urbano, seja no território, ou mesmo no espaço urbano territorializado, o resultado das interações é a conflitualidade – enfrentamento e disputa permanente (Fernandes, 2009), inerente às categorias geográficas listadas. Deste modo, utiliza-se desses conceitos para entender o contexto das relações sobre o Aeroporto Carlos Prates, enquanto fontes de conflitos.

### **3.3 Contribuições sobre Conflitos**

No tópico anterior, foi descrito o processo de produção do espaço urbano, orientado por agentes sociais reais, munidos de interesses e estratégias que configuram suas práticas espaciais próprias, comumente confrontadas (Corrêa, 2011). Deste modo, tratam-se de agentes sociais distintos com posições sociais distintas, cuja desigualdade serve como combustível para a geração de conflitos em virtude do poder de decisão sobre qual prática espacial é, ou será, desenvolvida. Nesse contexto, mais do que inerentes à produção do espaço, os conflitos mostram-se como estrutura sobre a qual todo espaço é produzido (Brandão, 2011).

Dessa forma, conflitos não devem ser reduzidos a “problemas sociais”, nem apreendidos como anomalias, ou ameaças à um equilíbrio social utópico. Considera-se, o conflito como elemento da vida social, que reflete as contradições do espaço, e que é inerente à sociedade contemporânea (Lefebvre, 1991; Brandão, 2011; Soto, 2013).

Por sua vez, enquanto estrutura do espaço e da sociedade, o conflito se manifesta de variadas formas. Na literatura, encontram-se definições como: conflitos sociais, conflitos ambientais, conflitos socioambientais, conflitos urbanos, conflitos agrários, conflitos territoriais, conflitos étnicos, entre outros. Segundo Brandão (2011), a dimensão do conflito

varia de acordo com: a situação, a formação teórica/profissional dos autores, e aos sentidos atribuídos pelos agentes envolvidos. Da mesma forma, um conflito pode se enquadrar em mais de uma definição. Em essência, porém, todas estas definições, ou dimensões, buscam abordar o embate - violento, ou não - entre agentes antagônicos (Soto, 2013).

Entretanto, apesar de ser estrutura do espaço e da sociedade, o “conflito” não possui, até o momento, uma teoria própria. Segundo Soto (2013), o que existe na literatura são diversas perspectivas para análises dos conflitos - especialmente, ambientais ou socioambientais. Desta dimensão, numa concepção ampla sobre o termo ambiente, entende-se os embates contra a poluição, ou a disputa por recursos escassos, como a água, a luz, o ar, e até mesmo o espaço (Lefebvre, 1991). Nesse sentido, Bayliss-Smith e Owens (1996) definem três perspectivas para análise de conflitos ambientais: o pluralismo, a estruturalista e o corporatismo.

A perspectiva pluralista foca na participação dos agentes, com ausência da concentração de poder, considerando a neutralidade do sistema político e do Estado: o resultado do conflito é decorrente do “equilíbrio dos interesses em quaisquer circunstâncias especiais” (Bayliss-Smith; Owens, 1996, p.144), tratando-se de um processo aberto de tomada de decisão. Já o foco da perspectiva estruturalista concentra nas relações de classes e na reestruturação econômica, considerando o Estado como viabilizador das mudanças sociais (Bayliss-Smith; Owens, 1996). Combinando aspectos das perspectivas pluralista e estruturalista, o corporatismo - última perspectiva de análise de conflitos ambientais relatada por Bayliss-Smith e Owens (1996) - associa-se ao conceito de “não-tomada-de-decisão”, por considerar a desigualdade entre os agentes envolvidos, enquanto o sistema político moderador coopera com determinados agentes, em detrimento de outros.

Em outra escala, pressupondo o espaço urbano cada vez mais adensado, moldado pelas diferenças entre os seus agentes sociais, concebe-se a cidade como palco diverso e abastado em conflitos. Retoma-se, portanto, a relevância dos conflitos enquanto estrutura das cidades, da sua produção à sua manutenção, condicionando as dinâmicas sociais (Lefebvre, 1991). Deste modo, os conflitos *na e pela* cidade alcançam a dimensão de “conflitos urbanos”. Segundo Brandão (2011), o termo “conflito urbano” refere-se, estritamente, aos embates pelas riquezas e serviços ligados à infraestrutura urbana, acessados através da posse e do uso, da terra na urbe. Destaca-se, dessa forma, os confrontos a partir da segregação espacial. A definição apresentada pelo Observatório Permanente dos Conflitos Urbanos na Cidade do Rio de Janeiro ([20--?]) complementa o conceito de conflito urbano apresentado, ressaltando a participação e manifestação dos agentes da cidade, na cidade e pela cidade:

Entende-se por conflito urbano todo e qualquer confronto ou litígio relativo à infraestrutura, serviços ou condições de vida urbanas, que envolva pelo menos dois atores coletivos e/ou institucionais (inclusive o Estado) e se manifeste no espaço público (vias públicas, meios de comunicação de massa, justiça, representações frente a órgãos públicos, etc).

De acordo com o Observatório, a análise dos conflitos urbanos deve consistir em classificá-los, considerando três variáveis: o seu objeto, a forma de manifestação e os agentes envolvidos, cada qual com suas tipologias próprias. Enquanto objetivo dos conflitos urbanos, enumeram-se vários embates próprios da vida urbana, como os “conflitos por operações aeroportuárias”. Segundo Silva (2018), estes conflitos ligam-se à necessidade de adequação do uso e ocupação do solo nas cidades, por impactar, restringir e desvalorizar o entorno dos equipamentos aeroportuários.

O Observatório também destaca a importância do mapeamento dos locais de origem e de manifestação do conflito, o que denota a sua espacialidade, identificando *se*, e *como*, cada comunidade é envolvida no contexto. Trata-se, conseqüentemente, das demandas da população com relação à sua localidade, que podem divergir. Da mesma forma, Brandão (2011) ressalta que grupos que lutam juntos por uma determinada causa, podem se opor em outros embates.

Quanto aos papéis desempenhados pelos agentes envolvidos, Brandão (2011) acentua que não é somente o contexto econômico que os influencia. Há de se observar as subjetividades além das heterogeneidades, diversidades e desigualdades latentes entre os agentes envolvidos nos conflitos urbanos. Por outro lado, o contexto econômico e as subjetividades que orientam as relações sociais não se materializam apenas no conflito, mas também na criação de consensos. Nesse sentido, Soto (2013) afirma que o conflito não é a única prática social entre os agentes, enumerando a cooperação como outra importante fonte de análise de uma sociedade. Porém, considerando a desigualdade inerente à sociedade, materializada na produção do espaço, e fonte dos conflitos, Brandão (2011) pondera sobre o consensualismo enquanto condutor das políticas públicas, que não deixa de seguir a lógica das forças de poder, mascarando o aprofundamento das injustiças. Nesse sentido, Brandão (2011) trata a relação conflito-consenso como uma abstração, que apenas simplifica a análise dos embates sociais.

Ainda assim, entre consensos e embates, a multiplicidade de objetos, agentes e manifestações que se relacionam e fragmentam o espaço, inter cruzam os conflitos dificultando sua análise enquanto um único sistema. Isto, pois, a descrição isolada de um conflito não forma uma análise, exatamente porque um conflito não se fecha em si mesmo: vincula-se à vários outros conflitos (Lefebvre, 1991). Da mesma forma, o fim das manifestações não significa, propriamente, o fechamento ou o encerramento, do conflito:

Se os diferentes atores da sociedade buscam o domínio de uma determinada forma de poder, é natural que um conflito se manifeste até o ponto em que um grupo, ou coalizão de grupos, alcance força suficiente para exercer controle sobre os demais e ponha fim aos embates manifestos. Todavia, em casos como este, o encerramento das hostilidades não representa o fim do conflito, pois as contradições que o geraram não foram dirimidas, apenas suplantadas pela força do poder (Brandão, 2011, p. 19-20).

Portanto, enquanto espinha dorsal da produção do espaço (urbano) e das suas transformações, os conflitos ocorrem a partir da interação entre os seus agentes sociais, acompanhados de múltiplos interesses, tendo diversas possibilidades como objetos, e se manifestando de variadas formas. Ao mesmo tempo, os conflitos relacionam-se uns com os outros – em alguns casos, reproduzindo-se em novos conflitos. Assume-se, aqui, a posição de que a resolução dos conflitos não representa, propriamente, o seu fim. Ainda que haja algum consenso, dificilmente ele representará a totalidade do conflito, sendo a suposta resolução como fruto da força - política, econômica, ou até da violência - de determinados agentes, em detrimento de outros. Em resumo: o conflito apresenta uma dialética: materializa e é materializado na fragmentação do espaço, em virtude das desigualdades entre os agentes, que se reflete na produção e nas transformações do espaço.

## **4 AEROPORTO CARLOS PRATES: CONTEXTO GEOGRÁFICO**

O Aeroporto Carlos Prates foi criado nas primeiras décadas da capital mineira, Belo Horizonte, sendo pertinente compreender como o espaço urbano desta estava organizado. Tanto a localização da cidade, quanto a do aeroporto, foram eleitos pelas características dos seus respectivos sítio e situação (ou posição) geográficos: dois conceitos-chaves relativos à Geografia Urbana, subárea da ciência geográfica na qual esse trabalho se insere. O conceito de sítio está associado ao quadro natural em que uma cidade se assentou, ou seja, às condições físico-naturais deste, principalmente a seus aspectos topográficos. Já o conceito de situação, corresponde essencialmente à posição geográfica do espaço estudado, que por sua vez é relativa à outros elementos pré-existentes, como eixos de comunicação, cidades, elementos físico-naturais, dentre outros (Beaujeu-Garnier, 1997).

Neste capítulo, apropria-se dos conceitos de sítio e posição, comumente dirigidos à cidade, para caracterizar um “elemento do espaço”. Trata-se de um terreno que abrigou por décadas um equipamento aeroportuário - o que particulariza a importância do seu sítio. Ao mesmo tempo, conta-se a origem do aeroporto e do seu entorno, caracterizado pela criação de bairros adensados, com importantes vias urbanas, isentos de um planejamento que conciliasse o desenvolvimento do próprio aeroporto com o do seu entorno, fatos que inseriram o terreno em uma nova situação, fonte, ainda, de conflitos.

### **4.1 Retrospecto das modernidades: a criação de Belo Horizonte e os primórdios da aviação no município**

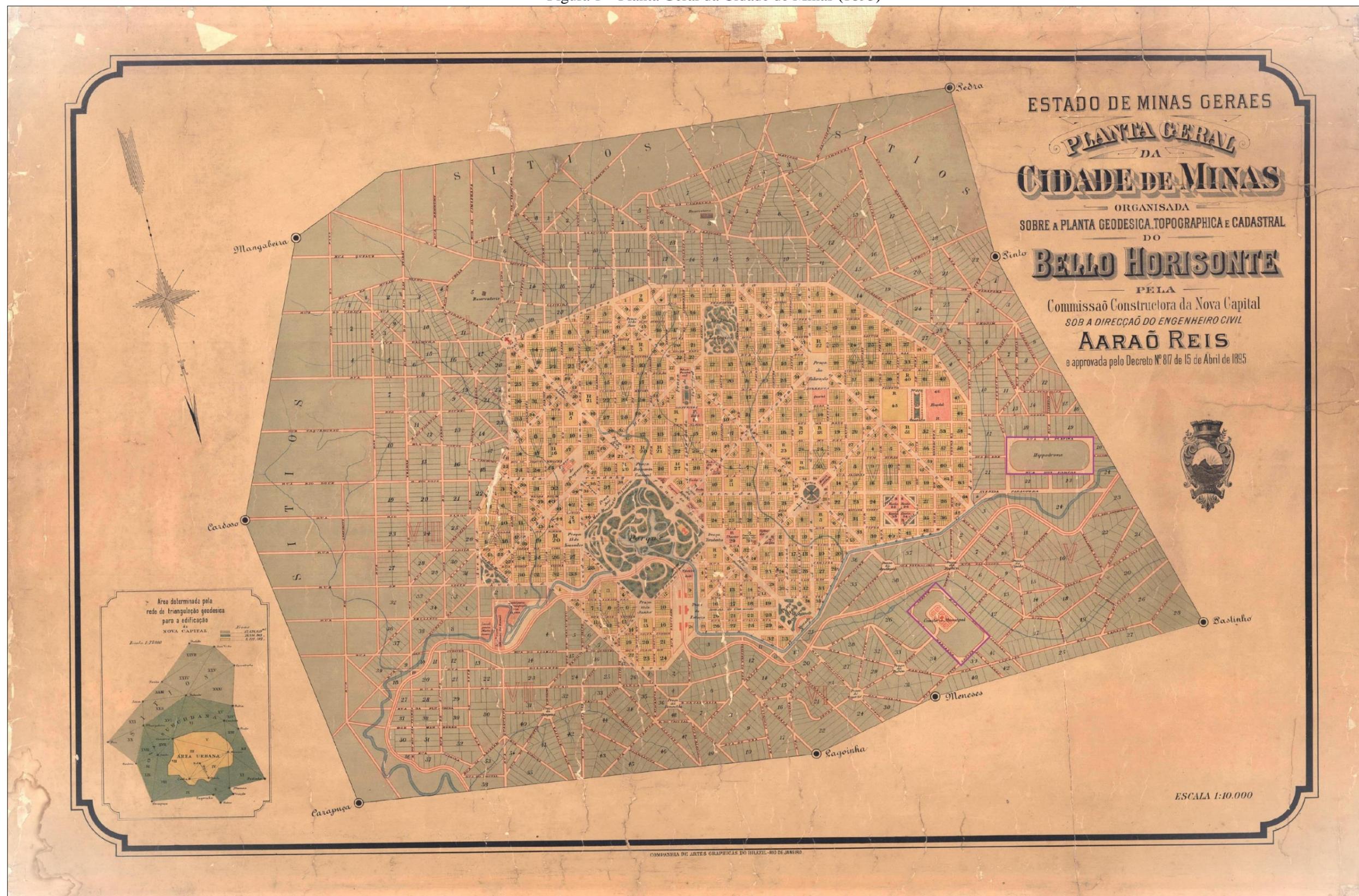
Durante o século XIX, a funcionalidade do município de Ouro Preto como capital do estado de Minas Gerais já não era consenso entre a elite mineira. Influenciados pelos preceitos positivistas de uma Europa moderna, e pelos ideais da recente República, a expectativa era por uma capital capaz de se desenvolver, inspirada em cidades como Paris e Washington. Entretanto, o sítio de topografia acidentada de Ouro Preto se tornava um impeditivo a tal desenvolvimento. Deste modo, a escolha da localização da nova capital do estado de Minas Gerais envolveu um estudo minucioso sobre o sítio e posição geográfica das áreas propensas que deveriam corresponder aos anseios de modernidade da época para o desenvolvimento da cidade. A escolha do povoado de “Bello Horizonte”, antigo Arraial Curral Del Rey, se adequava aos critérios que contribuiriam para o desenvolvimento de uma cidade higiênica e racional, em contraponto às antigas cidades coloniais (Minas Geraes, 1893; Borsagli; Morais Castro, 2019).

Na perspectiva do sítio, assentado sobre rochas granito-gnáissicas, no contato das serras do Quadrilátero Ferrífero (ao sul) e da Depressão de Belo Horizonte (ao norte), o município de Belo Horizonte apresenta relevo de colinas do embasamento cristalino. O estudo que embasou a escolha da localidade considerou o solo profundo como propício para a fundação de edifícios e da rede de água e saneamento (Minas Geraes, 1893). A topografia se apresentava como favorável para a captação e abastecimento de água, sendo o antigo Arraial - assentado na esplanada do rio Arrudas - reconhecido pela abundância hídrica (Borsagli; Morais Castro, 2019). Situado na bacia hidrográfica do Rio das Velhas, o município de Belo Horizonte é dividido pelas sub-bacias dos ribeirões Arrudas e Pampulha-Onça.

Por outro lado, a posição geográfica foi o fator crucial para a escolha do sítio, considerando a centralidade e a área de influência que a nova capital deveria, respectivamente, ter e exercer. Nesse sentido, destaca-se a relevância que o transporte ferroviário desempenhava naquele período, e a proximidade de Belo Horizonte com duas importantes estradas ferroviárias, capazes de interligar a nova capital a outros centros de poder, como São Paulo e o Rio de Janeiro (então capital federal) e à importantes portos – tanto do Oceano Atlântico quanto do Oceano Pacífico, favorecendo os interesses agrícolas, industriais e políticos do Estado de Minas (Minas Geraes, 1893). No século XX, tal posição contribuiu para consolidar Belo Horizonte como “um dos principais entrepostos ferroviários da Região Sudeste, abrigando ainda as principais oficinas de construção e manutenção de locomotivas da Estrada de Ferro Central do Brasil” (Borsagli; Morais Castro, 2019, p. 137). Posteriormente, as ferrovias entraram em declínio no Brasil, com o protagonismo das rodovias na conexão entre as cidades e redes urbanas, incrementadas também com o desenvolvimento da aviação.

Pensando na modernidade, o planejamento inicial da cidade de Belo Horizonte apresentava três zonas de ocupação: a de “sítios”, dedicada ao abastecimento agrícola do município; a suburbana, que funcionaria como um espaço de transição entre o urbano e o rural; e a zona urbana, planejada, higiênica, polo de comércios, de serviços, de infraestrutura, e sede do Governo Estadual. A Figura 1 apresenta a planta original de Belo Horizonte, então reconhecida como “Cidade de Minas”, onde a zona urbana é representada na cor amarela, delimitada pela atual Avenida do Contorno, e a zona suburbana é representada na cor cinza.

Figura 1 – Planta Geral da Cidade de Minas (1895)



Fonte: Arquivo Público Mineiro, adaptado pelo autor.

Cabe evidenciar a funcionalidade de alguns equipamentos destinados, desde o planejamento inicial da cidade, à ocupação da zona suburbana, como o Cemitério Municipal (atualmente chamado de Cemitério Nosso Senhor do Bonfim) e o “Hippódromo” – que viria a ser o Jóquei Clube, anos depois. A localização destes dois grandes equipamentos foi realçada na “Figura 1”, com o contorno na cor roxa. Não obstante, com o passar do tempo, algumas indústrias se assentaram nesta área. Contudo, pouco depois da inauguração da cidade, contrariando o projeto inicial, parte desta zona suburbana passou a abrigar as Colônias Agrícolas<sup>2</sup>, com a instalação de sítios destinados a produção agrícola para o consumo da população da cidade.

A criação das Colônias Agrícolas foi uma iniciativa da Repartição de Terras e Colonização do Governo do Estado, cujo Inspetor, o engenheiro Carlos Leopoldo Prates<sup>3</sup>, daria o próprio nome a uma das cinco colônias instituídas (Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, 2008). O território da antiga Colônia Agrícola Carlos Prates é compreendido, atualmente, pelos bairros Carlos Prates, Pedro II, e partes dos bairros Bonfim e Prado. A Figura 2 apresenta a localização da Colônia Agrícola Carlos Prates, mais uma vez sinalizando a presença de grandes equipamentos próximos, contornados pelo polígono roxo, como o Cemitério Municipal e o “Hippódromo”.

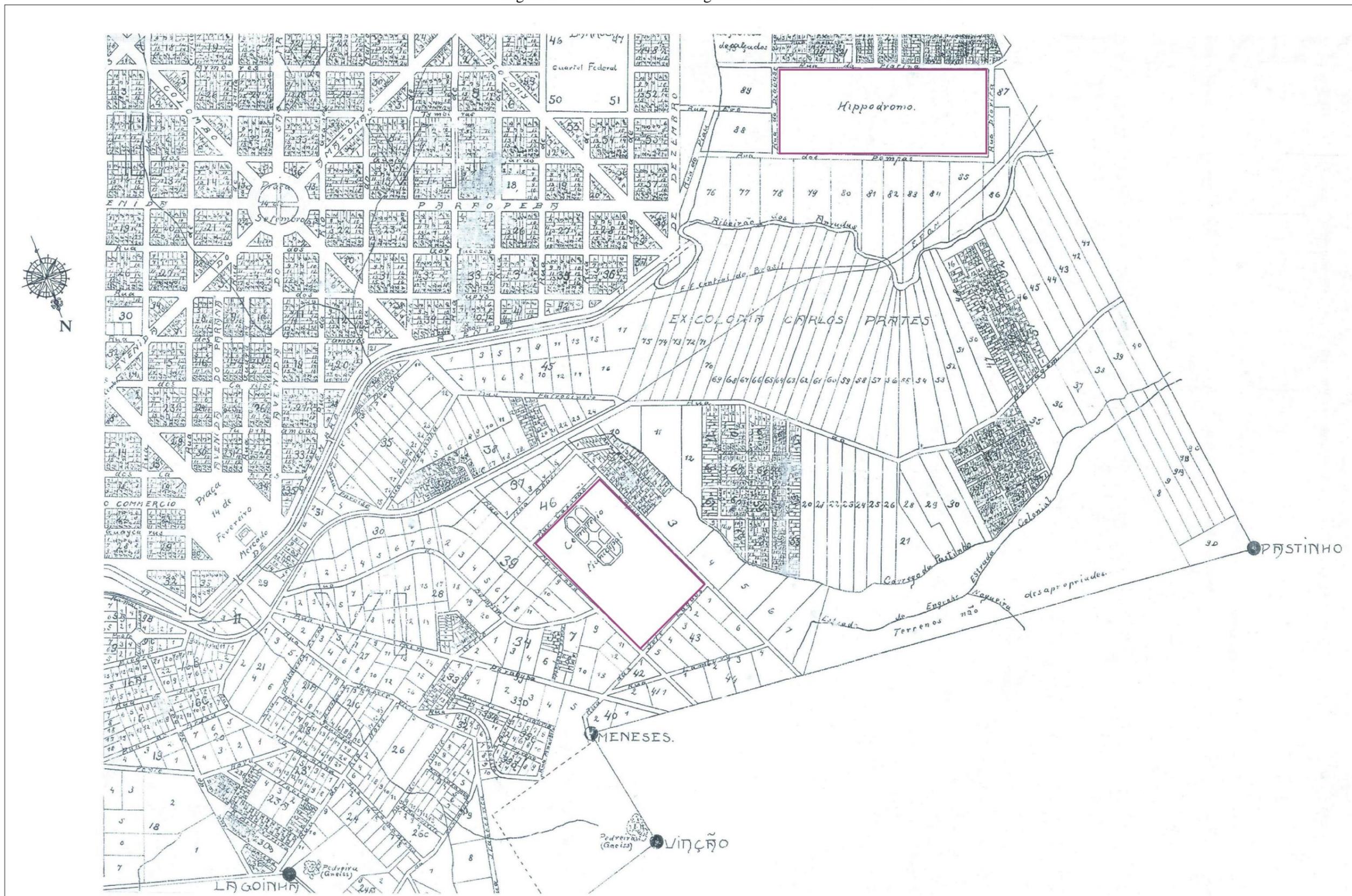
Para facilitar o contato dos colonos com a área urbana, em 1915 a Colônia Agrícola Carlos Prates foi contemplada com a chegada da linha de bonde pela antiga Rua Contagem, atual eixo das ruas Padre Eustáquio e Pará de Minas, valorizando a região (Pereira, 2009). Cada vez mais, a implementação de infraestruturas e o loteamento de sítios pelos herdeiros dos colonos atraía uma população operária que não tinha condições financeiras de custear a habitação na zona urbana. Na década de 1920, esse processo também ocorreu nas áreas contíguas à própria ex-Colônia, na chamada zona rural da cidade, com grandes fazendas que, fragmentadas, deram origem às várias “villas” operárias da região.

---

<sup>2</sup> Foram instituídas 5 Colônias Agrícolas: Américo Werneck, Bias Fortes, Adalberto Ferraz, Córrego da Mata e Carlos Prates.

<sup>3</sup> Nascido em Montes Claros no ano de 1864, Carlos Leopoldo Prates foi um dos engenheiros responsáveis pelo planejamento da primeira zona suburbana da cidade. Faleceu em 6 de janeiro de 1914.

Figura 2 – Planta da Colônia Agrícola Carlos Prates na década de 1920

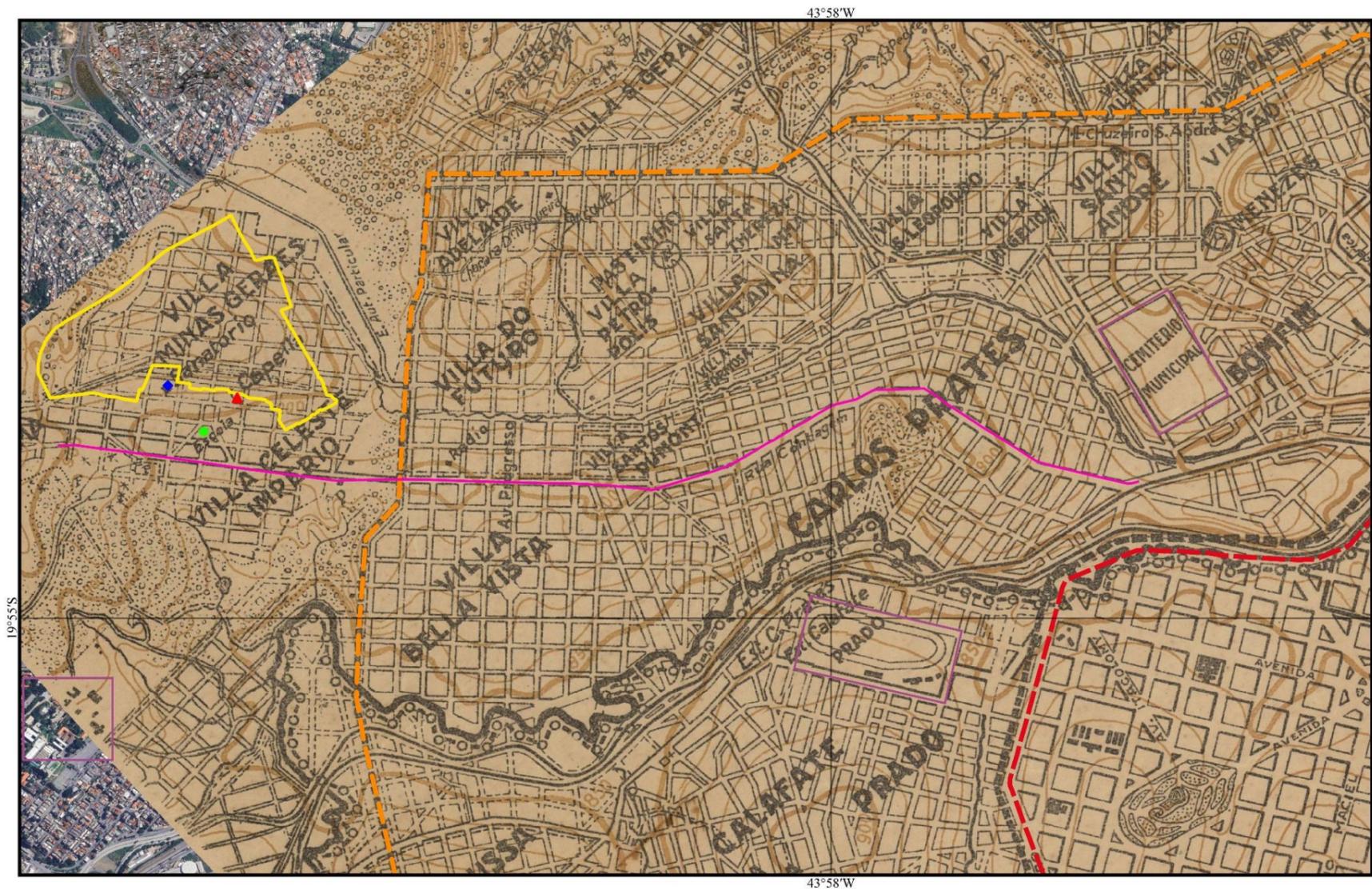


Fonte: Fundação João Pinheiro, adaptado pelo autor

O Mapa do Município de Belo Horizonte de 1936 (Figura 3), ainda apresenta a zona urbana em sua conformação original, enquanto parte da zona suburbana, território da antiga Colônia Agrícola Carlos Prates, era ocupada pelas villas operárias, que se estendiam sobre áreas adjacentes, remanescentes de antigas fazendas. Neste contexto, a localização do terreno do Aeroporto Carlos Prates – inaugurado 8 anos depois - é identificada sobre os traçados da Villa Minas Geraes, extrínseco, mas bem próximo da delimitação da área suburbana vigente. Ressalta-se a existência, já naquela época, de equipamentos importantes, vizinhos imediatos do terreno do Aeroporto, como a escola pública (atual Escola Estadual Professor Moraes), a Capela Cristo Rei e o Sanatório de Minas Gerais (atual Hospital Alberto Cavalcanti), representados no mapa, endereçados na então Villa Celeste Império. Ainda foram sinalizados grandes equipamentos, como o Cemitério, o Jóquei (destacados nas Figuras 1 e 2) e o Seminário Arquiepiscopal – que anos depois tornou-se campus da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-MG).

Figura 3 – Localização do Aeroporto Carlos Prates no Mapa do Município de Belo Horizonte (1936)

**Localização do Aeroporto Carlos Prates no Mapa do Município de Belo Horizonte de 1936**



- Área do Aeroporto
- Grandes Equipamentos
- Rua de Contagem
- Zona Urbana
- Zona Suburbana
- ▲ Capela
- ◆ Sanatório Minas Geraes
- Escola



0      250      500 m

Fonte: Google Satellite, 2024;  
Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte (APCBH).

Geoprocessamento: Arthur Ferreira Diniz da Silva, 2024 (PPGGTI-E - PUC Minas)



Fonte: elaborado pelo autor.

Por outro lado, o nascimento da aviação – outro símbolo de modernidade – sucedeu a criação da moderna cidade de Belo Horizonte. Dessa forma, seus traçados planejados não teriam como prever a criação de aeronaves e a necessidade dos aeroportos. Ainda assim, em 17 de abril de 1912, a população assistiu ao primeiro sobrevoos nos céus da capital mineira, com uma aeronave Bleriot pilotada por Ernesto Dariolli. A partir disso, outros voos foram realizados em Belo Horizonte, improvisando uma pista no então Jóquei Clube<sup>4</sup> (Pereira; Faria, 1997).

Por sua vez, a implantação de aeroportos em Belo Horizonte só teve início durante a década de 1930, em meio a atmosfera de otimismo, pautada pelo protagonismo do Estado de Minas Gerais na Revolução de 1930<sup>5</sup>. Decorrente à movimentação militar do período, o então Presidente Getúlio Vargas, por meio do Ministério de Viação e Obras Públicas, criou o Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), e o Regulamento para Serviços Aeronáuticos. Tais ações possibilitavam a construção de aeroportos no interior do país e o desenvolvimento da aviação civil pública e privada, com a abertura de concorrências na exploração de linhas aéreas comerciais (Pereira; Faria, 1997).

Neste contexto, em 1933 é criado o “Aeroporto de Belo Horizonte”, com funções militares, voltado à segurança nacional e ao desenvolvimento do Correio Aéreo Militar. Para a criação deste equipamento público, foram desapropriados sítios remanescentes da antiga Fazenda Pampulha, que legaria o nome à região, e ao próprio aeroporto. Ao final de 1934, o “Aeroporto de Belo Horizonte – Pampulha”, passa a ser compartilhado com aviadores civis, até então concentrados no antigo Jóquei Clube. Em 1936, foi criado o Aero clube do Estado de Minas Gerais (ACEMG), entidade dedicada à formação de pilotos civis e militares, que dispunha de uma sala no escritório da então Secretaria de Agricultura, nas dependências da antiga Feira Permanente de Amostras<sup>6</sup>. O ingresso da moderna capital mineira no cenário da

---

<sup>4</sup> O primeiro Jóquei Clube de Belo Horizonte foi inaugurado em 1906, em área destinada ao Hipódromo (Figuras 1, 2, 3 e 4), atualmente endereçado no bairro Prado. Além do turfê, o Jóquei foi palco de jogos de futebol e apresentações aéreas, servindo como campo de aviação antes da criação dos aeroportos de Belo Horizonte. Em 1951, a área foi repassada à Polícia Militar de Minas Gerais, que mantém no local: o Regimento de Cavalaria Alferes Tiradentes, o Colégio Tiradentes – Unidade Nossa Senhora das Vitórias, o Clube dos Oficiais Militares Mineiros e a Academia de Polícia Militar de Minas Gerais. Outro Jóquei Clube foi criado nos anos 1960, no bairro Serra Verde, onde décadas depois foi construída a Cidade Administrativa Presidente Tancredo Neves (CAMG), sede do Governo Estadual de Minas Gerais.

<sup>5</sup> A “Revolução de 1930” foi uma revolta armada, liderada pelas oligarquias de Minas Gerais, Paraíba e Rio Grande do Sul, insatisfeitas com o domínio dos paulistas sobre o cenário político da época. Marcou o fim da chamada “República Velha”, ou “Primeira República”, e o início da “Era Vargas”.

<sup>6</sup> A Feira Permanente de Amostras foi inaugurada em 1936, construída onde anteriormente funcionava o antigo Mercado Municipal, no Centro de Belo Horizonte. Era de um espaço mantido pela Secretaria de Agricultura, dedicado à exposição das riquezas de Minas, com coleções de produtos minerais, plantas, animais e madeiras, como atração para novos investimentos. O prédio, em *art déco*, foi demolido em 1971, dando lugar ao estacionamento da Rodoviária de Belo Horizonte.

aviação é solidificado com a inauguração da sua primeira linha comercial “Rio de Janeiro – Belo Horizonte – Rio de Janeiro”, em 23 de março de 1937 (Pereira e Faria, 1997).

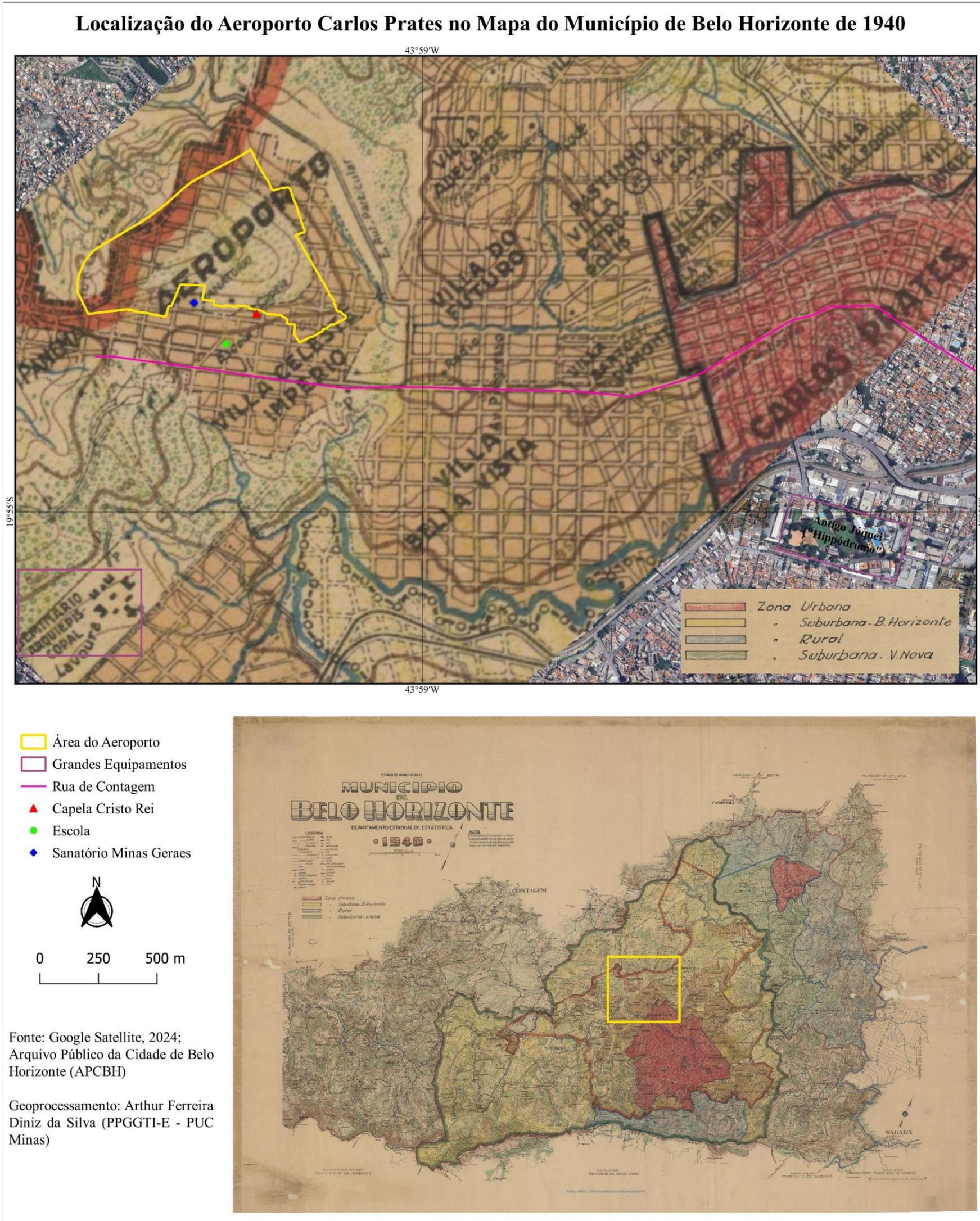
Ao fim dos anos 1930, o otimismo pelo desenvolvimento se mantinha com a expectativa da implantação de uma zona industrial, a criação do Conjunto Arquitetônico da Pampulha e a intensificação dos voos no Aeroporto da Pampulha – a mais nova porta de entrada da capital mineira. Já reconhecendo a dificuldade de conciliar as operações comerciais com as de instrução (do Aeroclube), frente a infraestrutura ainda precária do Aeroporto da Pampulha, foi mobilizada a construção de um segundo aeroporto em Belo Horizonte. Cabe ressaltar que, em 1940, o DAC regulamentou a nomeação dos aeroportos, com a publicação do decreto-lei nº 2.271, determinando que qualquer equipamento aeroportuário tivesse o nome da sua localidade, o que consolidou o “Aeroporto de Belo Horizonte – Pampulha”, como “Aeroporto da Pampulha”<sup>7</sup>. Tratava-se, sobretudo, de uma medida pela segurança das operações aeroportuárias, com a clara fixação do nome pelos seus usuários.

No “Mapa do Município de Belo Horizonte” de 1940 (Figura 4), uma sobreposição dos traçados já previa um segundo aeroporto sobre a área da então Villa Minas Geraes, próxima ao bairro Carlos Prates, remanescente da antiga Colônia Agrícola. Deste modo, por ser o bairro instituído mais próximo do novo aeroporto, o bairro Carlos Prates terminou por nomeá-lo. Comparando-o ao Mapa de 1936, fica evidente a rápida expansão da zona suburbana do município, com o novo Aeroporto dentro da zona suburbana, no limiar com a zona rural.

---

<sup>7</sup> Entretanto, o próprio Decreto excluía da regulamentação os aeroportos Santos Dumont e Bartholomeu de Gusmão, ambos localizados no Rio de Janeiro, pelo valor da homenagem prestada na nomeação destes terminais. Do mesmo modo, outros aeroportos poderiam ser nomeados como homenagem à algum notável, desde que previamente aprovado pelo DAC. Nesse sentido, o próprio Aeroporto da Pampulha se tornou “Aeroporto de Belo Horizonte/Pampulha – Carlos Drummond de Andrade”, pela lei federal nº 11.002, de 16 de dezembro de 2004.

Figura 4 – Localização do Aeroporto Carlos Prates no Mapa do Município de Belo Horizonte (1940)



Fonte: elaborado pelo autor.

## 4.2 Origem, sítio, posição e legislações

Endereçado na Villa Celeste Império, o “Aeroporto de Belo Horizonte - Carlos Prates” foi inaugurado em 1944, com o início das operações do Aeroclube do Estado de Minas Gerais (ACEMG) no local. A transferência do ACEMG, antes operante no Aeroporto da Pampulha, definiu a vocação principal que acompanhou toda a trajetória do Aeroporto Carlos Prates, com a formação de pilotos. Historicamente, parte do seu terreno consta como fruto de uma doação, condicionada à vocação aeroportuária, por um latifundiário da região<sup>8</sup> (Plano Metropolitano de Belo Horizonte, 1987). O Mapa do Estado de Minas Gerais de 1944, em seu detalhamento sobre a “Cidade de Belo Horizonte” (Figura 5), já apresentava a delimitação da área do Aeroporto Carlos Prates com a denominação “Aeroclube” (no polígono amarelo), enaltecendo a entidade responsável por inaugurar e vocacionar aquele novo equipamento aeroportuário.

Embasado pelo complexo gnáissico-migmático de Belo Horizonte, o terreno onde o Aeroporto Carlos Prates foi instalado situa-se sobre um relevo de topo de morro - terraplanado para o uso aeroportuário (Plano Metropolitano de Belo Horizonte, 1987), formando um grande platô. Isso fica evidente nos perfis de elevação que representam os dois transectos determinados na Figura 6. O transecto AB, que acompanha a direção da pista do Prates e parte das suas rotas aéreas preferenciais de acesso, tem início no bairro Dom Bosco, de baixa altitude (ponto A), passa sobre a pista do Prates, e termina no bairro Caiçara Adelaide (ponto B), de altitude compatível à do próprio platô. De outro modo, o transecto CD parte da porção que apresenta as maiores altitudes no espaço representado, no bairro Jardim Alvorada (ponto C), atravessando parte do platô do Prates, e terminando no fundo do vale do Ribeirão Arrudas, onde passa a Avenida Presidente Juscelino Kubitschek (ponto D).

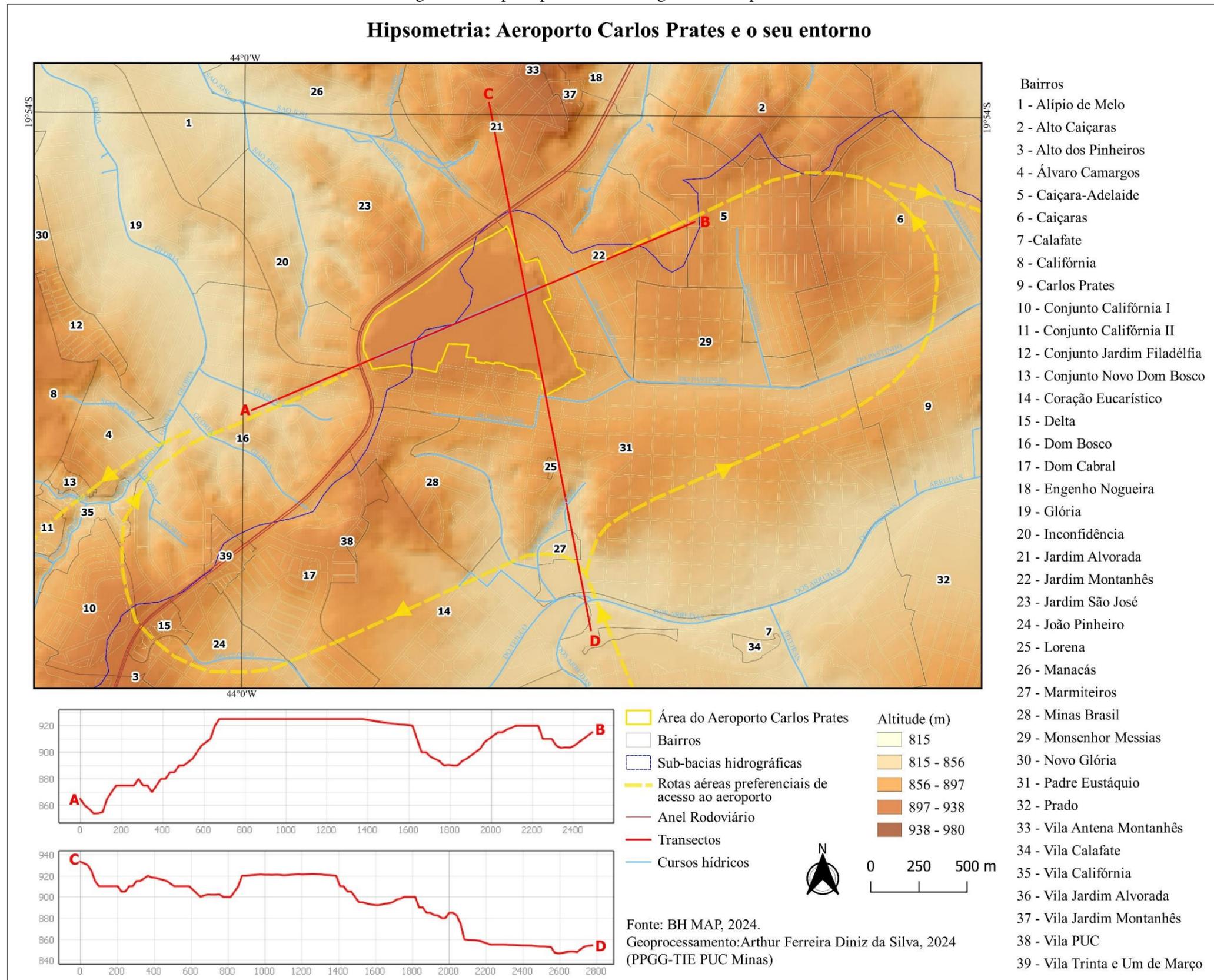
O aeroporto encontra-se, ainda, sobre a divisa das duas sub-bacias hidrográficas do município: a do Ribeirão Arrudas (à leste) e a do Ribeirão do Onça (à oeste). A área contígua ao Aeroporto abrigava as nascentes do Córrego do Pastinho, um dos afluentes do Ribeirão Arrudas (Figura 6). Em função da construção da avenida sanitária Dom Pedro II, que acompanha todo o seu curso, o Córrego do Pastinho encontra-se canalizado e fechado.

---

<sup>8</sup> Contudo, existem versões diferentes sobre o nome do latifundiário responsável pela doação: o documento da PLAMBEL (1987) denomina como “família Carlos Prates”, os supostos herdeiros do terreno; em audiências públicas recentes que discutiam a destinação do Aeroporto, a doação foi atribuída ao “Coronel Abílio Machado”; em suas publicações, Pereira e Faria (1997) e Henkes e Andrade (2021) mencionam o Coronel Alípio de Melo, reconhecido proprietário de terras que deram origem a alguns dos bairros do entorno; e mais recentemente, foi divulgada em reportagens a procura do documento de doação pelos herdeiros do médico Alberto de Sá Cavalcanti de Albuquerque, nº. 7 na Academia Mineira de Medicina, responsável pela criação do Sanatório Minas Geraes (atual Hospital Alberto Cavalcanti), vizinho imediato do Aeroporto.



Figura 6 – Mapa Hipsométrico da região do Aeroporto Carlos Prates



Quanto à situação, o terreno do Aeroporto Carlos Prates já se encontrava, desde a sua criação, próximo de importantes vias do município, como a Avenida Dom Pedro II e a antiga Estrada/Rua de Contagem, atual eixo das ruas Padre Eustáquio e Pará de Minas. No que lhe concerne, a Rua de Contagem era a principal rota de ligação entre os municípios de Contagem e Belo Horizonte. Historicamente, são vias que, através da concentração de comércio e infraestrutura, propiciavam a formação de villas operárias, orientando a expansão da zona urbana como vetores. Mais recentemente, a Avenida Dom Pedro II foi conectada à Avenida Tancredo Neves, formando um eixo que liga bairros da região da Pampulha à área central do município, incrementando a posição do Prates.

Ainda na década de 1960, os automóveis e o capital assumiram o protagonismo das dinâmicas urbanas, enquanto o Poder Público Estadual dirigia a industrialização para os municípios próximos de Belo Horizonte, como Contagem e Betim. O resultado foi a construção de grandes vias e rodovias que supririam a articulação entre produção e mercado consumidor (Batista; Matos; Lobo, 2021). Este foi o cenário que levou à construção de outros dois componentes relevantes da situação do Aeroporto Carlos Prates: a via expressa urbana Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo (Matos, 2022), e a Avenida Presidente Juscelino Kubitschek – este, enquanto parte do plano de integração “Via Expressa Urbana Leste-Oeste”.

Contornando parte do terreno do Aeroporto, o Anel Rodoviário Celso de Mello interliga o tráfego de diversas rodovias como as BRs 262, 040, 381, e 356. Através da intersecção com importantes avenidas de Belo Horizonte, como a Amazonas, a Dom Pedro II, a Presidente Antônio Carlos e a Cristiano Machado, o Anel Rodoviário integra os municípios da região metropolitana à área central de Belo Horizonte. Da mesma forma, a Via Urbana Leste-Oeste integra o tráfego metropolitano, através da ligação de avenidas como Andradas, Contorno e Presidente Juscelino Kubitschek, aos municípios vizinhos de Contagem e Betim. A Figura 7 sinaliza, em amarelo, a área do Aeroporto Carlos Prates em meio aos projetos de implantação das grandes vias que orientavam o crescimento da cidade na década de 1970, transformando-a em metrópole.

Figura 7 – Localização do Aeroporto Carlos Prates no Mapa do “Sistema Viário Futuro” (década de 1970)



Fonte: APCBH, adaptado pelo autor.

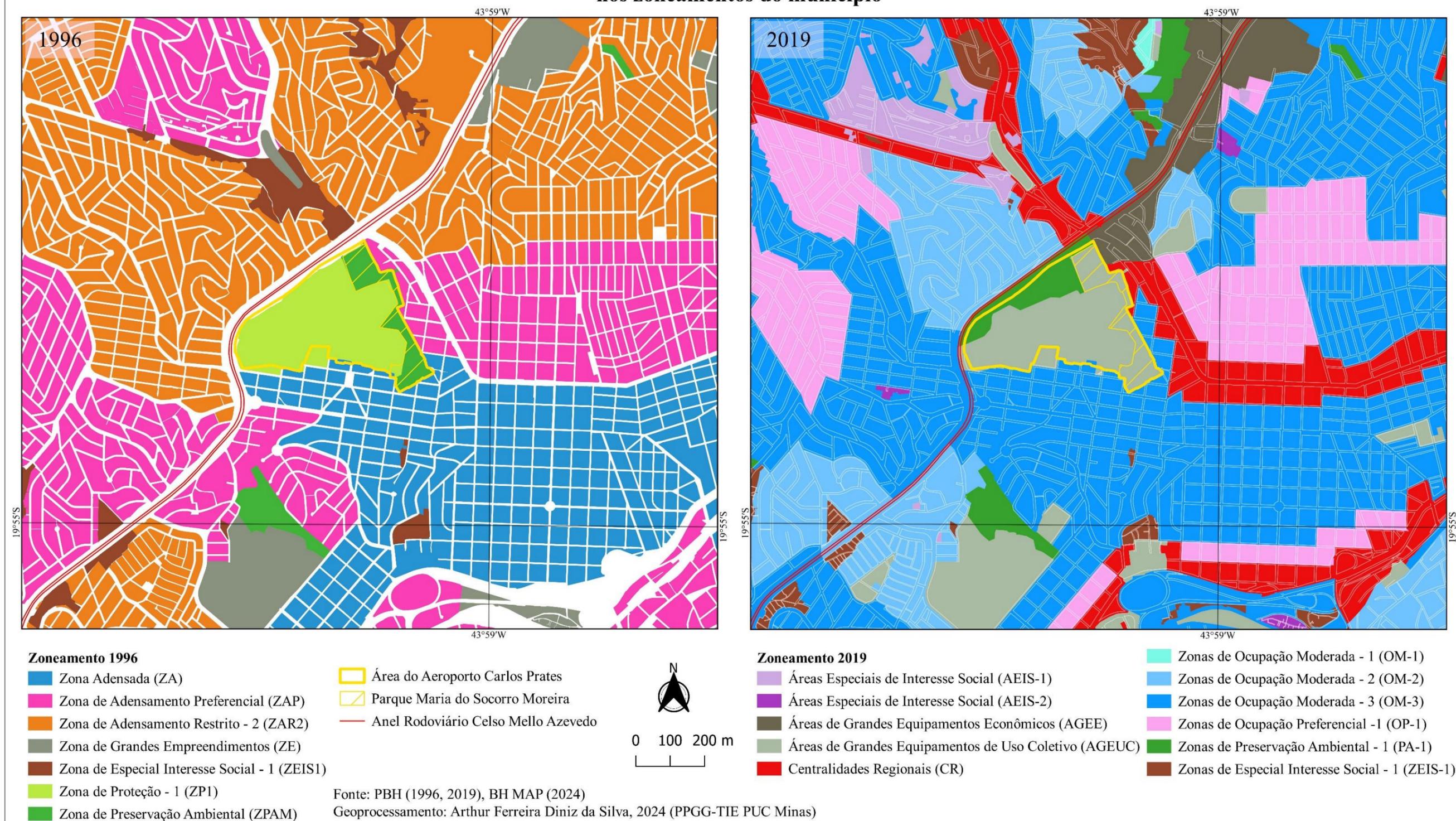
A criação de tais projetos e vias de circulação na década de 1970 foram acompanhados dos primeiros mecanismos de regulação do processo de expansão da cidade de Belo Horizonte. Até então, as poucas normas que existiam para a regulação do uso da terra urbana, abordavam sobre intervenções, ou questões, pontuais, sem qualquer planejamento sobre o desenvolvimento do município, como um todo (Frade, 2011). Nesse sentido, em 29 de novembro de 1976, foi promulgada a Lei n. 2.662, conhecida como a primeira Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) do município de Belo Horizonte, baseada no Plano de Desenvolvimento Integrado Econômico e Social da Região Metropolitana de Belo Horizonte e no Plano de Ocupação do Solo da Aglomeração Metropolitana. Esta lei previa o zoneamento do município, a regulação do parcelamento do solo, estabelecia as categorias de uso e os modelos de assentamentos urbanos, além da delimitação de áreas reservadas para o desenvolvimento de projetos especiais.

Neste contexto, previa-se o adensamento dos bairros do entorno do Aeroporto Carlos Prates. Paralelamente, a expectativa pela desativação daquele equipamento aeroportuário, já na década de 1970, regulava o seu terreno enquanto área destinada ao lazer, à cultura e à proteção ambiental (Plano Metropolitano de Belo Horizonte, 1988). Esta regulação sobre o terreno do Aeroporto Carlos Prates se manteve nas legislações seguintes, como no primeiro Plano Diretor (PD) do Município de Belo Horizonte, Lei 7.165 promulgado em 27 de agosto de 1996, junto da nova LUOS, n. 7.166/96. A Figura 8 compara o zoneamento previsto para o Aeroporto e seu entorno nos dois Planos Diretores que marcam a história do urbanismo no município de Belo Horizonte.

Apesar de cada PD apresentar suas cores e conceitos próprios, tentou-se articular na representação dos dois zoneamentos sobre a área do Aeroporto e dos bairros à sua volta (Figura 8), as mesmas cores para o sentido das suas atribuições. Sendo assim, as zonas: referentes à “preservação de áreas verdes” são representadas em tons da cor verde; de “grandes equipamentos”, em tons de cinza; de incentivo à ocupação, em tons de rosa rosa; de ocupação consolidada, com grande adensamento, em tons de azul; e “de Especial Interesse Social” (ZEIS) – como algumas vilas e favelas da região, na cor marrom. Zoneamentos particulares ao período de implantação foram exceção dessa correlação, como: a Zona de Adensamento Restrito – 2 (ZAR2), que em 1996 restringia o adensamento em função da infraestrutura ainda incipiente, representada na cor laranja; as Centralidades Regionais (CR) de 2019, na cor vermelho, que identifica os grandes corredores viários; e as Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS) de 2019, em tons de roxo, representando áreas vocacionadas à implantação de equipamentos de interesse social.

Figura 8 – Aeroporto Carlos Prates e bairros vizinhos nos zoneamentos urbanos

### Área do Aeroporto Carlos Prates e bairros vizinhos nos zoneamentos do município



De acordo com o primeiro PD, o terreno do Aeroporto Carlos Prates era dividido em dois zoneamentos: “Zona de Preservação Ambiental” e “Zona de Proteção 1”. Como Zona de Preservação Ambiental, encontrava-se a porção correspondente ao Parque Maria do Socorro Moreira, fruto de uma concessão da INFRAERO à Prefeitura de Belo Horizonte para o suprimento de uma demanda popular das comunidades do entorno por áreas verdes e de lazer. Enquanto o Aeroporto da Pampulha e outros equipamentos urbanos, foram classificados como “Zona de Grandes Equipamentos”, vedados ao uso residencial, a porção correspondente ao funcionamento do Aeroporto Carlos Prates era classificada como “Zona de Proteção - 1:

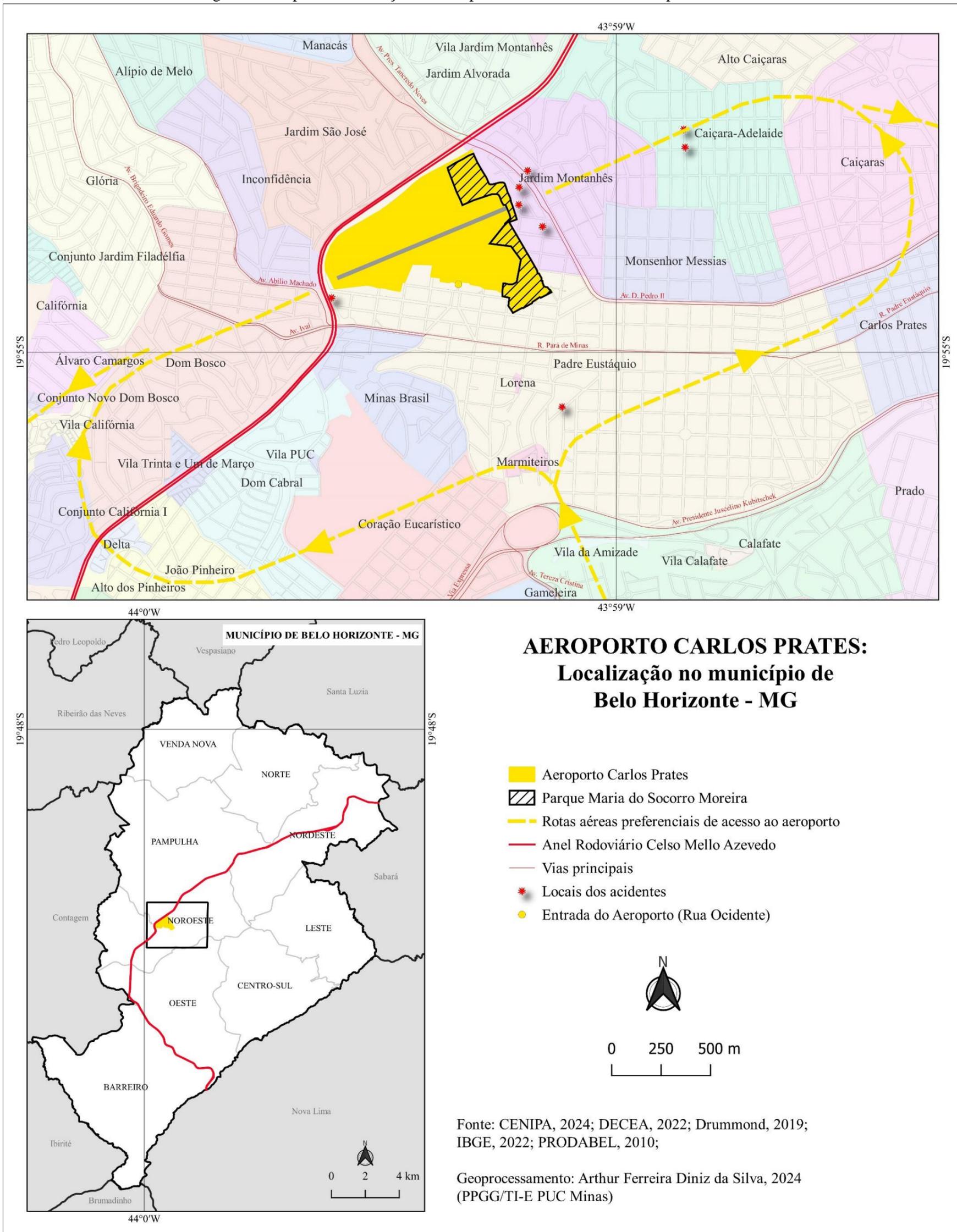
São ZPs as regiões sujeitas a critérios urbanísticos especiais, que determinam a ocupação com baixa densidade e maior Taxa de Permeabilidade, tendo em vista o interesse público na proteção ambiental e na preservação do patrimônio histórico, cultural, arqueológico ou paisagístico, e que se subdividem nas seguintes categorias: (Redação dada pela Lei nº 9959/2010)

I - ZP-1, regiões, predominantemente desocupadas, de proteção ambiental e preservação do patrimônio histórico, cultural, arqueológico ou paisagístico ou em que haja risco geológico, nas quais a ocupação é permitida mediante condições especiais (BELO HORIZONTE, 1996).

O reconhecimento do Aeroporto Carlos Prates como, de fato, um grande equipamento urbano, veio no segundo PD, Lei Municipal n. 11.181, promulgado em 2019. Nesta ocasião, a área do Aeroporto Carlos Prates apresenta 2 zoneamentos: “Preservação Ambiental 1” (PA-1) e “Área de Grandes Equipamentos de Uso Coletivo” (AGEUC). Diferentemente do zoneamento de 1996, a porção classificada como PA-1 corresponde ao ladeamento do Anel Rodoviário, e não à área do Parque Maria do Socorro Moreira, visto que a PBH devolveu o parque para a INFRAERO em 2016. O Parque Maria do Socorro Moreira, assim como a área de funcionamento do aeroporto são classificados, sem distinção, como “Área de Grandes Equipamentos de Uso Coletivo” (AGEUC), vedando o uso residencial à habitações de interesse social, por tratar de um terreno público.

Da comparação entre as duas legislações urbanísticas, separadas por 23 anos de implantação, evidencia-se o rápido desenvolvimento dos bairros vizinhos ao Prates. Se no zoneamento de 1996 boa parte dos bairros apresentavam restrição da sua ocupação em virtude da infraestrutura incipiente, muito desse espaço foi preenchido, até 2019, por uma ocupação consolidada, agora restrita pela própria capacidade de adensamento. Ainda assim, os dois zoneamentos apresentam áreas situadas na direção da pista que incentivam o adensamento, como porções dos bairros Jardim Montanhês, Monsenhor Messias e Caiçara-Adelaide. A Figura 9 apresenta a localização do Aeroporto e dos seus bairros vizinhos no município de Belo Horizonte.

Figura 9 – Mapa de Localização do Aeroporto Carlos Prates no município de Belo Horizonte



Fonte: elaborado pelo autor.

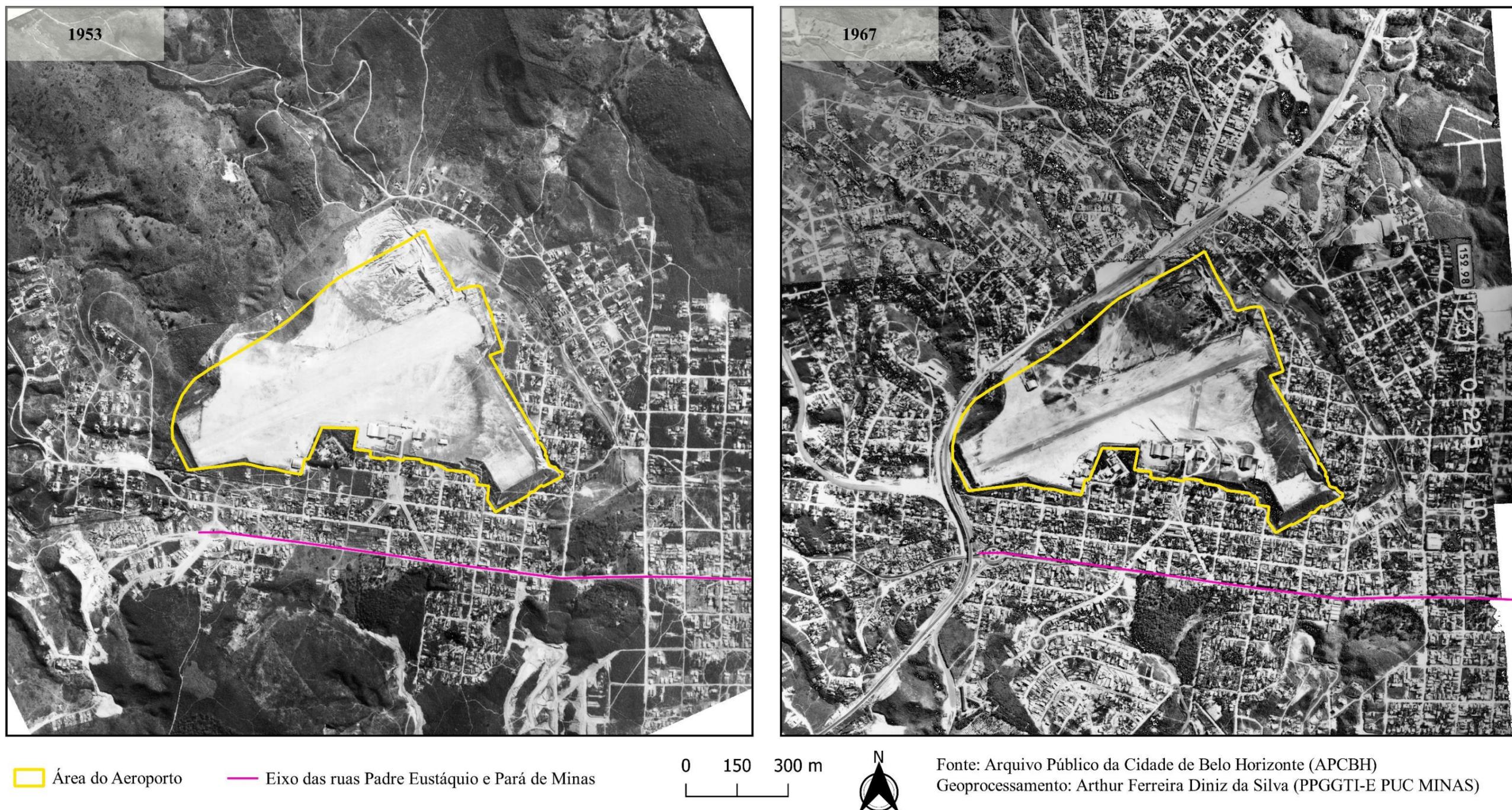
Endereçado no número 100 da rua Ocidente, no bairro Padre Eustáquio, o Prates apresenta uma posição geográfica composta por corredores viários de relevância à nível metropolitana e por bairros adensados. Na Figura 9, as relações entre o Aeroporto e os bairros vizinhos ficam evidenciadas pelo traçado das rotas aéreas preferenciais de acesso à pista e pelos pontos onde ocorreram alguns dos seus acidentes. Eram sobrevoados os bairros Jardim Montanhês, Caiçara-Adelaide, Alto Caiçaras, Caiçaras, Carlos Prates, Padre Eustáquio (que endereça o aeroporto), Coração Eucarístico, Dom Cabral, João Pinheiro, Conjunto Califórnia (I e II), Vila Califórnia, Álvaro Camargos e Dom Bosco. Destacam-se os bairros à noroeste do aeroporto, como Jardim Montanhês e Caiçara-Adelaide pela recorrência de acidentes. Essas correlações faz com que seja imprescindível conhecer os processos de conformação dos bairros no entorno do Aeroporto.

### **4.3 A vizinhança do Prates**

A situação do Aeroporto Carlos Prates já era composta, na data da sua inauguração, por importantes equipamentos que poderiam indicar, ao longo do tempo, um desenvolvimento e adensamento daquela região, na expansão das zonas urbana e suburbana do município de Belo Horizonte. Sem uma regulação definida nesse processo, surgiram conflitos entre as dinâmicas urbanas daquela região e os transtornos das operações aeroportuárias. Nesse sentido, para entender tais conflitos, é pertinente entender o processo de desenvolvimento dos bairros vizinhos ao Prates. De início, ressalta-se que estes bairros começaram a ser institucionalizados nos anos 1950. As fotografias aéreas (Figura 10), dos anos 1953 e 1967, denotam um rápido crescimento da ocupação neste período.

Figura 10 – Área do Aeroporto Carlos Prates nas fotografias aéreas de 1953 e 1967

### Área do Aeroporto Carlos Prates em fotografias aéreas entre as décadas de 1950 e 1960



Fonte: elaborado pelo autor

No início da década de 1950, as villas operárias do entorno do Prates começaram a ser aglutinadas e/ou repartidas, formando novos bairros da cidade, e expandindo o que se conhecia como a sua zona suburbana. Assumindo o protagonismo na produção deste novo espaço, em 1951, é instituído o bairro Padre Eustáquio<sup>9</sup> - que abriga o Aeroporto Carlos Prates - com a aglutinação de villas assentadas no entorno da antiga Rua de Contagem, que atravessava a antiga Colônia Agrícola Carlos Prates.

Também na década de 1950, o Poder Público implementou programas sociais de habitação na região, através da Fundação da Casa Popular<sup>10</sup> e a construção do Conjunto Juscelino Kubitschek (Henkes; Andrade, 2021; Coletivo Cultural Noroeste BH, 2021). Este conjunto foi fundamental para o adensamento da região conhecida, popularmente, como “Caiçaras”, mas que atualmente abrange os bairros Caiçaras, Caiçara Adelaide e Alto dos Caiçaras - também frutos da fragmentação de fazendas e constituição de pequenas villas operárias (Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, 2008; Corrêa; Coelho Neto, 2012), contexto que contempla, ainda, outros bairros vizinhos como Monsenhor Messias e Jardim Montanhês. Atualmente, os Caiçaras e o Padre Eustáquio são caracterizados como bairros pericentrais, pela sua proximidade com a área central, enquanto uma continuidade, ou extensão, histórica da antiga Colônia Agrícola Carlos Prates. Se a origem desses bairros está intimamente ligada à ocupação por uma população de camada social inferior que não tinha condições de habitar a área urbana, a implementação de infraestruturas, o incremento do comércio, a proximidade com a área central e a hipersegregação da zona urbana atraiu, ao longo do tempo, a atenção do mercado imobiliário, que estimulou a sua ocupação por estratos médios da sociedade - predominantes na região (Freitas, 1997).

Na década de 1960, o Poder Público ainda construiu conjuntos habitacionais, essencialmente ocupados por funcionários públicos, na região do atual bairro Dom Cabral. Este, foi fruto do seccionamento de parte da fazenda do antigo Seminário Coração Eucarístico. Na mesma década, este Seminário tornou-se campus da Pontifícia Universidade Católica de Minas

---

<sup>9</sup> Humberto van Lieshout (03/11/1890-30/08/1943), padre holandês conhecido popularmente como Padre Eustáquio, foi um dos fundadores da primeira comunidade da Congregação dos Sagrados Corações no Brasil. Acolhido em Belo Horizonte no ano de 1942, atuou na Capela Cristo Rei, ao lado de onde foi, posteriormente, instalado o Aeroporto Carlos Prates, ainda no contexto das villas operárias. Em sua missão, lançou a pedra fundamental da atual Paróquia dos Sagrados Corações - Santuário da Saúde e da Paz, obra que não viu concluída. Após 16 meses de intenso apostolado em Belo Horizonte, o Padre faleceu vitimado por tifo exantemático, em 1943, no antigo Sanatório Minas Geraes, também vizinho ao Aeroporto. Foi homenageado com a nomeação do bairro que se formou na região, e de parte da antiga Rua de Contagem. Até os dias de hoje, a Paróquia dos Sagrados Corações – Santuário da Saúde e da Paz, conhecida popularmente como “Igreja Padre Eustáquio”, atrai fiéis de várias partes do Brasil.

<sup>10</sup> Primeiro órgão público da esfera Federal com a finalidade de centralizar as políticas de habitação. Foi criado no ano de 1946, pelo governo do então Presidente Eurico Gaspar Dutra.

Gerais (PUC-MG). Por sua vez, a PUC-MG atraiu uma população de estudantes, professores e demais funcionários da Universidade – em maioria advindos de classes sociais mais elevadas, para a ocupação e verticalização do seu entorno, nos bairros Dom Cabral, Minas Brasil, Padre Eustáquio, mas especialmente no bairro Coração Eucarístico (Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, 2008). O desenvolvimento destes bairros, entre a PUC-MG e o Prates pode ser observado nas Figuras 11 e 12.

Figura 11 – PUC-MG, Aeroporto Carlos Prates e bairros vizinhos em imagem do ano 1960



Fonte: Mata da PUC Minas, adaptado pelo autor.

Figura 12 – PUC-MG, Aeroporto Carlos Prates e bairros vizinhos em imagem do ano 2002



Fonte: Mata da PUC Minas, adaptado pelo autor.

A heterogeneidade social presente, portanto, constitui a chamada “mistura social”. Este conceito é utilizado para representar a convivência de diversos grupos sociais distintos em um mesmo espaço, sem que haja dispositivos simbólicos de fragmentação ou de segregação - fenômeno, oposto à mistura social, frequentemente ilustrado pela relação entre os condomínios fechados e seu entorno. Não somente a condição socioeconômica da população expressa essa heterogeneidade, mas a própria tipologia dos imóveis. Alguns desses casos são considerados como fruto de um “laissez faire urbano”, algo que acontece sem objetivo próprio, em consequência de outro processo, como um reflexo do direcionamento de diretrizes para as áreas centrais, com a sua consequente hipersegregação, de onde estratos sociais médios são repelidos, em direção às áreas pericentrais ou periféricas (Andrade; Mendonça, 2022).

Por outro lado, a infraestrutura de vias como a do Anel Rodoviário, apesar de facilitar a mobilidade por veículos, inibe a mobilidade de pedestres. Representa, portanto, uma barreira, mostrando-se, também, como fonte de conflitos e contradições no que tange a (re)produção do espaço urbano (Matos, 2022). Deste modo, cabe ressaltar que, ao contornar um lado do Aeroporto Carlos Prates, o Anel Rodoviário também atravessa a Regional Noroeste, sinalizando uma mudança no padrão de ocupação entre os bairros, após a via. Em 1996, a PLAMBEL

desenvolveu um estudo sobre o uso da área do Aeroporto Carlos Prates, apontando, na caracterização da área do aeroporto, a diferença de renda entre os habitantes dos bairros separados pelo Anel Rodoviário.

Os bairros próximos à área são habitados por população com renda familiar média, de 4,0 SM à noroeste da BR-262 [Anel Rodoviário], e de 7,0 ME à sudeste da referida via. Esses bairros, com densidade de ocupação estimadas em 150 hab/há, à noroeste do anel rodoviário, e em 200 habi/há à sudeste, apresentam tecido urbano contínuo, com ausência de espaços abertos. A área do aeroporto é a única descontinuidade do tecido urbano dessa Região da Cidade, o que aumenta o seu valor de uso na estrutura urbana (Plano Metropolitano de Belo Horizonte, 1996, p. 09).

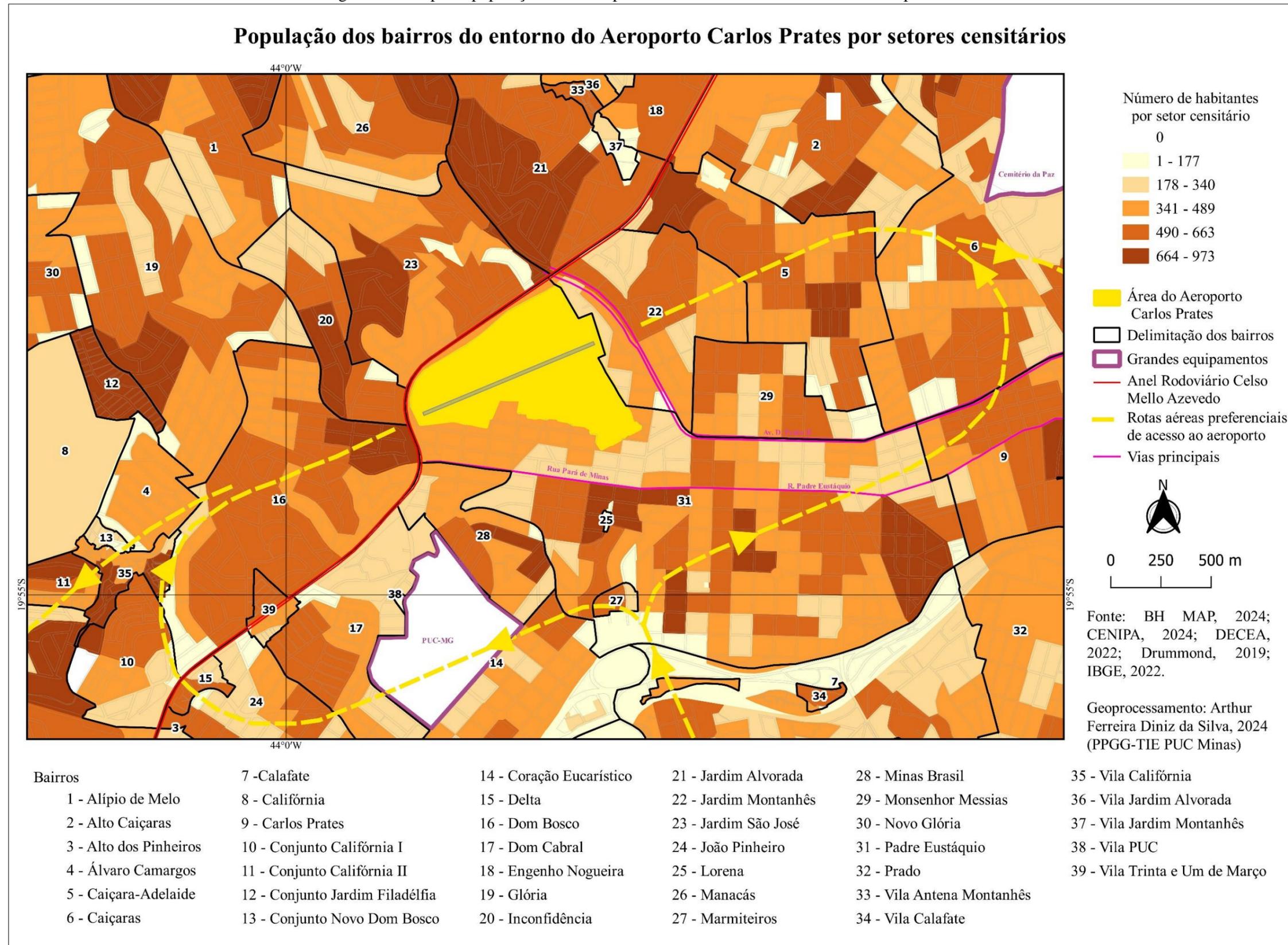
Nesse contexto, destaca-se o desenvolvimento de bairros como o Dom Bosco e Jardim Inconfidência. Próximos ao Aeroporto Carlos Prates, estes são bairros oriundos do loteamento clandestino de fazendas da região, a partir da década de 1940. Suas áreas são contíguas ao antigo povoado de nome Ressaca, do município de Contagem (Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, 2008). São a porta de entrada de uma porção da cidade, historicamente, com desenvolvimento social inferior aos primeiros bairros citados, frutos do mesmo processo do crescimento da zona urbana e da metropolização da cidade, porém, separados pela passagem/corte do Anel Rodoviário.

Também do outro lado da rodovia, as fazendas da região deram origem à bairros compostos por vilas e favelas, formadas a partir da década de 1960, como o Jardim Alvorada e o Jardim São José (Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, 2008). Por ter ocupado uma área destinada ao prolongamento da Av. D. Pedro II, parte da Vila São José foi removida em 2009, atendida por programas vinculados a políticas públicas governamentais, como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o Vila Viva, focados na infraestrutura viária e na habitação. Neste processo, 2,4 mil famílias foram reassentadas através da construção de condomínios populares no bairro Manacás, também na região. A obra permitiu a articulação entre as avenidas D. Pedro II, Tancredo Neves e João XXIII (Brito, 2009).

A Figura 13 apresenta a distribuição, por setor censitário, da população desses bairros que circundam o Prates e/ou que se encontravam sob a rota preferencial de acesso. Pelo mapa, percebem-se setores censitários pouco adensados em áreas de concentração de comércio e de equipamentos públicos no bairro Padre Eustáquio – que abriga o Prates, como nas imediações das ruas Padre Eustáquio e Pará de Minas, e da Avenida Dom Pedro II. A Figura 13 consolida, ainda, o padrão médio de ocupação dos bairros a leste do Anel Rodoviário, como nas imediações dos bairros Caiçara-Adelaide, Padre Eustáquio e Coração Eucarístico. As maiores concentrações populacionais encontram-se do outro lado do Anel Rodoviário, em bairros como

Dom Bosco, Jardim Alvorada, Manacás e Jardim São José, onde há maior concentração de vilas e favelas.

Figura 13 – Mapa de população residente por setores censitários no entorno do Aeroporto Carlos Prates

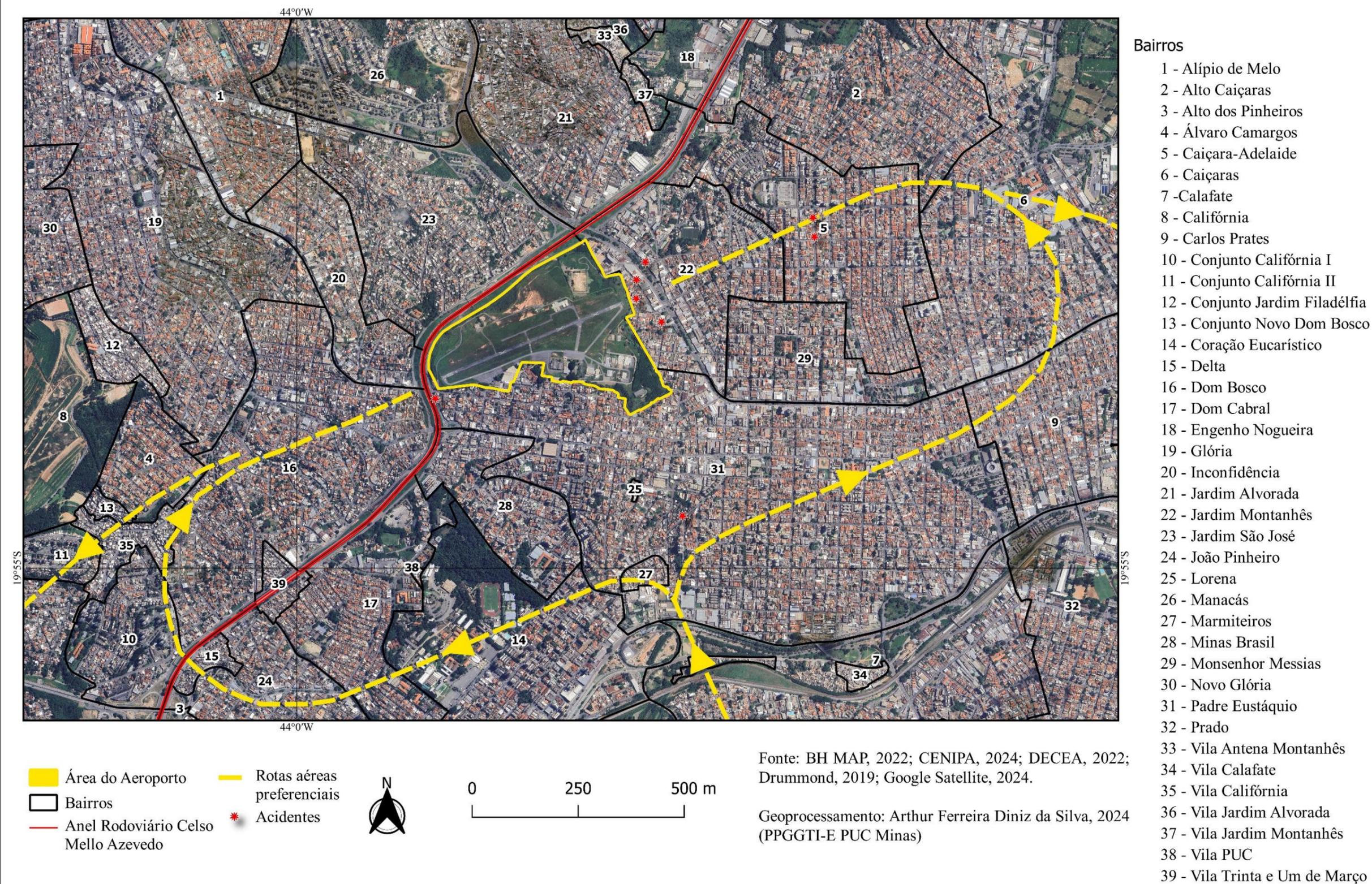


Fonte: elaborado pelo autor.

Em suma, os bairros do contexto do Aeroporto Carlos Prates são fruto da compartimentação de fazendas por herdeiros de proprietários fundiários, preponderantemente desenvolvidos pelo sistema de autoconstrução, sobretudo por parte de grupos sociais excluídos. A presença de equipamentos como a PUC Minas na região, de posição privilegiada – próxima do centro planejado da cidade, atraiu a atuação de promotores imobiliários e de extratos médios da sociedade, incentivando o adensamento e a implementação de novas infraestruturas. O Estado participou da constituição dessa porção do município através de ações pontuais, como com a criação de conjuntos habitacionais e de infraestruturas básicas, sem um grande planejamento que coordenasse esse desenvolvimento. Os projetos do Estado ali consistiram na construção de grandes vias urbanas, como o Anel Rodoviário e Via Expressa, incentivadas pelo desenvolvimento da indústria já no contexto da integração metropolitana, e na articulação entre produção e mercado consumidor. De outro modo, a relação entre o Prates e as ocupações foram negligenciadas, proteladas ao longo de muitos anos, evidenciando um *laissez-faire* urbano, que culminou na geração de conflitos entre a população dos bairros e as operações aeroportuárias. Nesse sentido, a Figura 14 apresenta uma imagem de satélite atual, que evidencia o contexto de ocupação do Prates, pouco depois da sua desativação, em 2022, após um longo histórico de conflitos em função das suas operações envolvendo parte da população de alguns desses bairros.

Figura 14 – Imagem de satélite com a ocupação atual dos bairros vizinhos do Aeroporto Carlos Prates

### Ocupação atual dos bairros vizinhos ao Aeroporto Carlos Prates



Fonte: elaborado pelo autor

## 5 ACIDENTES E MOBILIZAÇÕES: O QUE FAZER COM O PRATES?

Localizado no número 100 da rua Ocidente, do bairro Padre Eustáquio, nos seus últimos anos o Aeroporto Carlos Prates era dedicado à formação de pilotos, à aviação desportiva, à manutenção, instrução e construção de aeronaves e ultraleves, à aviação geral de pequeno porte, e à aviação de asa rotativa (helicópteros), além de ser o local de treinamento das forças de segurança do Estado de Minas Gerais e da manutenção das aeronaves do estado, abrigando, ainda, o centro de combate aos incêndios dos parques da região metropolitana. O Quadro 4 apresenta dados gerais sobre o Prates, disponibilizados pela INFRAERO (2021), sua administradora. Ressalta-se que, dos aeroportos administrados pela INFRAERO em Minas Gerais, o Prates era o que possuía, em 2020, a terceira maior movimentação de aeronaves.

Quadro 4 – Aeroporto Carlos Prates - dados

Dimensão do terreno	547 mil m <sup>2</sup>
Pátios de aeronaves	3
Dimensão da pista	868m x 18m
Dimensão do terminal de passageiros	348,68 m <sup>2</sup>
Capacidade de passageiros	18.625/ano
Nº de hangares	22
Nº de empresas presentes	15
Nº de escolas de aviação	4
Nº de oficinas mecânicas aeronáuticas	2
Nº de aeronaves baseadas	Mais de 100

**Fonte:** (INFRAERO, 2021.)

Porém, como já explicitado, a inauguração do Aeroporto Carlos Prates em 1944 ocorreu em um contexto histórico-geográfico bem diferente da atualidade. Se naquela época ele era um equipamento que ficaria, em princípio, distante do cotidiano da população, com o decorrer dos anos foi “abraçado” pelo adensamento do seu entorno, gerando conflitos associados às suas operações, especialmente pela poluição sonora e à ocorrência de acidentes e incidentes aéreos. De acordo com uma reportagem do Jornal O Estado de Minas, o primeiro acidente grave no Prates aconteceu em 1948 quando duas aeronaves colidiram no ar pouco antes da aterrissagem, e caíram sobre a pista, resultando na morte de dois passageiros de uma das aeronaves (Drummond, 2019). A mesma reportagem mencionou tragédias que marcaram a história do Prates, especialmente na década de 1970, quando o entorno já apresentava uma ocupação consolidada.

A relação completa dessas ocorrências, bem como a sua quantificação exata, foi inviabilizada pela inconsistência dos dados encontrados, conforme detalhado na Metodologia (Capítulo 2). O Quadro 4 apresenta a apuração dos incidentes graves e acidentes relacionados

ao aeroporto, com base na reportagem do Drummond (2019), e dos dados disponibilizados pelo CENIPA e no Painel SIPAER, autarquias públicas vinculadas à aviação. Muitos desses episódios deram-se no próprio terreno do Prates, o que dificulta o seu georreferenciamento. Deste modo, apenas 8 ocorrências na vizinhança do Prates puderam ser georreferenciadas na vizinhança do aeroporto. Estas ocorrências são destacadas no Quadro 5 por um número que precede a data, e corresponde a ordem dos eventos, apresentados na Figura 15.

De outro modo, através dos dados disponíveis no Painel SIPAER, foi possível estabelecer uma comparação das notificações de ocorrências atribuídas aos aeroportos de Belo Horizonte, Carlos Prates e Pampulha, entre as datas de 8 de abril de 2008 a 1 de abril de 2023. Essas ocorrências são classificadas de acordo com as diretrizes do CENIPA como: “incidente”, “incidente grave” e “acidente”<sup>11</sup>. Nesse sentido, conforme os dados expostos no Quadro 6, ocorreram no Aeroporto Carlos Prates o equivalente ao dobro do número de incidentes graves e de acidentes atribuídos ao Pampulha. Por outro lado, ressalta-se que a movimentação de aeronaves no Carlos Prates equivale à metade da movimentação atribuída ao Pampulha.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Segundo a ANAC, entende-se por “ocorrência” qualquer evento que fuja dos parâmetros previstos pela regulamentação durante a operação da aeronave. As ocorrências são classificadas como: i) acidentes, ii) incidentes graves e iii) incidentes. i) Por “acidente”, entende-se a ocorrência em que qualquer pessoa tenha sofrido uma lesão grave ou morrido durante a operação; ou quando a aeronave tenha sofrido dano ou falha estrutural que afete o seu desempenho de voo, com exceção para determinadas falhas; ou quando a aeronave seja considerada desaparecida. ii) Os “incidentes graves” tratam de uma ocorrência intermediária, que difere-se do acidente apenas pelas suas consequências. iii) Como “incidente”, considera-se um evento inesperado que não causa grandes danos ou lesões.

<sup>12</sup> O Aeroporto da Pampulha também apresenta o seu contexto conflituoso. O movimento “Pampulha Viva” representa os moradores do entorno do aeroporto na luta pelo “ajustamento de conduta operacional”, isto é, pela redução dos impactos ambientais (poluição sonora e poluição do ar) das operações aeroportuárias sobre as residências.

Quadro 5 – Acidentes e Incidentes Graves relacionados ao Aeroporto Carlos Prates

Data	Ocorrência	Fonte
1948	Acidente	Reportagem (Drummond, 2019)
01/05/1974	Acidente	CENIPA
18/06/1976	Acidente	Reportagem (Drummond, 2019)
1 - 29/06/1976	Acidente	Reportagem (Drummond, 2019)
07/08/1978	Acidente	Reportagem (Drummond, 2019)
2 - 10/10/1994	Acidente	CENIPA
08/08/2004	Acidente	CENIPA
01/02/2006	Acidente	CENIPA
3 - 12/09/2008	Acidente	CENIPA E Painel SIPAER
09/03/2010	Acidente	CENIPA E Painel SIPAER
20/12/2010	Incidente Grave	Painel SIPAER
28/04/2011	Incidente Grave	CENIPA E Painel SIPAER
11/08/2011	Incidente Grave	CENIPA E Painel SIPAER
26/05/2012	Acidente	CENIPA E Painel SIPAER
12/06/2012	Incidente Grave	Painel SIPAER
20/08/2012	Acidente	CENIPA e Painel SIPAER
19/12/2013	Incidente Grave	CENIPA e Painel SIPAER
26/10/2014	Incidente Grave	CENIPA e Painel SIPAER
4 - 29/11/2014	Acidente	CENIPA e Painel SIPAER
31/08/2015	Incidente Grave	CENIPA e Painel SIPAER
09/06/2017	Incidente Grave	Painel SIPAER
22/10/2018	Incidente Grave	Painel SIPAER
5 - 30/03/2019	Incidente Grave	Painel SIPAER
10/04/2019	Acidente	CENIPA e Painel SIPAER
6 - 13/04/2019	Acidente	CENIPA e Painel SIPAER
7 - 21/10/2019	Acidente	Painel SIPAER
23/05/2020	Acidente	Painel SIPAER
13/12/2020	Acidente	Painel SIPAER
19/08/2022	Incidente Grave	Painel SIPAER
8 - 11/03/2023	Incidente Grave	Painel SIPAER

Fonte: Drummond, CENIPA e Painel SIPAER. Elaborado pelo autor.

Quadro 6 – Incidentes, incidentes graves e acidentes aéreos ocorridos nos aeroportos Carlos Prates e Pampulha, entre abril de 2008 e abril de 2023

Aeroportos	Carlos Prates	Pampulha
Incidentes	31	143
Incidentes graves	12	6
Acidentes	10	4
Total de ocorrências	53	153

Fonte: Painel SIPAER, elaborado pelo autor.

Figura 15 – Mapa de localização dos acidentes aéreos na vizinhança do Aeroporto Carlos Prates



Fonte: elaborado pelo autor.

Apesar da reincidência das tragédias ao longo das suas quase 8 décadas, os acidentes ocorridos no ano de 2019 mostram-se como os novos propulsores da pauta sobre a desativação do Prates. Isto, porque as mobilizações pela desativação do Aeroporto parecem ter arrefecido após a implantação do Parque Maria do Socorro Moreira, e a inviabilização do projeto de implantação da Cidade Administrativa do Governo de Minas (CAMG) no terreno. A ocorrência de dois acidentes com óbito, inclusive de pedestres, no ano de 2019, parece ter reacendido as mobilizações nas comunidades do entorno.

Diante da constatação do desempenho econômico deficitário do Aeroporto Carlos Prates e da projeção negativa da sua imagem, o Poder Público determinou a desativação do equipamento aeroportuário, o que pareceria o fim do histórico de conflito entre a comunidade e o aeroporto. Entretanto, a decisão pela desativação resvala em novas propostas de destinação do terreno do aeroporto – abrindo um novo desafio para o Poder Público. Neste contexto, novas mobilizações ocorrem, o que denota o surgimento de um novo conflito.

### **5.1 O histórico de conflitos do Aeroporto Carlos Prates**

Historicamente, a implantação de aeroportos tem como critério a busca pela harmonia das relações entre: o caráter natural do espaço, o desenvolvimento do equipamento aeroportuário e a população do entorno (Silva, 1990). Por outro lado, enquanto equipamentos públicos, os aeroportos sempre demandaram infraestrutura e ágil ligação com a zona urbana, processando grandes investimentos na implantação e ou melhoria de vias urbanas. Contudo, algumas transformações ocorreram desacompanhadas de um planejamento, a exemplos: i) da transformação da cidade em metrópole a partir do adensamento, extrapolando os limites iniciais; e ii) da ocupação urbana ao longo das avenidas criadas para a ligação entre os equipamentos e a zona urbana, definindo, assim, os vetores de expansão urbana - afinal, os habitantes e suas habitações também precisavam de infraestrutura e de estar próximas ao centro.

Este impulso em direção a uma centralidade virtual encarnada pelo coração vital e pela identidade da cidade, ao mesmo tempo desejo insaciável e movimento infinito da fronteira em direção ao centro, é o motor do agir urbano (Agier, 2019, p. 492).

O resultado foi o surgimento de comunidades próximas a equipamentos que, em princípio, deveriam se distanciar do cotidiano da população. Não obstante, a construção de aeroportos no Brasil se concentrou na década de 1940, simultaneamente ao desenvolvimento da periferia de grandes cidades (Silva, 2018). Logo, o aeroporto é visto que, “como um equipamento polarizador, é impulsionado e impulsiona o desenvolvimento urbano

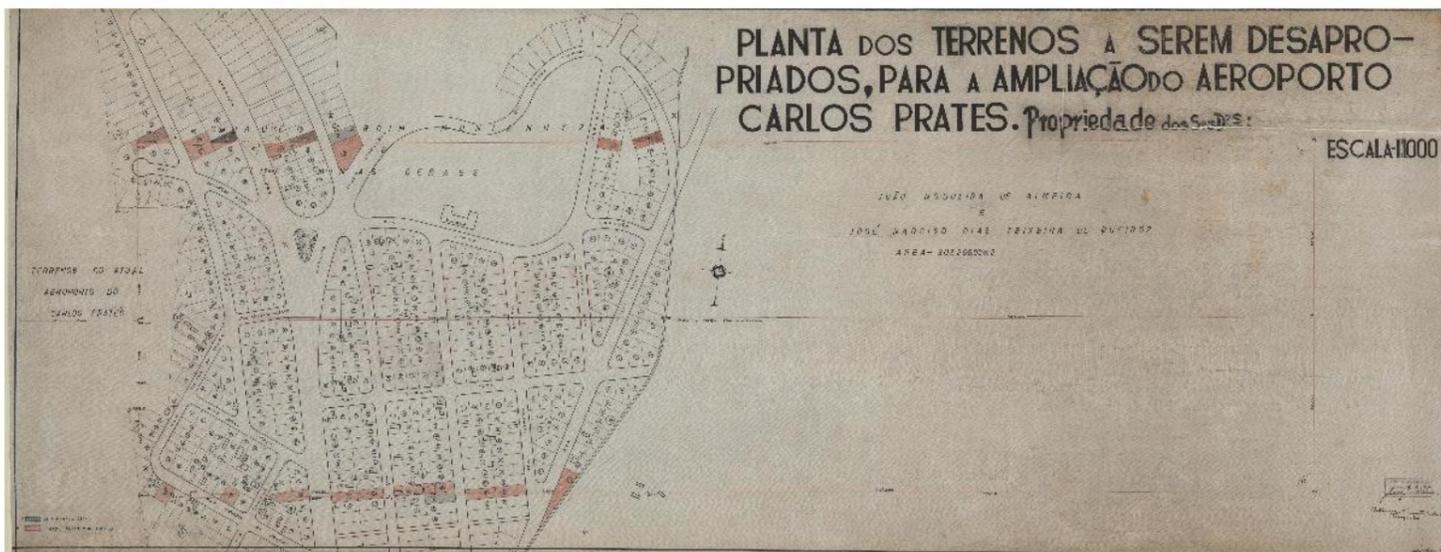
principalmente em sua vizinhança” (França, 2014, p. 91-92). Inaugurado em 1944, do mesmo modo que outros aeroportos do Brasil e do mundo, o Aeroporto Carlos Prates funcionou como “catalisador de urbanização”, e não foi isento de conflitos entre os efeitos das suas operações e a consolidação da sua vizinhança (Pereira; Faria, 1997, p. 103).

Desde a sua inauguração, o Aeroporto Carlos Prates foi utilizado como uma alternativa ao Aeroporto da Pampulha, que durante boa parte da década de 1940 recebeu obras de ampliação e melhorias da sua infraestrutura – visto a necessidade de intensificação das suas operações, com a consolidação de Belo Horizonte no cenário da aviação. Apesar de não interromper suas operações durante o período, boa parte das atividades do Pampulha foram transferidas para o Carlos Prates, cuja proximidade com a área urbana era considerada um diferencial. De acordo com uma planta encontrada no Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte (APC-BH), o Poder Público cogitou a desapropriação de parte da antiga Villa Cidade Jardim Montanhosa para a expansão do Aeroporto Carlos Prates, em 1947, no contexto da pressão exercida pela AC Minas para o desenvolvimento aeroportuário de Belo Horizonte (Figura 16).

Com a inauguração do Aeroporto Carlos Prates, a diretoria da AC Minas (Associação Comercial de Minas) deliberou por ação mais eficaz junto ao Poder Público, tendo em vista a melhoria das condições do Aeroporto da Pampulha, e/ou a construção de novo aeroporto junto ao Carlos Prates, para atender à aviação comercial e civil. À época, chegou-se mesmo a considerar a possibilidade de destinar o Aeroporto Carlos Prates à aviação Civil e o da Pampulha à militar. Essa hipótese foi descartada, tendo em vista o tamanho das pistas e as condições físicas que ambos apresentavam (Pereira e Faria, 1997 p. 33).

Figura 16 – Planta da área especulada para a expansão do Aeroporto Carlos Prates em 1947

### Área especulada para a expansão do Aeroporto Carlos Prates em 1947



- Área do Aeroporto Carlos Prates
- Área considerada para a ampliação
- Av. D. Pedro II



0 100 200 m

Fonte: Google Satellite, 2024;  
Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte (APCBH).  
Geoprocessamento: Arthur Ferreira Diniz da Silva, 2024  
(PPGGTI-E - PUC Minas)

Fonte: elaborado pelo autor.

Parte desse papel de “catalisador de urbanização” pode ser observado na intensificação do tráfego de veículos pela Av. D. Pedro II em direção ao Aeroporto Carlos Prates, em 1948. Este contexto mobilizou a AC Minas a requerer junto ao Poder Público a pavimentação das pistas da avenida, melhorando o acesso ao Aeroporto (Pereira; Faria, 1997).

Quando nos referimos à pressão exercida pela ACM para a pavimentação de uma avenida em Belo Horizonte para melhorar o acesso ao aeroporto, ou ao projeto das obras da Pampulha, é porque tentamos ressaltar que muito embora possa parecer somente um acessório dispensado ao texto, esses pequenos fragmentos da história revelam a dinâmica do movimento maior da produção das infraestruturas de transporte que a nosso ver sustentam as relações entre o Estado e o capital urbano (França, 2014, p. 92).

E enquanto “catalisador de urbanização”, o Aeroporto Carlos Prates se apresenta, de modo especial, nos relatos de moradores antigos da região, que demonstram uma relação de proximidade entre aquele equipamento e as comunidades do entorno, ambos em franco desenvolvimento, logo nas suas primeiras décadas. Havia um entrosamento entre o aeroporto e os moradores, que cruzavam a pista nas suas caminhadas, entre o local de residência e as suas atividades – igreja, comércio, acesso a transporte público, lazer, e etc. Além do papel de atalho, o Prates também se mostrava como o local de reunião dessa população, fosse durante as brincadeiras de infância daquela época, ou com as apresentações de paraquedismo e de shows aéreos que entretinham, não somente a população do entorno, mas toda a cidade de Belo Horizonte. No entanto, a ocorrência de acidentes e outros transtornos – até mesmo durante esses eventos – sinalizava a mudança dos tempos e a incompatibilidade entre aquele equipamento e o novo contexto ao seu redor (Almeida, 2022).

Nem tudo era perfeito e acidentes aconteciam durante esses shows. Ocorrências que ajudavam a construir ainda mais, positiva ou negativamente, a memória daqueles que comungavam do Aeroporto da [Regional] Noroeste como o seu quintal de casa. Episódios que tornaram corriqueiras, quase que aguardadas, as cenas de homens e mulheres caindo nas imediações ou fora do campo de aviação, sob o telhado das casas ou pendurados nos galhos dos abacateiros e mangueiras do entorno. (Almeida, 2022, p. 95).

Gerido pela INFRAERO a partir da década de 1970, o Prates recebeu uma série de obras de melhoria de infraestrutura (Minas Gerais, 2019). Tais obras consistiram na pavimentação das pistas de táxi e da ampliação e reforma do terminal de passageiros (Pereira; Faria, 1997). As atividades do Aeroporto foram se consolidando ali, concomitantemente ao processo de adensamento populacional, ainda que gerando preocupações e conflitos nas comunidades do entorno, situação agravada com a ocorrência de acidentes e incidentes aéreos ao longo da sua trajetória, além da própria poluição sonora, inerente às atividades desenvolvidas.

Não obstante, a década de 1970 foi fortemente marcada pela reincidência de acidentes associados ao Aeroporto Carlos Prates. No site do CENIPA foram encontrados relatórios de investigação de 4 acidentes graves acontecidos no Prates durante o ano de 1974. Em 18 de junho de 1976, uma aeronave pertencente a uma escola de aviação caiu na Av. D. Pedro II, na altura do bairro Jardim Montanhês, ferindo os dois ocupantes. Onze dias depois, em 29 de junho de 1976, uma aeronave da extinta Sudea (Superintendência de Desenvolvimento Agropecuário) se chocou com a plantação de eucaliptos no final da pista, matando os dois ocupantes. Só durante o ano 1978, ocorreram outros 4 acidentes. O acidente de 07 de agosto daquele ano envolveu uma aeronave de grande porte, Douglas DC-3 – considerado o mais seguro da época, pertencente a MS Consultoria Geral de Engenharia. Com problemas no pouso, a aeronave quase atingiu as casas vizinhas, ferindo gravemente o piloto e levemente os 17 passageiros (Drummond, 2019).

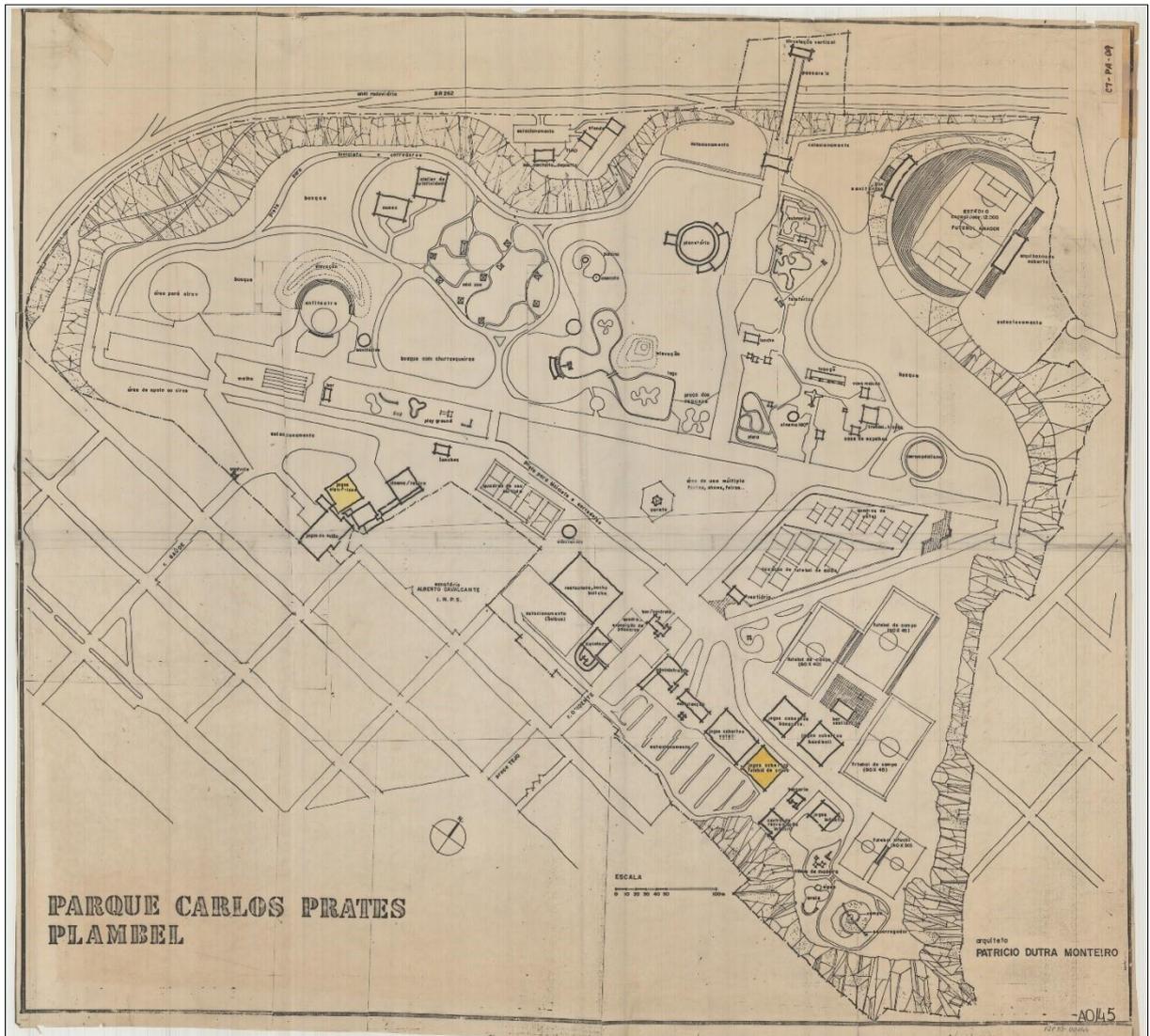
No mesmo ano houve outros três acidentes associados ao tamanho da pista, considerada curta e também malconservada e sem sinalização, todos com aviões pequenos. Morreram quatro pessoas. Na época, um relatório da administração do Carlos Prates considerou que todos os desastres naquele ano aconteceram em função de erros de pilotagem. Mas o mesmo documento admitia a falta de condições do piso por falta de manutenção, e também que não havia sinalização (Drummond, 2019, s/p.).

Com a expectativa da construção de novos aeroportos na região de BH, como o de Confins, ainda na década de 1970, surgem as primeiras mobilizações das comunidades próximas ao Prates, contrárias à sua permanência, como o movimento “Muda Aeroporto”. Em 1981, o então deputado federal Pimenta da Veiga elaborou o Projeto de Lei (PL) 5.573/81 com o objetivo de dar um destino ao terreno do Aeroporto, reconhecendo a sua importância para a cidade pela sua posição e dimensão, e também por ser “uma das últimas áreas disponíveis, senão a última em toda a região” (Veiga, 1981, p.13), propondo a sua desapropriação para a criação de um parque público com áreas verdes e de lazer. O PL também expunha o receio da população local com a instalação de torres residenciais no terreno do aeroporto, que adensariam ainda mais aquela região. Aprovado em redação final na Câmara dos Deputados, o PL estacou no Senado Federal em 1983, sendo arquivado em 1990. Ainda assim, a conversão do Aeroporto em um parque público se manteve como uma das pautas do movimento “Muda Aeroporto”.

A ideia da conversão do terreno do Prates em um grande parque público também foi absorvida pela PLAMBEL, que apresentou o projeto do “Parque Carlos Prates”, desenvolvido pelos arquitetos Patrício Monteiro, e seu estagiário à época, Flávio de Castro, no ano de 1982. Utilizando todo o terreno, como pode-se observar no croqui a seguir (Figura 17), a proposta

previa, entre muitos equipamentos, um bosque, a construção de diversas quadras esportivas, teatro, cinema e piscina.

Figura 17 – Planta da proposta do Parque Carlos Prates (1982)



Fonte: PLAMBEL, 1982.

Foi através das reivindicações sociais que a INFRAERO concedeu ao município, no ano de 1995, uma área verde do terreno do Prates, de 97.600m<sup>2</sup> para a criação do Parque Maria do Socorro Moreira, que conta com pista de skate, campo de futebol, quadras e teatro de arena (Coletivo Cultural Noroeste BH, 2021). A implantação do parque foi concomitante à realização de novas obras de melhoria de infraestrutura no Prates, com o recapeamento das pistas e dos pátios, e a criação de uma nova área para a construção de hangares (Pereira; Faria, 1997). Tais ações denotavam, portanto, a intensificação das operações do Aeroporto Carlos Prates, mesmo com o histórico de conflitos entre o equipamento e as comunidades vizinhas. Porém, representantes da comunidade aeroportuária da época negavam a existência de um conflito, enaltecendo a relação amistosa de outrora:

No caso do Aeroporto Carlos Prates, registrou-se, durante certo tempo, forte pressão para sua desativação. Contudo, na opinião de Joaquim Gouvêa [então presidente do ACEMG], ao contrário do que certos interesses quiseram fazer crer, a desativação do aeroporto não era uma reivindicação da comunidade localizada na vizinhança com a qual mantém relações amistosas e, mais, de prestação de serviços (Pereira; Faria, 1997, p. 103).

No início dos anos 2000, o terreno do Prates foi apontado como destino da construção da Cidade Administrativa Presidente Tancredo Neves (CAMG), sede oficial do Governo do Estado de Minas Gerais, que buscava concentrar no mesmo espaço as secretarias, órgãos e entidades da administração estadual – espalhados por mais de 70 edifícios em Belo Horizonte. A realização do empreendimento no terreno do Prates foi impedida pelos constantes atrasos da ANAC e da INFRAERO nas decisões para transferência do Aeroporto, o que mobilizou o Governo de Minas a procurar outra área (Fernandes, 2007).<sup>13</sup>

Como houve movimentação dos empresários locais para a efetivação do projeto, visando agradecê-los pelo apoio, o então secretário e posteriormente governador Antônio Anastasia recompensou a região com a implantação do sistema Olho Vivo, que melhorou muito a segurança no bairro (Andrade, 2013, p.33).

Todavia, após a criação do parque e a permanência do Prates mesmo depois do interesse do próprio Governo Estadual em dar uma nova função ao terreno, o que se pode observar é o arrefecimento dos movimentos sociais pela desativação do aeroporto. Paralelamente, o pouco que havia sido conquistado foi, de certa forma, retirado da comunidade. Isto porque o contrato de concessão entre a INFRAERO e a Prefeitura não foi renovado deixando o Parque em estado

---

<sup>13</sup> Com projeto assinado pelo renomado arquiteto Oscar Niemeyer, a realização do empreendimento deu-se na área de um antigo hipódromo, no bairro Serra Verde – região norte do município. Fez parte de outro importante contexto urbanístico, a partir de grandes investimentos, públicos e privados, em infraestrutura e equipamentos que visavam o desenvolvimento do vetor norte da metrópole mineira, como a reforma do complexo rodoviário Linha Verde e da ampliação e industrialização do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins.

de abandono, frequentado por usuários de drogas e moradores em situação de rua. A INFRAERO reassumiu a administração da área do parque, realizando eventuais manutenções e cercando-o, a fim de evitar depredações, mas até mesmo as cercas foram destruídas (Comunidade Movimento BH, 2019). A Figura 18 caracteriza este período, através da imagem da guarita do parque depredada.

Figura 18 – Imagem da guarita do Parque Maria do Socorro Moreira depredada



Fonte: autor, 2023.

Ressalta-se, no entanto, que acidentes e incidentes aéreos não deixaram de acontecer neste período de arrefecimento dos movimentos sociais, expectativa e desistência pela implantação da sede do governo estadual, e de abandono do parque. Dos acidentes ocorridos na área urbana de Belo Horizonte, entre os anos de 2008 e 2019, apenas uma ocorrência não envolvia aeronave decolada do Aeroporto Carlos Prates (Drummond, 2019).

Em 2018, ao investigar as condições de segurança do Prates, o Ministério Público Federal (MPF) constatou a ausência de um Plano Diretor Aeroportuário (PDIR), que seria acompanhado de um Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA)<sup>14</sup>. Questionada, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) declarou que, por não operar no transporte regular de passageiros ou cargas, o Aeroporto Carlos Prates estaria isento da obrigatoriedade de um PDIR. Entretanto, a ANAC teria aprovado um PDIR do Prates em dezembro de 2016, num processo ainda em andamento, que envolvia diversas etapas e órgãos competentes, como a administração aeroportuária local, a ANAC, o órgão regional do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), o Instituto de Cartografia Aeronáutica (ICA) e o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA) (Viana, 2019). Considerando, ainda, o histórico da legislação urbanística do município de Belo Horizonte, apresentado no item 4.2, pode-se dizer que o Aeroporto Carlos Prates operou, por muitas décadas, sem qualquer instrumento que regularizasse a relação entre as suas operações aeroportuárias e a ocupação do seu entorno. De acordo com Silva (2018), os dispositivos e normas de segurança que se restringem aos operadores do aeroporto, chamadas por ele de “intramuros”, não são o suficiente para um planejamento aeroportuário efetivo, que, reitera-se, deve prezar pela harmonia entre as operações aeroportuárias e o espaço urbano<sup>15</sup>.

Destaca-se, assim, o ano de 2019, quando ocorreram dois acidentes com vítimas fatais, nos meses de abril e outubro. O acidente ocorrido na tarde do dia 13 de abril (Figura 19) foi provocado pela queda de uma aeronave, modelo Socata ST-10 Diplomate, deixando uma vítima fatal – o dono e piloto da aeronave, o médico Francisco Gontijo, de 45 anos (Simonini; Bastos, 2019). A poucos metros de distância do local do acidente ocorrido em abril, um monomotor

---

<sup>14</sup> O Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) apresenta, em seu site, o significado de tais documentos:

O Plano Diretor Aeroportuário (PDIR) é o documento elaborado pelo operador de aeródromo, que estabelece o planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária em consonância com a regulamentação de segurança operacional expedida pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA) engloba um conjunto de superfícies limitadoras de obstáculos que estabelece restrições ao aproveitamento das propriedades no entorno do aeródromo.

<sup>15</sup> Conciliar os instrumentos de segurança determinados pelas autarquias aéreas com o desenvolvimento urbano do município é, ainda, uma preocupação recente. Representantes do DECEA, do Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I) e da PBH, reuniram-se em maio de 2024 para discutir aspectos técnicos e urbanísticos, culminando na delimitação de áreas e de alturas de construção permitidas.

Cirrus SR20, com 3 pessoas caiu, arrebatando a fiação elétrica e incendiando carros na manhã do dia 21 de outubro (Figura 20). Dois dos tripulantes da aeronave ficaram feridos, enquanto o piloto faleceu. Dois transeuntes, atingidos pela queda, faleceram no local. Ressalta-se que as duas ocorrências aconteceram na mesma rua, a Rua Minerva, no bairro Caiçara na direção da cabeceira da pista (Drummond, 2019). A partir destes acidentes, as reivindicações da população ganham um novo fôlego, reacendendo a pauta da permanência do Aeroporto em meio à grande área adensada.

Figura 19 – Imagem do acidente aéreo ocorrido em abril de 2019



Fonte: Lucas Amaral (Simonini; Bastos, 2019)

Figura 20 – Imagem do acidente aéreo ocorrido em outubro de 2019



Fonte: Raquel Freitas (Salgado; Freitas, 2023)

Após os acidentes de 2019, as mobilizações contrárias à permanência do aeroporto naquela região ressurgem, através do Movimento Aeroporto Não, organizado por moradores dos bairros da região dos Caiçaras. Este movimento se manifestou por meio de passeata, culto ecumênico em memória das vítimas dos acidentes, publicações em redes sociais e participação em audiências públicas – contando, também, com o apoio de integrantes da classe política, como a então vereadora, Duda Salabert. Tais ações foram realizadas até o primeiro anúncio da desativação do aeroporto, feito pelo então Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, em setembro de 2020. Pelas redes sociais, o Aeroporto Não comemorou a notícia, e atribuiu o fechamento ao histórico de mobilizações das comunidades do entorno pelo fim do aeroporto.

## **5.2 A decisão do Poder Público e uma nova disputa**

Paralelamente às mobilizações do movimento “Aeroporto Não”, subsequente à reincidência de acidentes em 2019, o Estado se deparava com dificuldades e dúvidas sobre como lidar com o Aeroporto Carlos Prates. É dado, portanto, início a um processo complexo que poderia levar a desativação daquele equipamento aeroportuário, com a intervenção de diversas instâncias do Poder Público, que também buscavam encontrar uma destinação adequada para a área do Prates. Neste novo cenário, o movimento “Aeroporto Não” arrefece, ao mesmo tempo que o destino do Prates passa a ser pauta de outros movimentos.

De acordo com o Diretor do Departamento de Outorgas da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), Rafael Pereira Scherer, durante o Evento 4, o Plano Aeroviário Nacional previa uma ampla revisão dos equipamentos aeroportuários administrados pela INFRAERO, ou seja, diretamente pela União, identificando os mais estratégicos. Diante da incapacidade da União de gerir todos esses equipamentos, também em função da extensão territorial do Brasil, foi promovida uma descentralização na gestão deles, atribuindo-os aos estados e municípios. Até 2021, dos mais de 500 equipamentos aeroportuários públicos, cerca de 400 eram atribuídos à estados e municípios; e dos equipamentos federais, cerca de 60 operavam por meio de concessão federal, ou por meio de autorização, com base no Decreto 7871/2012. Se, no oferecimento da outorga, houvesse o interesse do estado e do município, o estado teria preferência. Mas, se houvesse a negativa dos três entes: Governo do Estado, Município e Aeronáutica, e o equipamento não compusesse o Plano Aeroviário Nacional, seria dado início ao seu processo de desativação.

Até 2019, a expectativa era que o Aeroporto Carlos Prates fizesse parte dos 16 equipamentos aeroportuários administrados pela INFRAERO entre os estados de Minas Gerais

e Rio de Janeiro que comporiam o bloco chamado “Rio-Minas” na 7ª rodada de concessão de aeroportos. Entretanto, perante a constatação do desempenho econômico deficitário do Prates, ficou entendido que ele não seria viável para uma concessão. Parte deste déficit tem causa na própria vocação do Prates, pois voos de instrução, treinamento e formação de pilotos contam com isenção de tarifas.<sup>16</sup> De acordo com o Relatório de Análise de Gestão Aeroportuária, elaborado em conjunto pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), o Laboratório de Transportes e Logística (LABTRANS) e o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (2018) o Aeroporto Carlos Prates apresentou um resultado financeiro negativo entre os anos de 2013 e 2016, com o agravante do custo operacional equivaler ao dobro da receita total.

Neste contexto, a Secretaria de Aviação Civil (SAC) procurou, ordenadamente, o Governo Estadual de Minas Gerais, a Prefeitura de Belo Horizonte e a Aeronáutica, propondo a outorga do Aeroporto Carlos Prates. À época, já assumindo a atribuição do Aeroporto da Pampulha, o Governo de Minas justificou a negativa na potencialidade que a desativação do Prates representaria numa concessão do Aeroporto da Pampulha, que concentraria toda a aviação geral de Belo Horizonte. A PBH, por sua vez, declinou à proposta da SAC por entender que não dispunha de recursos para arcar com qualquer operação do Aeroporto Carlos Prates, porém, manifestou interesse na área do aeroporto para a implementação de projetos urbanísticos que contemplassem o Plano Diretor, contando com algum aporte financeiro por parte do Governo Federal. A Aeronáutica também se negou a receber a outorga do Prates.<sup>17</sup>

Começaram, então, os trâmites para a desativação do Aeroporto Carlos Prates. O Ministério da Infraestrutura e o Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária publicaram, respectivamente, portarias com determinações a partir da mesma data, 1º de janeiro de 2022: a Portaria 1/2021 – revogando a atribuição da exploração do Aeroporto Carlos Prates pela INFRAERO; e a Portaria 6.671/2021 – determinando o fechamento do tráfego aéreo no Prates. Durante o Evento 1, realizado em agosto de 2021, a superintendente do Aeroporto Carlos Prates, Paula Rocha, anunciou que os concessionários já haviam sido notificados e que contratos que excediam a data limite seriam rescindidos. A Secretaria de Patrimônio da União (SPU), responsável pela gestão da área do Aeroporto, e portanto, incumbida de dar-lhe um destino, também foi acionada.

---

<sup>16</sup> Baseado na fala do Ronei Saggiore Glazmann – Secretário Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, durante o Evento 2.

<sup>17</sup> Baseado na fala do Ronei Saggiore Glazmann – Secretário Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, durante o Evento 2.

Por sua vez, o Tribunal de Contas da União (TCU) enviou um relatório à Secretaria Especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados, responsável por supervisionar a SPU, advertindo-a quanto à baixa eficácia da gestão do patrimônio nacional, com vários imóveis subutilizados. Neste contexto, a concessão do metrô de Belo Horizonte, através da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), começava a ser viabilizada, demandando uma injeção de recursos federais. Com a expectativa da desativação do Aeroporto Carlos Prates, foi especulado que o terreno do Aeroporto seria posto à venda. Ainda, no mesmo relatório do TCU, foi sugerida a utilização de um instrumento previsto na Lei 13.240/2015, que permite a criação de fundos imobiliários com imóveis federais. Conforme o Secretário Especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados do Ministério da Economia, Diogo Mac Cord de Faria, durante o Evento 2, tanto no caso da CBTU, quanto na criação do fundo imobiliário, o terreno do aeroporto deveria ser disponibilizado com um masterplano, um norte na implementação de qualquer empreendimento ali, que se coadunasse com o Plano Diretor e com os interesses da PBH. Entretanto, as propostas de venda e utilização deste instrumento jurídico não foram executadas.

Dada como certa e com data marcada para 31 de dezembro de 2021, a desativação do Aeroporto Carlos Prates se coadunava com os interesses do grupo “Aeroporto Não” que representava parte da população do entorno do Prates, afetada pelos transtornos causados pelo Prates, portanto, não havendo conflito nesse âmbito. Entretanto, cientes de que qualquer projeto implementado na área do Aeroporto também poderia trazer transtornos, um outro grupo, o Coletivo Cultural Noroeste BH, começou a se articular, reafirmando o interesse na desativação do Aeroporto Carlos Prates e na municipalização da sua área para o suprimento de carências de determinados equipamentos públicos na região do aeroporto.

Em contrapartida, outro grupo também se articulava com os Poderes Executivo e Legislativo, representando os empresários e funcionários do Aeroporto Carlos Prates - a Associação Voa Prates - com a apresentação de um projeto que poderia tornar o Aeroporto Carlos Prates, enfim, eficiente do ponto de vista econômico. Com este novo fato, o Governo de Minas solicitou ao Ministério da Infraestrutura a ampliação do prazo para a desativação do Aeroporto Carlos Prates, para que a Associação Voa Prates desenvolvesse um estudo técnico de viabilidade econômica que pudesse favorecer uma futura concessão (Comunidade em Movimento BH, 2021a). Por sua vez, sem ter recebido qualquer masterplano com as intenções do Governo Federal para a área do Aeroporto, e diante da proposta da Associação Voa Prates, a PBH pleiteou a transferência da exploração do Aeroporto Carlos Prates para o município, através do chamado convênio de delegação. Segundo o, até então, vice-prefeito Fuad Noman,

durante o Evento 2, para a PBH, parecia mais viável manter a área como Aeroporto, do que sujeita à implementação de qualquer grande empreendimento imobiliário que não estivesse de acordo com o entorno, e que demandaria da PBH recursos dos quais ela não disporia. Com este novo entrave, o prazo para a desativação do Prates foi adiado para o dia 1º de maio de 2022 (Câmara Municipal de Belo Horizonte, 2022).

Até então, mediante a atenção dada pelo Poder Público para a Associação Voa Prates, parecia que o Aeroporto Carlos Prates continuaria operando. Se o Coletivo Cultural Noroeste BH reivindicava a municipalização e destinação da área, teve que retroceder alguns passos na sua pauta, pedindo a efetiva desativação do Aeroporto Carlos Prates. A desativação ganha o coro de outro Coletivo, o Atingidos Pelo Prates. Instaura-se, portanto, um novo conflito.

## 6 O CONFLITO E A DESATIVAÇÃO DO AEROPORTO CARLOS PRATES

Em meio às mobilizações pela desativação do Aeroporto Carlos Prates, promovidas pelas comunidades do entorno após os 2 acidentes do ano 2019, entidades vinculadas à União deliberavam sobre o futuro do Aeroporto Carlos Prates. Cientes da sua ineficiência econômica, o que se buscava era alguma alternativa que transformasse a área em algo rentável – mantendo-o como aeroporto, ou não. Frente a especulações, surgem novos grupos, com mobilizações “pró” e “contra” o Prates. Fixando datas para o suposto fim do Aeroporto, a decisão da União e as mobilizações dividiram opinião da PBH e do Governo de Minas, além de promover uma rachadura nos Legislativos municipal e estadual, que apoiaram os dois lados do conflito. A grande questão entre os integrantes da classe política era pensar no que seria melhor: o aeroporto funcionando ou uma reestruturação da área, algo que também impactaria o seu entorno.

Mostra-se, portanto, o Aeroporto Carlos Prates como mais do que mero equipamento urbano, mas sim um território, um espaço produzido, delimitado, controlado e disputado por agentes sociais distintos que procuram exercer algum tipo de poder sobre sua área. O Estado exerce o seu poder de posse, enquanto proprietário do terreno. A delimitação e controle da área perpassa pelos interesses das outras esferas do Poder Público, o que culmina no relacionamento entre a municipalidade, o Governo Estadual e a União, expressando uma multiterritorialidade. Contribui à esta superposição de relações o papel dos aviadores, os trabalhadores do Prates. Estes, exercem o poder de apropriação, considerando o aspecto cultural da função aeroportuária e laboral desenvolvida – aqui o termo territorialidade apresenta, especialmente, o vínculo do “vivido territorial”. O poder econômico parece ser um objetivo comum aos aviadores e ao Poder Público. Enquanto os primeiros exercem naquele espaço a sua atividade econômica, o Poder Público parecia, nesse contexto, buscar por um aproveitamento mais rentável da área. Paralelamente, o Aeroporto, “território”, é cercado por outros territórios delimitados – os bairros, ocupados por uma população que, em parte, se manifesta contra a função aeroportuária naquela área, integrando a multiterritorialidade desenvolvida no Prates. Surge, assim, um conflito urbano de vizinhança, em decorrência dos efeitos das operações aeroportuárias.

Neste capítulo, então, aborda-se as formas de manifestação, articulações e mudanças de posição de entes públicos, enquanto datas fixadas pela União eram postergadas até a desativação do Aeroporto Carlos Prates, em 1º de abril de 2023, 21 dias após o último acidente, ainda sem um projeto definitivo para a sua área. Tal decisão levaria ao fim do conflito?

## 6.1 Coletivos Mobilizados, apoiadores e formas de manifestação

Neste item, aborda-se os “coletivos mobilizados”, protagonistas dos conflitos que envolvem o Aeroporto Carlos Prates, suas formas de manifestação e seus agentes apoiadores. Cabe ressaltar os contextos das ações destes coletivos mobilizados, frente ao atendimento das suas reivindicações, em detrimento das reivindicações de outros agentes – que movimentam o conflito e promovem uma inversão de papéis, em que um agente, ora é instigador, ora é opositor. Historicamente, os coletivos pela desativação do Aeroporto são classificados como instigadores. Porém, a partir do momento em que o Poder Público define pela desativação do Prates, o conflito passa a ser instigado pelos trabalhadores daquele equipamento, fazendo de opositores à aqueles grupos que reivindicavam a desativação. Tudo depende da inclinação do balizador das forças de poder – neste caso, o Poder Público, cuja ação, isenta de neutralidade, pode ser influenciada pelas estratégias dos próprios coletivos mobilizados. O Quadro 7 sintetiza a atuação desses coletivos, identificando as suas pautas, os seus aliados, suas formas de manifestação e o seu diferencial enquanto mobilizador:

Quadro 7 – A atuação dos Coletivos Mobilizados

Coletivos Mobilizados		
Associação Voa Prates	Coletivo Cultural Noroeste BH	Coletivo Atingidos pelo Prates
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Segurança</li> <li>• Serviços públicos</li> <li>• Transferência</li> <li>• INFRAERO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luta: cultura e lazer</li> <li>• Municipalização e democracia</li> <li>• Carências da região</li> <li>• “Função social efetiva”</li> <li>• “Museu Santos Dumont”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pela desativação</li> <li>• Pautas comuns:</li> <li>• Área verde e museu</li> </ul>
<p>FIEMG, ASBAPE, Integrantes do Poder Legislativo</p>	<p>Casa Comum – PUC, Integrantes do Poder Legislativo</p>	<p>Casa Comum – PUC, Paróquia N<sup>o</sup> Sr<sup>a</sup> Rainha da Paz</p>
<p>Passeata, redes sociais, participação em audiências públicas, cartas, carreatas, panfletagem, manifestação em praça pública.</p>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projeto</li> <li>• Legitimidade</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Articulação Política</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Educação política</li> <li>• Pertencimento e patrimônio</li> </ul>

Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

### ***6.1.1 Associação Voa Prates***

A notícia de que o Aeroporto Carlos Prates seria desativado mobilizou seus usuários para criação da Associação Voa Prates, reivindicando a continuidade daquele equipamento aeroportuário. A Associação tem como presidente o empreendedor Estevam Velasquez, sócio-proprietário de uma das escolas de aviação que eram sediadas no Prates. Nas suas redes sociais, a Voa Prates anunciou as 7 empresas que seriam afetadas pelo fechamento do aeroporto: Claro Aviação, VelAir, Star Flight, Minas Helicópteros, Aeroclube do Estado de Minas Gerais (ACEMG), Berg's Aviation e Wing Aviation.

O argumento principal deste grupo é que a estrutura do Prates nunca foi causa dos acidentes, e que todo o equipamento aeroportuário é regulamentado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), além de seguir normas de segurança internacionais. A Associação enaltece os serviços públicos prestados a partir desta estrutura, com treinamento, hangaragem e manutenção de aeronaves das forças de segurança do Estado de Minas, que ficariam sem outro local, tão estratégico quanto o Prates, para suas operações. Apesar da proximidade, o Aeroporto da Pampulha não comportaria, conforme a Associação, todas as operações e atividades do Prates. Inclusive, esta foi uma das principais formas de mobilização da Voa Prates, com o deslocamento de várias das suas aeronaves para o Pampulha. Com efeito, solicitações de pousos foram negadas, ratificando a inviabilidade da transferência das operações do Prates para o Pampulha.

Figura 21 – Imagem da manifestação da Voa Prates no Aeroporto da Pampulha (2021)



Fonte: Voa Prates, 2021 (Instagram).

Os aviadores atribuem as manifestações dos grupos que reivindicam a desativação à um desconhecimento sobre as operações do aeroporto, reconhecendo um distanciamento entre a comunidade e aquele equipamento. Segundo integrantes da Associação, este distanciamento deriva de 2 fatores: o “sítio” do Prates e a gestão da INFRAERO. Na visão deles, a administradora do Prates teria tolhido, cada vez mais, as atividades ali desenvolvidas, dificultado o entrosamento entre os moradores do entorno com as atividades aeroportuárias. O resultado foi o atrofiamento do Prates, e a apresentação do déficit financeiro que culminou na justificativa para o seu fechamento, pela União.

“Pra quem não conhece, o Prates é uma joia encravada no centro de BH. Ele fica num platô, então quem não conhece também nem vê o aeroporto [Carlos Prates], diferentemente do da Pampulha que a gente ainda passa na Lagoa e consegue ver o aeroporto [da Pampulha]. Então nada do que acontece no Prates é possível de se ver, além de quem vivencia aquilo. E muito por conta disso, nos 40 anos que a INFRAERO conduziu e administrou aquele aeroporto, a gente pode se sentir culpado pelo que tem acontecido, ou seja: o aeroporto se fechou em si mesmo, por conta da comunidade aeronáutica que o utiliza, mas se distanciou completamente da sociedade. Os moradores que estão aqui, o pessoal mais antigo de BH sabe muito bem que o Prates teve seus tempos áureos, ele era aberto à população, muitos iam ver os aviões lá durante a semana, tinham os shows aéreos, paraquedismo, enfim, existe todo o encantamento que fazia com que apenas a atividade aeroportuária já se aproximasse da sociedade. A gente sabe que o aeroporto lá tem muito mais a oferecer do que apenas as atividades aeroportuárias. Mas o que aconteceu é que de muitos anos pra cá, as cercas foram sendo colocadas, as proibições foram aumentando, a INFRAERO foi

expulsando as atividades que existiam lá, expulsando fábricas, dificultando de qualquer forma novos empreendimentos – e ali eu sou testemunha, porque eu testemunhei isso, com uma demanda reprimida de aeronaves que existe em BH - querendo vir pra BH, de pessoas que estão em BH, e não tem onde colocar aeronave - a realidade é essa”.<sup>18</sup>

Sob o entendimento de que as portarias publicadas pela União não tratavam da desativação do Aeroporto Carlos Prates, mas sim da transferência da sua exploração aeroportuária – da INFRAERO para outro ente, público ou privado – a Associação Voa Prates se propunha, também, à função de administradora do aeroporto, com uma nova modelagem econômica, superavitária. Em função disso, a Associação apresentou para a Prefeitura de Belo Horizonte e para o Governo de Minas um projeto de novo uso do aeroporto, feito em parceria com a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG). Este projeto consiste na implantação de uma sede da FIEMG no aeroporto, com o oferecimento de cursos técnicos voltados para o modal aéreo, através do Serviço Social da Indústria (SESI) e do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI).

Outra ação prevista no projeto dos aviadores seria transformar o Hospital Alberto Cavalcanti em um centro de referência em transplantes, a partir da sua vizinhança ao Prates e facilidade de acesso à pista. O projeto, que também envolve a construção de um shopping, apresenta propostas baseadas nos argumentos dos movimentos que pedem pelo fim do Aeroporto, como a revitalização do Parque Maria do Socorro Moreira e a implantação do “Museo Interativo Santos Dumont”. A Figura 22 apresenta o masterplano do projeto da Voa Prates e da FIEMG.

“A administração que queremos para o Aeroporto é sem fins lucrativos, para que todo superávit seja reinvestido nas melhorias e tecnologias do próprio Prates. E hoje temos carta de intenção de 7 empresas com intenção para entrar no aeroporto no primeiro dia da nova gestão. Empresas que não conseguem entrar hoje, pela burocracia imposta pela INFRAERO. Hoje, sim, o Prates é deficitário, mas temos estudos que comprovam a viabilidade de uma administração focada nas suas potencialidades, ele fica um brinco, uma joia no coração de Belo Horizonte”.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Reprodução de fragmento da fala do então vice-presidente da Associação Voa Prates, Guilherme Andere, durante o Evento 8.

<sup>19</sup> Reprodução de fragmento da fala do presidente da Associação Voa Prates, Estevam Velásquez, durante o Evento 3.

Figura 22 – Imagem da proposta para o Aeroporto Carlos Prates pela Voa Prates e FIEMG



Fonte: Voa Prates, 2023 (YouTube<sup>20</sup>).

Para reverter a desativação do Prates, e apresentar o novo projeto de utilização do aeroporto, a Associação buscou, ainda, o apoio de integrantes da classe política. Nas redes sociais da Voa Prates são vistos os nomes dos deputados federais: Coronel Tadeu (PL-SP), Diego Andrade (PSD-MG), Greyce Elias (AVANTE-MG), Lafayette Andrada (REPUBLICANOS-MG), Mauro Lopes (PP-MG), Newton Cardoso Jr. (MDB-MG) e Subtenente Gonzaga (PSD-MG); dos deputados estaduais: Alencar da Silveira Jr. (PDT-MG), Doorgal Andrada (PRD-MG) e Gil Pereira (PSD-MG); e dos vereadores Bráulio Lara (NOVO-MG) e Jorge Santos (REPUBLICANOS-MG). Este apoio político foi fundamental para a participação da Voa Prates em reuniões e audiências públicas, defendendo a continuidade do aeroporto, através da execução do projeto apresentado.

Além da classe política, a Voa Prates é apoiada pela Associação do Bairro Padre Eustáquio (ASBAPE), criada recentemente. Ainda em fase de regularização, a ASBAPE tem como liderança o morador Reginaldo Aguillar, que alega já ter se incomodado com a poluição sonora associada às operações do aeroporto, mas que, após o fechamento, o que ficou foi um “silêncio ensurdecedor”. Dessa forma, justificou o apoio aos aviadores pelo destino incerto da área, e pelo impacto econômico negativo sobre os comerciantes do entorno, que atendiam os usuários do Prates.

<sup>20</sup> Link do vídeo do Projeto da Voa Prates com a FIEMG: <https://youtu.be/P-dgINc6EgQ?si=psrkksicvov5SlcI>.

A partir do fechamento do aeroporto, além das audiências e reuniões promovidas pelas várias instâncias do Poder Público, a Voa Prates se manifestou pelas ruas do bairro Padre Eustáquio, junto dos apoiadores políticos e da ASBAPE, coletando cerca de 10 mil assinaturas em favor da continuidade do aeroporto e do projeto feito em parceria com a FIEMG. Mesmo após 1 ano da data que marcou o início da desativação do aeroporto, a Associação e seus apoiadores se manifestam contra e se articulam para reverter o fechamento.

### **6.1.2 Coletivo Cultural Noroeste BH**

Criado em 2019, o Coletivo Cultural Noroeste BH visa organizar a população nas suas lutas por cultura, lazer e qualidade de vida na Regional Noroeste de Belo Horizonte. A pauta que levou à sua criação foi a então proposta de concessão da Feira Coberta do Padre Eustáquio (FECOPE), próxima do Aeroporto Carlos Prates, e que abriga também o Centro Cultural [do bairro] Padre Eustáquio (CCPE)<sup>21</sup>. Compõem o Coletivo moradores da Regional Noroeste, onde se insere o Aeroporto, além de ex-vereadores da região, como Neusinha Santos e Gilson Reis. Se destacam na liderança do Coletivo: Thaís Novaes e Munish Prém.

A pauta da municipalização e destinação democrática da área do Aeroporto Carlos Prates foi absorvida pelo Coletivo Cultural a partir do anúncio da sua desativação pela União, em setembro de 2020. Nesse sentido, compreende-se a pauta defendida pelo Coletivo, da destinação da área, em consonância com os interesses e carências da região, como uma reparação às comunidades do entorno pelos anos de convivência com os transtornos relacionados ao Prates.<sup>22</sup>

Para que esta causa fosse discutida no âmbito político, o Coletivo contou com o apoio de integrantes do Poder Legislativo nas três esferas: as vereadoras Duda Salabert (PDT-MG), Bella Gonçalves (PSOL-MG) e Macaé Evaristo (PT-MG); deputada estadual Bia Cerqueira (PT-MG); e os deputados federais Áurea Carolina (PSOL-MG) e Rogério Correia (PT-MG) – este, um protagonista na pauta pela desativação do aeroporto, sendo o primeiro a requerer a municipalização da área. Um desafio nessa articulação política foi a Pandemia pela Covid-19

---

<sup>21</sup> Construída na década de 1970, a Feira Coberta foi fruto de uma política pública do município, de construção de mercados que abasteceriam áreas de proeminente expansão da cidade. Reformada em 2008 pelo Orçamento Participativo, parte da Feira passou a abrigar o Centro Cultural Padre Eustáquio, vinculado à Fundação Municipal de Cultura (FMC), como um espaço dedicado à promoção de atividades culturais e à preservação da memória do bairro. A decisão da Prefeitura pela concessão da área implica na transferência do Centro Cultural.

<sup>22</sup> Baseado nas falas consonantes, da ex-vereadora e membro do Coletivo, Neusinha Santos, e da então vereadora Bella Gonçalves, durante o Evento 1.

que, durante algum tempo, suspendeu audiências públicas e limitou o acesso a gabinetes de políticos.<sup>23</sup>

O Coletivo também buscou apoio técnico da PUC Minas, através da Casa Comum do Núcleo de Estudos Sociopolíticos (NESP), para pensar na destinação da área do Aeroporto. Este apoio produziu o documento “Asas Para o Aeroporto”, que resgata o histórico de conflito entre a população e o Prates, a partir do processo de adensamento dos bairros do entorno, além de propor a implantação de um “Parque com Espaço Multiuso” no terreno, através de 4 eixos: o uso e ocupação do solo; questões ambientais; estrutura urbana e mobilidade; e o patrimônio social e cultural (Coletivo Cultural Noroeste BH, 2021).

A proposta, além de representar parte de um antigo anseio das comunidades do entorno, que remete ao Projeto de Lei 5.573/81 e ao Projeto Parque Carlos Prates de 1982, também é fruto de uma pesquisa realizada pelo Coletivo, por meio da aplicação de um questionário virtual, cujo link foi compartilhado em redes sociais. Este questionário foi respondido por 755 pessoas, dos mais diversos bairros da Região Metropolitana de Belo Horizonte, sendo 60% destes moradores da regional noroeste. Conforme dados apresentados pelo Coletivo, 83,6% das respostas foram favoráveis a ideia da PBH requerer a municipalização da área. Entre as propostas de destinação, a do “complexo de lazer com implantação de área verde e áreas destinadas ao esporte” foi a mais votada (Coletivo Cultural Noroeste BH, 2021a). A constatação da Regional Noroeste como a que menos detém áreas verdes no município de Belo Horizonte também embasa a proposta. Ainda dentro deste complexo de lazer, o Coletivo defende a implantação de um museu dedicado à memória da aviação saudando a imagem de Santos Dumont, mantendo os traçados do Prates, como seus hangares, sua pista e suas aeronaves históricas.<sup>24</sup>

Entretanto, diante do aceno positivo da PBH e do Governo de Minas para a proposta da Associação Voa Prates, que previa a continuidade e ampliação das atividades do Aeroporto Carlos Prates, o Coletivo Cultural teve que retroceder alguns passos na sua pauta, voltando a defender a desativação – antes dada como certa:

“As opiniões do Coletivo divergem das alternativas apresentadas pelo Poder Público [incluindo o pleito da PBH a favor dos aviadores], que apresentam uma ideia voltada ao mercado. As soluções apresentadas não escutam a população, os movimentos, a sociedade e há, simplesmente, uma noção de que aquilo tem que ser transformado em dinheiro e não em qualidade de vida, colocando as pessoas em segundo plano, com a elevação dos planos empresariais, sem um debate, sem uma posição política clara daquilo que se pretende”.<sup>25</sup>

<sup>23</sup> Informações extraídas das atas de reuniões divulgadas nas redes sociais do Coletivo Cultural Noroeste BH.

<sup>24</sup> Baseado na fala do líder do Coletivo, Munish Prém, durante o Evento 3.

<sup>25</sup> Reprodução de fragmento da fala do ex-vereador e membro do Coletivo, Gilson Reis, durante Evento 2.

Contra-argumentando a Associação Voa Prates, o Coletivo Cultural Noroeste se posicionava, não pelo fechamento das escolas de aviação que operavam no Prates, ou contra a própria aviação, mas pela transferência dessas atividades para algum outro lugar cujo entorno não fosse afetado. Além disso, há pelo Coletivo Cultural o entendimento de que, enquanto um equipamento público, o Aeroporto Carlos Prates não cumpria uma atividade social, especialmente para com as comunidades do entorno. Tratava-se, portanto, segundo o Coletivo, de um equipamento mantido com verba pública para o desenvolvimento de empresas privadas, com aeronaves particulares. E que, com a desativação do Prates, o terreno público poderia ser convertido para uma função social efetiva.<sup>26</sup>

“Nós entendemos que cultura é vida. Por isso que a gente defende que aquilo que provoca a morte, seja a morte por acidente, ou, seja a morte cotidiana, a morte a conta gotas, a morte por depressão, que isso seja mudado. Nós não queremos acabar com as coisas, nós queremos mudar e aprimorar as coisas para que elas se tornem mais produtivas para todo mundo. Não estamos lutando apenas pela cultura da região noroeste, estamos lutando pela cultura da cidade de Belo Horizonte. Queremos um espaço que possa abrigar manifestações culturais de todas as possibilidades: congado, quadrilha, carnaval, cerimônia religiosa de todos os tipos. Queremos um espaço eco-cultural multiuso, que tenha área verde e que possa acolher todas as manifestações culturais dessa cidade, ao festival internacional de teatro, quadrilha, feira de artesanato, feiras de indígenas, etc. Cultura gera e faz girar a economia, sim!”<sup>27</sup>

Também destacam-se enquanto formas de manifestação do Coletivo Cultural Noroeste BH: um Ato Público durante uma Diligência Oficial ao Prates, requerida pelo deputado federal Rogério Correia (PT-MG), e realizada com a participação de diversos integrantes da classe política; carreatas; elaboração de um abaixo-assinado virtual; criação de um jingle; panfletagem; exposição de faixas; participação nas audiências públicas; e a articulação entre a classe política e outros movimentos sociais – especialmente aqueles que apresentam pautas que se relacionam com a destinação do terreno (moradia, UPA, cultura).

Após a efetiva desativação do Aeroporto Carlos Prates, o Coletivo Cultural Noroeste BH segue se articulando, como sempre fez, especialmente no cenário político, a fim de propor ideias para os novos usos da área do aeroporto. Suas últimas ações – até a publicação desta dissertação – consistiram no envio de cartas para o Ministro das Relações Institucionais - Alexandre Padilha, à Presidente do Partido dos Trabalhadores – Gleisi Hoffmann, ao Gabinete da Presidência da República, e à Ministra da Cultura - Margareth Menezes, com demandas culturais que poderão ser supridas na destinação do terreno do Prates.

---

<sup>26</sup> Baseado na fala do líder do Coletivo, Munish Prém, durante o Evento 3.

<sup>27</sup> Reprodução de fragmento da fala da líder do Coletivo, Thaís Novaes, durante o Evento 5.

### 6.1.3 Coletivo Atingidos pelo Prates

O Coletivo Atingidos pelo Prates tem como liderança a figura de Luzia Barcelos, ex-integrante do Coletivo Cultural Noroeste BH, e moradora do bairro Jardim Montanhês, situado na direção de uma das cabeceiras da pista do Aeroporto Carlos Prates. Assim como o Coletivo Cultural, o Atingidos pelo Prates reivindicava a desativação do Prates em função da reincidência de acidentes no entorno, além da poluição sonora e da sensação de insegurança, especialmente nos bairros Jardim Montanhês, Monsenhor Messias e nos Caiçaras (Caiçaras, Caiçara-Adelaide e Alto Caiçara). A conversão da sua área em um grande parque ecológico, que abrigasse espaços para atividades culturais, esportivas, e para um museu que guardasse a memória do aeroporto também são pautas comuns entre os dois coletivos.

Tal como o Coletivo Cultural, o Atingidos pelo Prates contou com o apoio técnico da Casa Comum do Núcleo de Estudos Sociopolíticos da PUC Minas, na realização de atividades de mobilização e educação política para com os moradores do entorno. Outro apoiador importante do Atingidos é a Paróquia Nossa Senhora Rainha da Paz, situada no bairro Caiçara-Adelaide, que abrigou alguns dos eventos realizados. O apoio da Paróquia foi justificado pelo Padre Jucimar Pinto de Oliveira, também formado em Arquitetura e Urbanismo, atuante nos trabalhos sociais de assistência à população daquela região, na importância de se pensar em um projeto de novo uso daquela área com as pessoas, e para as pessoas, remetendo ao significado da palavra “coletivo”, contrapondo-se à qualquer projeto de gabinete. Seria, para o Padre, algo diferente do que os parlamentares que defendem as reivindicações dos aviadores fazem, por alegar os acidentes como fatalidades ou justificativa insuficiente para a desativação do Prates:

“E não foi simplesmente um acidente de perder uma aeronave, um prejuízo. Mas foram vidas que se perderam. Então, quando falam aí “só tantas mortes”, isso me dói muito. Porque cada dia perdemos a humanidade. E quando o ser humano perde esse senso de humanidade, perde o senso de que fazemos parte de um todo, aí é triste”.<sup>28</sup>

Parte das ações do Coletivo buscou estimular, nos moradores, o sentimento de pertencimento e patrimônio para com a área do Prates, com atividades de limpeza e caminhada pelo Parque Maria do Socorro Moreira. Entre agosto e setembro de 2022, foram realizadas oficinas com o tema “o que queremos para o Prates”. Ainda em setembro, foi realizado o evento “Abraço o Prates”, com um mutirão de limpeza no parque. Em outubro, foi promovido o “Festival Cultivando Sonhos para o Prates”, na Escola Estadual Professor Moraes – vizinha do

---

<sup>28</sup> Reprodução de fragmento da fala do Pároco da Igreja Nossa Senhora Rainha da Paz, apoiador do Coletivo Atingidos, durante o Evento 5.

aeroporto. Este evento foi vinculado ao Circuito Urbano 2022, de iniciativa do ONU-Habitat Brasil. Na ocasião, foram desenvolvidas oficinas sobre o futuro do Prates para a comunidade do entorno, com uma caminhada até o Parque, onde foi plantada uma muda de árvore. O Festival teve mais duas edições, realizadas em julho e outubro de 2023.

Após o início da desativação do Prates, o Coletivo Atingidos reuniu apoiadores da desativação do aeroporto em uma procissão de Domingo de Ramos, realizada no dia 02 de abril de 2023. Com uma caminhada pelas ruas do entorno, a procissão se encerrou no Parque Maria do Socorro, onde foi celebrada uma missa pelo Padre Jucimar. O antigo “Aeroporto Não” se juntou ao Coletivo Atingidos na criação e publicação de um vídeo, no YouTube, resgatando alguns dos acidentes que envolveram a comunidade do entorno do aeroporto Carlos Prates (Vamos lembrar..., 2023).<sup>29</sup>

Desde então, o Coletivo Atingidos pelo Prates tem acompanhado as informações divulgadas pelo Poder Público sobre a destinação da área, visando a participação nos eventos que discutirão as propostas, até a criação e execução de um projeto concreto, capaz de atender às demandas das comunidades do entorno, antes atingidas pelos transtornos das operações do Aeroporto Carlos Prates.

## **6.2 As esferas do Poder Público e a desativação do Aeroporto**

A desativação do Aeroporto Carlos Prates ocorreu indissociavelmente da ação do Poder Público enquanto Instituição Reclamada, em suas múltiplas esferas e instituições, cada qual com sua intencionalidade, manifestando-se por um, ou outro, lado do conflito, discutindo as questões referentes que levariam à uma tomada de decisão. Deste modo, ainda em 2021, a União deliberava sobre a desativação do Aeroporto e a Associação Voa Prates apresentava ao Governo de Minas e à Prefeitura de Belo Horizonte um novo projeto, feito em parceria com a FIEMG, que previa a eficiência econômica do Aeroporto com a continuidade e ampliação das atividades do Prates. A situação foi discutida pelas partes envolvidas na Audiência Pública da Comissão de Trabalho da Câmara dos Deputados do Brasil, em dezembro de 2021, requerida pelo Deputado Federal Rogério Correia (PT-MG) (Evento 2).

Na ocasião, foi esclarecido que, diante da nova proposta dos aviadores, o Governo de Minas solicitou à Voa Prates uma comprovação da eficiência econômica do aeroporto, que permitisse o estado pleitear a sua atribuição junto à União. De acordo com Hélio Guerra

---

<sup>29</sup> Link do vídeo: <https://youtu.be/WYdm92tcF7Q?si=cU6aRouoLxnWZ>. 81.

Bochardt, membro da Secretaria de Infraestrutura do Governo de Minas Gerais, presente no evento como representante do Executivo Estadual, a União poderia transferir o aeroporto de três formas: a) por operação direta; b) por exploração mista; ou c) por concessão comum. As duas primeiras opções demandariam do Governo de Minas, custos os quais não comportaria, fosse com a contratação de servidor capacitado para operar o aeroporto; fosse com os gastos da licitação para a contratação de um operador. Dessa forma, se fosse comprovada a eficiência econômica do Prates, o ideal seria a transferência da sua atribuição por uma concessão comum, tal como foi feita com o Aeroporto da Pampulha – onde a INFRAERO se manteve como administradora do aeroporto durante todo o processo de transferência e licitação, entregando a administração do equipamento diretamente à concessionária (Companhia de concessão de infraestrutura para mobilidade - CCR). Logo, neste processo, o Governo de Minas assumiria o aeroporto como delegatário, não como administrador, não tendo que dispor de recursos financeiros para mantê-lo.

Portanto, para que o tal estudo fosse elaborado pela Associação Voa Prates, o Governo de Minas solicitou a prorrogação do prazo de desativação do Prates junto à União. Porém, isso não significa que o estado repassaria a administração à Associação. Segundo Hélio Bochardt, se constatada a viabilidade econômica do aeroporto, seria aberto o processo de licitação, seguindo todos os trâmites legais, com consulta pública, audiência pública e leilão.

Por sua vez, a PBH anunciou apoio à proposta da Associação Voa Prates com a FIEMG, por entender que ela tornaria BH uma cidade mais importante no cenário da aviação, além de ser uma proposta mais eficiente e viável para a área. Isto porque, segundo o então vice-Prefeito Fuad Noman, as alternativas apresentadas pela União para a destinação da área após a desativação, implicavam na realização de grandes empreendimentos imobiliários, algo que o entorno não comportaria:

“[...] aquela região já está absolutamente densa de residência, de moradia, um arruamento estreito, o Anel Rodoviário não consegue absorver veículos, a própria Av. D. Pedro II também está complicada. Aquela região, portanto, não comporta mais nenhum tipo de grandes empreendimentos imobiliários. Fazer parque, dá, mas parques e jardins não geram um retorno para um fundo de investimento que eles [União] precisam, de 300 milhões, como para o caso do metrô de BH. Só faríamos isso se tivéssemos verba para implementar os serviços públicos e a mobilidade que a região necessita. Como nós não temos, a gente então pensa em fazer o melhor uso do aeroporto como um todo”.<sup>30</sup>

Na mesma Audiência Pública (Evento 2), frente ao pedido do estado e do município, o então Secretário Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, Ronei Saggiaro

---

<sup>30</sup> Reprodução de fragmento da fala do então vice-prefeito de Belo Horizonte, Fuad Noman, no Evento 2.

Glazmann, fez uma retrospectiva da situação, enfatizando a mudança de cenário entre o anúncio da desativação (agosto de 2020) e a data da audiência, a 15 dias para o fechamento do Aeroporto. Advertiu que não é do interesse da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) desativar aeroportos, muito pelo contrário. Mas que, em função da primeira negativa do estado e do município, toda uma mobilização foi feita envolvendo outras secretarias e até outros ministérios. Portanto, a continuidade ou não do Aeroporto Carlos Prates, já não cabia mais ao Ministério da Infraestrutura – responsável pela SAC. Dependeria das deliberações da ANAC, da INFRAERO, da SPU e do Ministério da Economia.

“A decisão pelo fechamento foi anunciada pelo Ministro Tarcísio em uma reunião com a bancada mineira em Brasília, em que se discutia, entre outros investimentos, a questão da CBTU. Na ocasião, o Ministro Tarcísio foi ovacionado pela iniciativa de dar uma nova destinação a área, e dali foi estipulada a data de fechamento para cerca de 1 ano e 4 meses depois. E a partir de 2021, fomos surpreendidos com uma mudança de cenário. O Governo de Minas passou a ver valor naquele sítio aeroportuário como atividade aeroportuária, pedindo a concessão de um prazo maior para fazer seus estudos e confirmar seu interesse. A PBH pediu a outorga do Prates alegando que ele é muito estratégico para a aviação civil na região metropolitana de BH. Toda a bancada que havia aplaudido o pronunciamento do Ministro Tarcísio no ano anterior, agora questiona o fechamento do aeroporto, por desempenhar atividades – que nós também reconhecemos como muito importante”.<sup>31</sup>

A prorrogação do prazo por quatro meses, ou seja, até 1º de maio de 2022, foi anunciada, na mesma Audiência Pública (Evento 2), por Diogo Mac Cord de Faria – Secretário Especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados do Ministério da Economia – em tese para que os aviadores se organizassem na busca de um novo local para desempenhar as suas atividades. Sem detalhar, o senador Alexandre Silveira (PSD-MG) alegou, em fevereiro de 2022, ter suspenso a inclusão do Aeroporto Carlos Prates e do Parque Linear do Belvedere no projeto Incorpora Brasil – Fundos Imobiliários Federais (NESP, 2022).

Durante esses primeiros quatro meses, tanto a Associação Voa Prates, quanto os Coletivos Cultural Noroeste BH e Atingidos pelo Prates, se articulavam, esperando por uma decisão do Governo de Minas ou da PBH. Contudo, no dia 26 de abril de 2022, o Ministério da Infraestrutura publicou a Portaria nº 459, que estendia o tempo para a revogação da exploração do Aeroporto Carlos Prates pela INFRAERO, que passou de maio, para o dia 1º de janeiro de 2023, para que fosse realizado “o processo de transferência da exploração aeroportuária” (Brasil, 2022). Por estes termos, existia o entendimento de que essas estas datas correspondiam, na verdade, à retirada da INFRAERO da administração do equipamento aeroportuário, com o Governo Federal delegando o Aeroporto às esferas estadual ou municipal,

---

<sup>31</sup> Reprodução de fragmento da fala do Secretário Nacional da Aviação Civil, Ronei Saggiore Glazmann, no Evento 2.

que o concederiam a algum ente privado. Parecia provável, portanto, que o Aeroporto Carlos Prates continuaria funcionando, e que as reivindicações da Associação Voa Prates seriam atendidas.

Por outro lado, o ano de 2022 marcou um período importante na história do país, com acirradas eleições. Alexandre Kalil renunciou ao cargo de Prefeito de Belo Horizonte para disputar o Governo de Minas, sendo derrotado pela reeleição do Governador Romeu Zema. No lugar do Kalil, na Prefeitura de Belo Horizonte, assumiu seu vice, Fuad Noman, que já havia manifestado publicamente seu apoio à continuidade do Aeroporto. Nas eleições presidenciais, Luiz Inácio Lula da Silva derrotou Jair Messias Bolsonaro. Após o período eleitoral, a data foi novamente prorrogada, de 31 de dezembro de 2022, para 1º de abril de 2023, sendo a 4ª data que traria, enfim, um destino ao Aeroporto Carlos Prates e à sua área. De acordo com o Diretor do Departamento de Outorgas da Secretaria Nacional de Aviação, Rafael Pereira Scherer, no Evento 4, esta nova prorrogação atendia ao pedido do Governo de Transição para entender o contexto.

O início do ano de 2023, porém, apresentou um novo contexto. No mês de janeiro, o então Prefeito Fuad Noman começou a divulgar nas redes sociais que estaria negociando, com o Governo Federal, a municipalização do terreno do Prates, a partir da sua efetiva desativação, prevista para o dia 31 de março - data que, até então, era considerada pelos aviadores como, apenas, limite da administração do Prates pela INFRAERO, possivelmente prorrogável. Mas a municipalização anunciada pelo Prefeito não seria para atender ao apelo dos aviadores, como se esperava até então, e sim para o desenvolvimento de um projeto que previa, entre outros equipamentos, a construção de 2 mil moradias no terreno. Em meio a apresentação de projetos para a área, manifestações pró e contra aeroporto, um novo acidente ocorreu no dia 11 de março (Figura 23), desta vez no bairro Jardim Montanhês, cuja aeronave atingiu duas casas, evidenciando ainda mais a pauta pela desativação do Prates (Estillac, 2023).

Figura 23 – Imagem do acidente aéreo ocorrido em março de 2023



Fonte: Ramon Lisboa/EM/D.A Press (ESTILLAC, 2023).

Após o acidente, o Governo de Minas, que aguardava uma resposta da União para a sua solicitação de outorga do Prates – feita em novembro de 2022 – emitiu o ofício Seinfra/DTA nº 27/2023, de 14 de março, manifestando desinteresse na exploração do Aeroporto. No dia 20 de março, a INFRAERO notificou os concessionários a quitarem suas pendências e esvaziarem os hangares até o dia 31 de março - passada esta data, o Prates não poderia receber nenhum pouso. Através do apoio de integrantes da classe política, os aviadores tentaram reverter a iminência do fechamento. A deputada federal Greyce Elias (Avante-MG) elaborou um Projeto de Lei propondo que o Aeroporto Carlos Prates funcionasse por mais 24 meses (Prates, 2023). O PL não entrou em votação. Segundo a deputada, durante o Evento 4, o prazo não seria para desmobilização do aeroporto, e sim para que se fizessem uma discussão “a altura” sobre a melhor modelagem (econômica) que manteria o Prates em funcionamento. O posicionamento da deputada foi criticado pelo Coletivo Cultural Noroeste BH, que expôs, durante um “Ato a favor da vida”, uma faixa (Figura 24) afirmando que Greyce Elias apoia mortes (Coletivo Cultural Noroeste BH, 2023). Por sua vez, no dia 29 de março, o Governador de Minas Gerais, Romeu Zema, tentou negociar com o Governo Federal, uma prorrogação do prazo para o esvaziamento dos hangares para mais 6 meses, não obtendo sucesso (Costa, 2023).

Figura 24 – Imagem da faixa do Coletivo Cultural Noroeste BH durante Ato pela vida



Fonte: Coletivo Cultural Noroeste BH, 2023 (Facebook).

No dia 02 de abril, o movimento Atingidos pelo Prates organizou uma procissão de Domingo de Ramos – das ruas do entorno do Prates, para dentro do Parque Maria do Socorro Moreira – para celebrar o início do fechamento do Aeroporto Carlos Prates. Entre os participantes do evento, destacaram-se a comunidade da Paróquia Nossa Senhora Rainha da Paz, o deputado federal Rogério Correia, e outros apoiadores da desativação do aeroporto.

Até o dia da desativação, 31 de março, os empresários e funcionários do Aeroporto conseguiram retirar apenas 80% da frota e do maquinário, visto que algumas aeronaves ainda estavam desmontadas e em manutenção. A partir do dia 1º de abril, o Aeroporto passou a ser controlado pela Prefeitura, com autorização da ANAC para orientar decolagens das aeronaves que restaram, até o dia 31 de maio. Com receio de que o terreno fosse invadido, a Prefeitura montou um posto fixo da Guarda Municipal, que fazia a vigilância 24 horas por dia, e controlava a entrada dos aviadores que ainda realizavam as suas manutenções na área do Aeroporto.

Entretanto, aviadores divulgaram na mídia que algumas salas do Aeroporto foram arrombadas e furtadas, o que a PBH classificou como “comunicação de falsa denúncia” -

registrando um boletim de ocorrência, solicitando providências contra a divulgação de crimes não constatados (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023).

Terminado o prazo para o fim das decolagens, no dia 31 de maio, a pista foi pintada com vários X, cumprindo determinação da ANAC para sinalizar a desativação da pista (Figura 23). Cinco aeronaves com manutenção não concluída saíram do aeroporto por via terrestre. O prazo para a retirada completa das aeronaves restantes, e para o encerramento de processos administrativos, foi até o dia 30 de julho de 2023 (Falabela, 2023).

Figura 25 – Imagem da pista do Aeroporto Carlos Prates oficialmente desativada



Fonte: Amir Martins / Drone (Falabela, 2023).

### 6.3 Desdobramentos: manifestações e desafios

O processo de desativação do Aeroporto Carlos Prates não representou o fim do conflito, muito pelo contrário. Os agentes promoveram uma série de eventos: os Coletivos se juntaram em manifestações, reafirmando e comemorando a desativação; A Associação Voa Prates se manifestou contra o fim do Aeroporto; O Poder Público deu início a uma série de eventos onde se destacaram três pautas: a decisão sobre a desativação do Prates, a realocação das atividades realizadas no Aeroporto e o destino da sua área – que atraiu novos grupos, por novas reivindicações.

### 6.3.1 A decisão pela desativação

A confirmação da data de 1º de abril como limite para as operações no Aeroporto Carlos Prates foi vista com surpresa pela Associação Voa Prates. Até então, para eles prevalecia a expectativa de que haveria uma nova prorrogação, ou que o Aeroporto seria, enfim, transferido à outra entidade. Enquanto o Prates operava apenas decolagens, a Voa Prates rebatia os anúncios do Poder Público de que o Aeroporto já estaria desativado, pois ainda se operavam decolagens ali, sendo possível – na visão dos aviadores – a reversão do fechamento.

Além da realização de mobilizações pelas ruas do entorno do aeroporto – especialmente do Padre Eustáquio – a Associação manifestou sua indignação em audiências públicas e outros eventos promovidos pelo Poder Público, indagando o que justificou o fechamento do Prates. A pauta dividiu os parlamentares das esferas municipal e estadual. Entre os parlamentares que apoiaram a Associação Voa Prates, e a própria Associação, a desativação foi atribuída à uma “briga política”, contestando as posições dos Executivos Federal, Estadual e Municipal.

No Evento 4, em abril de 2023, deputados estaduais questionaram o fechamento do Aeroporto Carlos Prates:

“Não se fecha infraestrutura. Além do próprio fechamento, é muito preocupante a maneira como está sendo feita esse fechamento, de maneira açodada, sem debate público, e sem uma definição sobre o destino da área. [...] O Governo Federal quer ficar livre do custo do aeroporto. A Prefeitura quer ficar livre de pessoas reclamando que tem avião subindo e pousando. Não há uma discussão profunda. A preocupação da PBH e do governo do estado é de ‘se cair um avião aqui, de quem é a culpa?’. A culpa é de quem for apontado pela perícia”.<sup>32</sup>

No mesmo evento, as falas de alguns deputados ainda questionaram a participação do Governo de Minas no contexto do aeroporto. Na visão deles, o fato de ter sido usuário do Prates, com hangaragem e treinamento das forças de segurança, além da manutenção das suas aeronaves, o Governo Estadual deveria ter se interessado prontamente pela continuidade do equipamento. Também foi criticada a condicionante do estado de requerer da Associação Voa Prates um estudo de viabilidade do aeroporto para executar alguma ação a favor da continuidade do Prates: “Como que o Estevam que está lá com sua escola de aviação vai apresentar um projeto pra área toda? Ele é investidor de quê? Qual habilidade que ele tem de uma PPP, sem autonomia?”<sup>33</sup>

<sup>32</sup> Reprodução de fragmento da fala do Deputado Estadual João Vitor Xavier (CIDADANIA-MG), durante o Evento 4.

<sup>33</sup> Reprodução de fragmento da fala do deputado estadual Bim da Ambulância (AVANTE-MG), durante o Evento 4.

Apoiadora da continuidade do Aeroporto Carlos Prates, a Deputada Estadual Greyce Elias (AVANTE-MG) relatou, durante o Evento 4, que se comprometeu a custear a manutenção do Aeroporto com emendas parlamentares até que o Prates fosse transferido para a esfera privada, caso o Governador Romeu Zema conseguisse prorrogar o prazo com o Governo Federal. Para dispor a quantia necessária, de cerca de R\$250.000,00, a deputada alegou que, até, atrasaria obras da sua pasta, que estariam em andamento, no Alto do Paranaíba. A ação foi abraçada por outros deputados, como o Noraldino Junior (PSB-MG), que propôs a assinatura de um requerimento onde anularia o Ofício emitido pelo Governo Estadual em 14 de março, que manifestava desinteresse no aeroporto, e garantiria a sua manutenção por mais 12 meses, através de emendas parlamentares.

A indicação de aporte de emendas não foi assinada por todos os parlamentares da mesa. Justificando a sua posição, a deputada Ana Paula Siqueira (REDE-MG) ressaltou que, durante aquela audiência (Evento 4), recebeu mensagens de uma parcela da população que não estava presente no evento que não deveriam ser negligenciadas, como as que pediam pela desativação do Aeroporto. E destacou que a Assembleia Legislativa é um espaço de escuta para com todas as partes, um espaço de diálogo – mesmo que dificultoso, sendo este o papel do Poder Público para se encontrar uma solução, avaliando todos os impactos possíveis no que concerne a desativação do Aeroporto Carlos Prates. Destacou, ainda, que aquela discussão era feita pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, que é algo que deve ser pensado caminhando junto com o desenvolvimento sustentável, com a qualidade de vida, questões também relacionadas a pautas de outros grupos que enxergam na área do aeroporto o local onde se pode atender as suas reivindicações, como a questão da moradia. A deputada ainda destacou a sua origem, advinda de movimentos populares, não sendo usuária do Prates até mesmo enquanto deputada, e por isso suas emendas são dedicadas à outras pautas:

“Os deputados aqui assinaram a indicação de aporte de emendas parlamentares para solução deste problema. Eu não assinei, e não assinarei. As emendas parlamentares sobre as quais eu posso indicar, elas são indicadas e continuarão sendo indicadas para o fortalecimento das políticas públicas que o Governo não consegue atender. Eu tô falando de prevenção, eu tô falando de enfrentamento às diversas violências que impactam não só as mulheres, mas toda a população; tô falando de política de oportunidade de acesso, de saneamento básico, de água, de cultura, de habitação, de saúde pública. Os recursos de emenda parlamentar do meu mandato elas vão atender essas necessidades”.<sup>34</sup>

Por sua vez, na mesma ocasião, o representante do Governo Estadual, Aaron Duarte Dalla – subsecretário de Mobilidade da Secretaria de Estado de Minas Gerais – reiterou que a

---

<sup>34</sup> Reprodução de fragmento da fala da deputada estadual Ana Paula Siqueira, durante o Evento 4.

decisão pelo fechamento do Aeroporto Carlos Prates foi tomada pela União, e que o Governo de Minas se colocava a disposição para dialogar, no sentido de “apoiar toda desmobilização possível”.

No âmbito municipal, os aviadores questionavam a mudança de posição da Prefeitura de Belo Horizonte, especialmente do então Prefeito Fuad Noman. No Evento 6, em abril de 2023, os aviadores narram uma reunião privada com o Prefeito Fuad, que à época se dizia apoiador da continuidade do Aeroporto, e convidou os aviadores para seguirem juntos se quisessem, pois o Governo de Minas também havia recebido a proposta de outorga do Prates pela União, e teria preferência. “O que mudou? Mudou que depois de um acidente [referindo-se ao último, do dia 11/03], alguns gestores públicos começaram a usar disso pra aparecer na mídia”.<sup>35</sup>

Outros integrantes da Associação também rememoram conversas em reuniões privadas com outros representantes do Poder Público do âmbito federal. Tais falas, atribuídas à liderança da SAC e ao Ministro Márcio França relatam que a desativação já não caberia ao Governo Federal, mas sim à Prefeitura se dispor a administrar o Aeroporto Carlos Prates. Mais uma vez é evidenciada a questão jurídica envolvida, com relação aos termos e aos documentos utilizados como determinantes no processo de desativação. A Associação reconhecia o convênio de delegação sobre a área do Prates, assinado entre a PBH e a União, como o repasse da transferência para exploração da área, não necessariamente como um acordo para a desativação do aeroporto:<sup>36</sup>

“A ANAC e a INFRAERO não fecham nada, ela só obedece. A questão de NOTAM, de ROTAER, essas nomenclaturas da aviação são consequências da decisão de quem está operando o Aeroporto. E no momento é a Prefeitura, aquele documento é a delegação da exploração do Aeroporto. A INFRAERO e a ANAC obedeceram a solicitação que o próprio Presidente agora da SAC deixou claríssimo em reunião com o Ministro Márcio França que pode ser revogado a qualquer momento, dependendo do que os órgãos envolvidos quiserem”.<sup>37</sup>

Os aviadores ainda rebateram as justificativas utilizadas para o fechamento do Prates. Interrogam sobre a inexistência de qualquer documento relacionado ao aeroporto que questione a segurança das suas operações. A questão do déficit financeiro – outra justificativa apresentada – foi refutada pela Associação que alegou um estudo sobre as finanças do Prates, onde foi

---

<sup>35</sup> Reprodução de fragmento da fala do Presidente da Associação Voa Prates, Estevam Velásquez, durante o Evento 6.

<sup>36</sup> Baseado nas falas de Marco Antônio e Estevam Velásquez, membros da Associação Voa Prates, durante o Evento 6.

<sup>37</sup> Reprodução de fragmento da fala, Estevam Velásquez, Presidente da Associação Voa Prates, durante o Evento 6.

constatado que a INFRAERO, além de ser um “cabide de empregos”, atribuía ao aeroporto custos que não correspondiam ao seu funcionamento.<sup>38</sup>

Diante da fala dos aviadores, alguns parlamentares lamentaram não ter o poder para reativar o Aeroporto, sugerindo que o Prefeito Fuad Noman conseguiria resolver a questão com “uma canetada”. Durante o Evento 11, o vereador Jorge Santos (REPUBLICANOS-MG) declarou não reconhecer a desativação do equipamento, por não haver lei ou decreto que a tivesse determinado. Deste modo, Jorge Santos definiu o período como uma “interrupção” das atividades do Prates, na crença de que ainda seria possível, não a “volta do aeroporto”, mas “deixar a família trabalhar”.

Estas discussões sobre a decisão pelo fechamento do Aeroporto Carlos Prates, presentes em várias audiências públicas, não contaram com a participação dos coletivos que reivindicavam a desativação do Prates, como o Coletivo Atingidos pelo Prates e o Coletivo Cultural Noroeste BH. Para eles, bastou a justificativa de que a decisão teria sido tomada pela União, também influenciada pelos anos de manifestações de moradores das comunidades do entorno, apoiadas por integrantes da classe política, como o Deputado Federal Rogério Correia. O Coletivo Cultural, inclusive, expôs faixas em agradecimento ao Presidente Lula e ao Rogério Correia, reconhecendo sua participação, de mais de 30 anos, na luta pela desativação do Prates, no entorno do terreno do aeroporto (Figura 25).

---

<sup>38</sup> Baseado nas falas: do membro da Associação Voa Prates, Marco Antônio; e do Vereador Bráulio Lara (NOVO-MG), respectivamente nos Eventos 6, 8 e 9.

Figura 26 – Imagem de faixa em manifestação do Coletivo Cultural Noroeste BH



Fonte: Coletivo Cultural Noroeste BH, 2024 (Facebook).

Quem representou a PBH em muitas dessas discussões sobre o Prates, foi a assessora do Gabinete do Prefeito, Natália Ribeiro Araújo, designada para a situação do Aeroporto. Durante o Evento 6, em abril de 2013, Natália esclareceu que a PBH não tinha competência para deliberar sobre a continuidade do Aeroporto, e que os documentos que determinaram a sua desativação foram emitidos por instituições vinculadas à União, como as Portarias e a NOTAM, emitida pela ANAC. Também esclareceu que a PBH não teve participação em reuniões com a União que pudessem ter como pauta o significado desses documentos e a continuidade do Prates. Muito pelo contrário, a desativação foi determinada pela própria União, que chamou a PBH, apenas, para discutir um futuro para a área, após a desativação. Reiterou, ainda, que as deliberações para a desativação do Aeroporto Carlos Prates, como as Portarias mencionadas, têm origem no Governo Bolsonaro.

“Essa não é uma história conosco – desta gestão atual com os ministérios, porque foi uma definição ainda do Governo Bolsonaro – a Portaria é do Governo Bolsonaro, a gente entra nesse diálogo agora com o atual governo, e o debate não é mais de fechar ou não fechar, isso chegou pra gente como algo já definido. O que chegou pra gente foi: nós fomos convidados para sentar com a União para definir a destinação e os projetos que Belo Horizonte teria para a área caso a decisão, após o encerramento das atividades, fosse a doação à PBH.<sup>39</sup>”

<sup>39</sup> Reprodução de fragmento da fala da Natália Ribeiro Araújo, então assessora do Gabinete do Prefeito Fuad Noman, responsável por representar a PBH nas questões sobre o Aeroporto Carlos Prates, durante o Evento 6.

Por outro lado, quase 1 ano após o fechamento do Aeroporto Carlos Prates, durante o Evento 11, em fevereiro de 2024, o Vereador Bráulio Lara definiu o fechamento do Aeroporto Carlos Prates como “uma encomenda pessoal” do Deputado Federal Rogério Correia, endossada pelo Prefeito Fuad. Também, segundo Bráulio Lara, o Deputado Federal e o Prefeito estariam fazendo política populista ao prometer a construção de moradias populares na área do aeroporto visando as suas pré-candidaturas nas eleições para a Prefeitura de Belo Horizonte, em 2024.

O fato é que a busca por uma responsabilização sobre a decisão de fechar o aeroporto também expressa a relação da multiterritorialidade entre as instâncias do Poder Público e os aviadores. Desde a realização do Evento 2, em dezembro de 2021, diante da proposta da Associação Voa Prates e a primeira mudança de posição dos Executivos Estadual e Municipal, a União já considerava uma tarefa difícil o impedimento da desativação. Afinal, até aquele momento, a pauta da desativação havia mobilizado várias instâncias do Poder Público, com seus múltiplos e respectivos interesses, pensando na destinação daquela área.

Se o projeto dos aviadores, em um primeiro momento, foi abraçado pela Prefeitura e pelo Governo Estadual, não fica claro se também o foi pela União. Até então, as ações concretas do Governo Federal, de Jair Messias Bolsonaro, levam a crer que a ideia principal era transformar a área do aeroporto em lucro para os cofres públicos - o que não se concretizou, talvez, pela falta de um alinhamento político. O acontecimento das eleições em 2022 e as mudanças de gestão permitiram o alinhamento político que faltava, entre o município e a União, para se ter a definição de manter a proposta de fechamento do aeroporto, e para uma ação conjunta quanto a destinação da área. Apesar de reafirmarem a decisão da gestão anterior, o que a União e a Prefeitura fazem é manter a responsabilidade sobre o fechamento do aeroporto à gestão anterior do Governo Federal.

### ***6.3.2 O destino das operações do Prates***

Uma preocupação relativa ao fechamento do Aeroporto Carlos Prates se direcionava à reterritorialização, isto é, ao destino das suas operações: tanto das escolas, quanto das oficinas e dos treinamentos das forças de segurança do Estado de Minas Gerais. Trata-se de um questionamento discutido pelos diversos agentes: “pró” e “contra” Prates, além das muitas instâncias do Poder Público. Alternativas eram apresentadas com menções a outros equipamentos aeroportuários, públicos e privados, do estado de Minas Gerais.

Neste contexto, ressalta-se que a utilização do Prates era feita através do arrendamento de áreas dentro dele, com contratos firmados entre a INFRAERO e cada uma das empresas. Na iminência da desativação, a INFRAERO era orientada a rescindir estes contratos, de acordo com cláusulas que poderiam prever, inclusive, o pagamento de multas. Encerrado o contrato, cada empresa seria responsável por buscar o seu próprio caminho, ou seja: outro aeroporto onde pudesse operar. Deste modo, não se tratava de uma decisão de curto prazo, visto que envolvia questões econômicas e concorrenciais.<sup>40</sup>

Em princípio, foi especulada a transferência das operações do Prates para o Aeroporto da Pampulha. Entretanto, a inviabilidade dessa transação foi constatada, até mesmo, pelo Coletivo Cultural Noroeste BH. No relato sobre a Diligência Oficial realizada no Prates em agosto de 2021, onde se manifestou, o Coletivo Cultural mencionou os empecilhos: a incapacidade física, porque o Prates possuía 15 hangares em funcionamento, enquanto o Aeroporto da Pampulha dispunha de apenas 1 hangar vago; o fator econômico, pois os valores empregados no Pampulha eram mais elevados que os do Prates; a incompatibilidade entre as velocidades das aeronaves das escolas de aviação e as aeronaves a jato – constantes no Pampulha – que restringiam os voos de instrução (Coletivo Cultural Noroeste BH, 2021b).

Outro destino especulado era o Aeródromo Inhotim, ainda em construção, no município de Betim, com previsão de conclusão para o segundo semestre de 2025. A negativa sobre uma possível realocação das atividades do Prates em Betim foi anunciada pelo Prefeito do município, Vittorio Medioli, através de uma carta lida pelo Deputado Estadual Roberto Andrade no Evento 4, em abril de 2023. Além deste novo equipamento aeroportuário se tratar de uma iniciativa da esfera privada, são previstas no novo equipamento operações incompatíveis com as atividades do Prates, inviabilizando a transferência.

Com a ratificação da inviabilidade de uma transferência para os equipamentos aeroportuários mais próximos, a Associação Voa Prates protestava pela continuidade do Prates, e criticava a postura da INFRAERO, bem como do Poder Público. Segundo a Associação, não foi dado tempo, nem qualquer incentivo ou alternativa aos empresários. Os aviadores também alegavam que o tipo de empresas que utilizavam o Prates é altamente regulamentado, e a sua instalação em outros locais demandariam tempo e alto investimento. Consideravam-se saindo do Prates com “uma mão na frente e outra atrás”, “jogados ao descaso”. Questionavam, ainda, a situação dos alunos das escolas de pilotagem, cujos estudos dependiam do Fundo de

---

<sup>40</sup> Baseado na fala do Ronei Saggiore Glazmann – Secretário Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, durante o Evento 2.

Financiamento ao Estudante do Ensino Superior (FIES), e não teriam, portanto, condições de se mudar para outros municípios do estado.<sup>41</sup>

Durante o Evento 5, após a desativação do Aeroporto Carlos Prates, o deputado federal Rogério Correia – ativista pelo fechamento – justificou a resistência dos aviadores pelos fatores econômicos, como ter de pagar mais em outros aeroportos. Reiterou que o FIES dos alunos não seria interrompido por causa da desativação, porque ele financia a instituição de ensino superior – que continuaria em atividade. Destacou, ainda, que sempre tentou negociar com a Voa Prates as alternativas de destino das empresas, mas que sempre recebeu intransigência, porque para eles “a questão era ficar ou ficar, não existia um plano B.

Quanto às operações das Forças de Segurança, o Ministério de Justiça e Segurança Pública, através da Divisão de Operações Aéreas (DOA), informou que a desativação do Aeroporto Carlos Prates interrompeu a formação de 4 oficiais da Polícia Rodoviária Federal (PRF). Também salientou a importância do Prates como “imprescindível”, ainda que utilizado “de modo indireto” pelas operações de aviação de asa fixa da PRF, que se concentraram no Aeroporto da Pampulha nos últimos 36 meses:

“Sempre que uma aeronave realiza uma navegação é mandatório que esta defina para o seu destino um outro aeroporto como alternativa. Afinal, por inumeráveis fatores, pode não ser possível realizar o pouso no destino proposto e então ser necessário partir para o aeroporto de alternativa. [...] o aeroporto Carlos Prates é uma ótima opção de alternativa para o aeroporto da Pampulha, no qual com frequência a aviação de asa fixa da PRF opera” (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA, 2023).

O Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais (CBMMG), a Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG) e a Polícia Civil de Minas Gerais (PCM), por meio da Secretaria de Estado de Governo do Estado de Minas Gerais, informaram que suas atividades não foram impactadas pela desativação do Prates. As corporações afirmaram, também, já terem se adaptado às alternativas para a realização dos seus treinamentos (MINAS GERAIS, 2023). Quase 1 ano após o fechamento do aeroporto, durante o Evento 11, o presidente da Associação Voa Prates questionou os custos com o treinamento das forças de segurança do estado, desde então realizadas no aeroporto privado da Serra do Cipó.

Quanto ao destino das empresas que utilizavam o Prates, cada uma teve de buscar a sua própria alternativa. Um ano após a desativação, o Aeroclube do Estado de Minas Gerais – que deu origem ao Aeroporto Carlos Prates – se encontrava fragmentado por 5 galpões em bairros de Belo Horizonte, exigindo o trabalho constante de montagem e desmontagem das aeronaves,

---

<sup>41</sup> Baseado na fala do Estevam Velásquez, Presidente da Associação Voa Prates, durante o Evento 2.

além do transporte até algum aeroporto. Segundo a fala do Leonardo Paixão, presidente do ACEMG, apenas duas aeronaves do Aeroclube eram mantidas em atividade, respectivamente nos aeroportos de Pará de Minas e de Bom Despacho.

A Starflight – escola de pilotagem e oficina de manutenção de aeronaves – teve a sua sede no Prates, com 4 anos de construção, desmontada com cerca de 30% de aproveitamento. Suas operações foram divididas entre os aeroportos dos municípios de Pará de Minas e Bom Despacho. Em Pará de Minas, onde a empresa já possuía um terreno que equivale a 20% da área que dispunha no Prates, abrigou a escola. A oficina de manutenção foi instalada em um hangar em Bom Despacho. Mas até 1 ano após a desativação do Prates, os novos locais ainda não possuíam estrutura pronta para abrigar todas as aeronaves, que ficavam expostas à ação do tempo. O proprietário da empresa, Francisco Pio, ainda reconheceu o apoio da ANAC nesse processo de transferência, sendo “muito compreensiva” com as recomendações e homologações necessárias para a adequação dos espaços. E questionou a falta de apoio por parte das diferentes esferas do Poder Público:

“Portanto, a Starflight teve que sair do Aeroporto Carlos Prates de uma forma não programada [...], não me venham com essa história de ‘ah, mas vocês já sabiam que o aeroporto ia fechar, já poderiam ter tomado providências’. Isso não procede porque todos nós sabemos que a previsão era transferir a administração do aeroporto – passar da INFRAERO pra entidade privada. Quando nós tomamos conhecimento do fechamento real, nos deram 20 dias para deixar o aeroporto”.<sup>42</sup>

Das 5 escolas que funcionavam no Prates, apenas 1 continua em atividade em Belo Horizonte. Nem todas as empresas, porém, conseguiram se reterritorializar. Segundo a fala do Presidente da Associação Voa Prates durante o Evento 11, duas escolas e duas oficinas deixaram de existir, o que configura a desterritorialização. A ideia presente na proposta de nova utilização da área do aeroporto, que prevê espaços para as aulas teóricas, além da criação de um museu – que seriam resquícios da territorialidade dos aviadores, são criticadas pelos aviadores.

### ***6.3.3 O destino da área***

Reivindicada e especulada há muitas décadas, a desativação do Aeroporto Carlos Prates sempre foi uma pauta seguida pela destinação da sua área. Essa especulação emergia propostas de diferentes agentes, como de entes públicos, estudiosos da área do urbanismo e grupos da sociedade civil, que enxergavam numa possível desativação do Prates a oportunidade de utilização do seu terreno para o suprimento de demandas de setores específicos, tanto do seu

---

<sup>42</sup> Reprodução de fragmento da fala do Francisco Pio, empresário associado à Voa Prates, durante o Evento 11.

imediatamente entorno, quanto da sua região, ou da cidade como um todo. Compreende, portanto, a reterritorialização da área, por outros grupos. Ressalta-se que os próprios coletivos que reivindicavam a desativação do Prates, como o Coletivo Cultural Noroeste BH e o Atingidos pelo Prates também apresentavam ideias para a destinação da área. Neste contexto, o fechamento efetivo do Prates em 2023 evidenciou determinadas pautas, debatidas em uma série de eventos, onde os defensores da continuidade do Prates, além de se manifestarem contra a desativação, rebatiam as novas propostas de utilização do terreno.

Entre os meses de abril e maio de 2023, o Poder Público realizou reuniões e audiências públicas sobre o destino do Aeroporto, onde os grupos envolvidos na pauta da desativação também se fizeram presentes, discutindo as propostas. Neste contexto, destaca-se o posicionamento do Coletivo Cultural Noroeste BH – precursor na reivindicação de novos usos para a área do aeroporto – defendendo a sua transformação em um grande “espaço eco-cultural multiuso”, capaz de receber grandes eventos culturais, ao mesmo tempo em que se preserve as áreas verdes e a memória do antigo aeroporto. Entretanto, diante das novas propostas, surgem falas pelo coletivo a favor de uma conciliação dos diferentes interesses naquela área, e não mais na sua conversão completa. Para Munish Prém, durante o Evento 7: “Não somos contra nada naquele terreno. Contanto que seja feito com planejamento. Somos a favor de moradia? Sim. Contanto que seja feito com responsabilidade, com estudo”.

Assim como o Coletivo Cultural, o Atingidos pelo Prates defendia a implantação de áreas verdes, culturais e de lazer na área do Aeroporto Carlos Prates, ressaltando a responsabilidade do Poder Público no desenvolvimento de estudos que constatassem a viabilidade das propostas. Também se manifestavam pela escuta democrática das demandas da população - especialmente daqueles que vivem perto do terreno, e que podem ser impactados, positivamente ou não, por qualquer tipo de empreendimento feito ali. Suas ações buscavam atrair a população para os eventos onde se pudesse discutir essas questões, em parceria com a Casa Comum da PUC Minas.

Em contraponto, a participação da Associação Voa Prates buscou, nesses eventos, rechaçar as propostas dos outros grupos. Primeiro, questionavam a implantação de um parque no terreno, utilizando como exemplo o histórico do Parque Maria do Socorro Moreira. De acordo com um dos membros da Voa Prates, confiar a administração de um parque naquela área à PBH, seria como “confiar a guarda de uma criança a um condenado por estupro”. Também questionavam a inacessibilidade da população a áreas verdes já existentes, próximas ao terreno do aeroporto – como a mata da PUC e a mata da UFMG.

Cabe ressaltar o sentido que o apoio da ASBAPE atribui ao contexto. Se o Coletivo Atingidos pelo Prates busca representar, em grande medida, os moradores dos bairros Jardim Montanhês, Monsenhor Messias e os Caiçaras - aparentemente mais afetados pelas operações do aeroporto, em virtude da posição que ocupam, a ASBAPE representa o bairro que abriga o próprio aeroporto. Nesse sentido, a fala dos representantes da ASBAPE aparece como um contraponto, como se os movimentos pela desativação não representassem toda, ou a maioria, da população do entorno do Prates. Além disso, o fato de a implantação do aeroporto preceder a conformação dos bairros – principalmente aqueles representados pelos movimentos a favor da desativação – costuma ser usado nas falas dos apoiadores do Prates, no que tange o direito de escolha do local de moradia, numa forma de deslegitimar as manifestações opositoras. Para eles, se a região dos Caiçaras se sente afetada pelas operações aeroportuárias, os moradores do Padre Eustáquio seriam diretamente afetados pela proposta da PBH para a destinação do terreno, de implantação de moradias populares:

“Há quem entenda que não deveria manter o aeroporto, e que teria que retirar porque um cara construiu um prédio na reta da cabeceira da pista, que eu não sei quem da política urbana autorizou adensamento numa cabeceira de pista [...]. Tem um monte de construção lá, que eu não sei porquê está lá, mas está. E a população lá do Caiçara pode, às vezes, falar ‘olha, poxa, eu não gostaria de ter um avião aqui’, mas o aeroporto tem 80 anos! Ninguém abriu a janela, olhou pra lá e viu um pasto com uma fazenda: todo mundo viu um aeroporto. Então, a gente tem que reestabelecer algumas questões, porque a discussão que a gente está pondo aqui, ela não é do projeto que estão propondo lá. [...] Nós fomos chamados aqui, pautados pelos moradores do bairro Padre Eustáquio, que começaram a ficar muito preocupados com a mudança radical de perfil da região. Porque na hora que você pega e coloca um projeto de moradia popular que alavanca pessoas que militam, não só em Belo Horizonte e Região Metropolitana - quiçá, até de outros estados – pra enfiar todo mundo lá”.<sup>43</sup>

O museu proposto pela PBH chegou a ser chamado de “museu cemitério”, alegando que museus dedicados à aviação em outros lugares do mundo funcionam dentro de aeroportos ativos, não em aeroportos desativados. Dessa forma, os aviadores permaneciam defendendo a continuidade do Prates, com a execução da proposta elaborada por eles, em parceria com a FIEMG – que seria capaz de coadunar parque, áreas de lazer e museu, além de outros equipamentos – com o aeroporto em funcionamento.

Ainda participaram desses eventos: movimentos por habitação; movimentos pela cultura – quadrilheiros, sambistas, carnavalescos, circenses; movimentos por esporte; movimentos pela saúde – especialmente pela UPA Noroeste; Casa Comum – PUC; além de arquitetos e urbanistas, e representantes de secretarias e de outras entidades públicas. Segundo

---

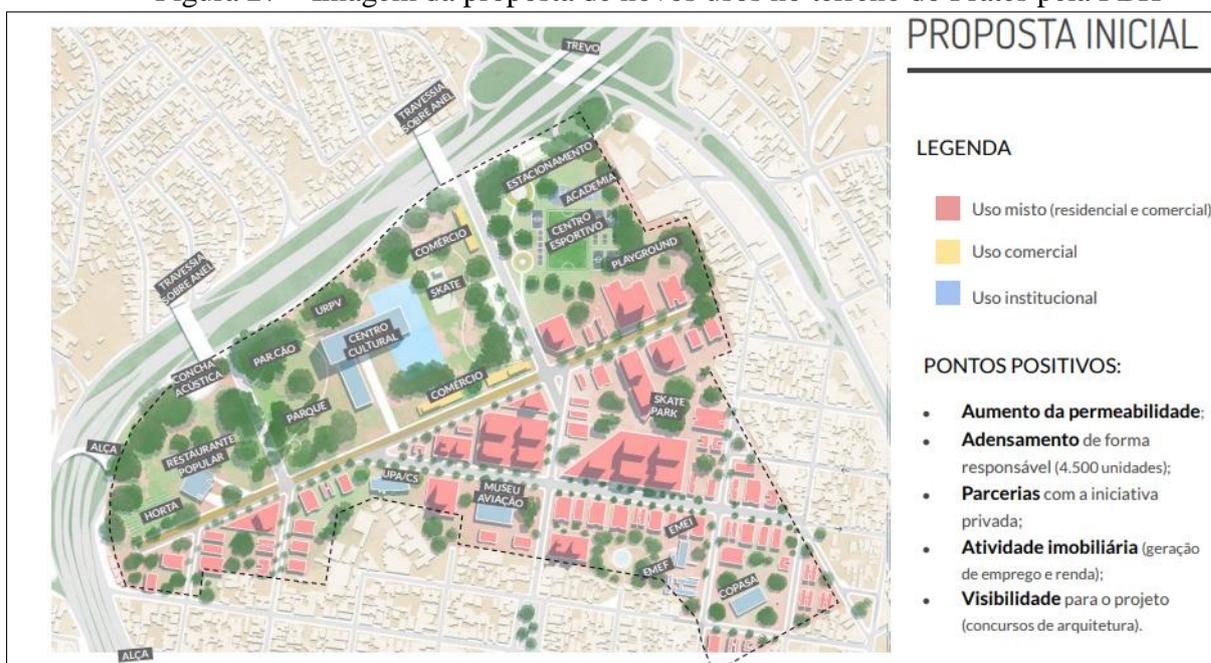
<sup>43</sup> Reprodução de fragmento da fala do vereador Bráulio Lara, durante o Evento 9.

a PBH, o diálogo nesses eventos seria fundamental para a elaboração de uma nova proposta, coletiva, que buscasse atender as partes envolvidas de alguma forma. Esta proposta seria uma exigência da União à PBH, para que a área fosse, enfim, municipalizada.

Como fruto dessas reuniões, uma nova proposta de utilização da área foi apresentada pela PBH no dia 17 de julho de 2023, em um evento no Centro de Referência da Pessoa Idosa, localizado no bairro Monsenhor Messias. Presidida pelo Secretário de Governo da PBH, Josué Valadão, a apresentação foi assistida pelos diversos grupos que participaram dos eventos anteriores, além de cerca de 500 integrantes da Pastoral dos Sem Casa. Destaca-se, também, a presença de integrantes da classe política que participaram ativamente das discussões pró e contra aeroporto, como o Deputado Federal Rogério Correia (PT-MG) e os vereadores Bruno Pedralva (PT-MG) e Bráulio Lara (NOVO-MG).

A nova proposta foi embasada por um estudo, feito pela Subsecretaria de Planejamento Urbano (SUPLAN), e apresentado no primeiro momento do evento. Tal estudo era composto pela análise do tempo de deslocamento entre as ruas de residência dos moradores do entorno à equipamentos: esportivos, culturais, educacionais, comerciais, de saúde e de lazer – previstos na proposta. Estes equipamentos seriam conciliados a cerca de 4500 moradias, de variadas tipologias habitacionais. O número de moradias foi embasado pela análise do entorno do aeroporto, fruto do mesmo estudo, que apontou uma baixa densidade demográfica (Figura 26).

Figura 27 – Imagem da proposta de novos usos no terreno do Prates pela PBH



Fonte: SUPLAN, 2023.

Em suma, a nova proposta da PBH corresponde à implantação de um novo bairro, com equipamentos que eram escassos naquela região, e que atenderá, também, à novos moradores. Definições sobre os investimentos necessários para o desenvolvimento do projeto não foram explicados, tendo como justificativa a espera pela transferência definitiva da posse do terreno para o município. Deste modo, não se tratava de um projeto pronto. Os secretários da PBH destacaram a necessidade da realização de novos encontros com moradores do entorno, que apresentarão sugestões para o aprimoramento daquela proposta.

Por outro lado, com problemas técnicos no som, a apresentação do estudo e do projeto por representantes da PBH, foi interrompida por protestos de integrantes da Voa Prates à fala do Secretário de Governo da PBH, Josué Valadão, que afirmou que aquela área não cumpria função social enquanto aeroporto. Além da contrariedade pela fala do secretário, os aviadores reivindicavam a fala em defesa da continuidade do Prates. Houve discussão, gritos e vaias entre a Voa Prates e os outros grupos presentes, principalmente dos movimentos de luta por moradia, em maioria maciça no evento.

Defensor da permanência do Aeroporto Carlos Prates, o vereador Bráulio Lara convocou o Secretário de Governo, Josué Valadão à uma reunião na Câmara Municipal (Evento 9), a fim de que ele se explicasse sobre, entre muitas questões, os problemas técnicos do evento, a falta de oportunidade de fala para a população, e a concessão do microfone para a liderança da Pastoral dos Sem Casa.

Durante o Evento 9, Josué Valadão explicou a sua função nessa questão do Aeroporto, como um articulador entre as demais Secretarias, que também apresentam suas demandas para a área. Reiterou que a reunião foi feita no Centro de Referência da Pessoa Idosa por tratar-se de um local maior, porque a coordenação regional enviou convites para 5 lideranças, presumindo que o público alcançaria o número máximo de 100 pessoas. O evento consistiria, portanto, na apresentação de uma proposta de utilização do terreno, não um debate sobre a permanência do aeroporto – por isso o microfone não seria cedido ao público. Alegou, também, que grupo de luta por moradia não estava entre os convidados, sendo a presença em grande número de integrantes deste grupo uma grande surpresa para os próprios membros da Prefeitura, que organizaram o evento. E que o microfone foi cedido ao coordenador da Pastoral dos Sem Casa, Carlos Silva, sob a justificativa de acalmar e organizar o público. Josué Valadão retratou-se pela sua fala no evento, que havia invalidado a função social da área enquanto aeroporto. Por fim, reconheceu o evento como a pior experiência da sua carreira, porque a estrutura também estava ruim, definindo o evento da apresentação como um “fracasso”.

As falas do Secretário foram assistidas pelos membros da Associação Voa Prates e pelo representante da Associação de Moradores do Bairro Padre Eustáquio (ASBAPE), que defenderam a permanência do Prates e criticaram a decisão da PBH pela construção de moradias populares no terreno – alegando, sobretudo, a incapacidade da estrutura viária da região. A reunião terminou em discussão entre o Presidente da Câmara Municipal – o vereador Gabriel Azevedo – e os advogados do Secretário Josué Valadão.

No dia seguinte à apresentação da nova proposta da PBH, 12 vereadores protocolaram o Projeto de Lei 636/2023, que propõe a alteração do zoneamento do terreno do Aeroporto, de Áreas de Grandes Equipamentos de Uso Coletivo (AGEUC), para Área de Grandes Equipamentos Econômicos (AGEES). O objetivo dessa proposta, de autoria do ver. Bráulio Lara (NOVO-MG), seria permitir a continuidade do Prates e o desenvolvimento do projeto apresentado pela Associação Voa Prates em parceria com a FIEMG, vetando a permissão para construção de moradias – o que inviabilizaria a proposta da PBH. O PL recebeu parecer desfavorável pelo ver. Ramon Bibiano (PSD-MG):

Em sua relatoria, Ramon Bibiano afirmou que a alteração no Plano Diretor, proposta pelo projeto de lei, é inconstitucional. Segundo sua argumentação, qualquer alteração deve ser precedida do mesmo processo de elaboração do Plano Diretor, ou seja, deve ser acompanhada de um processo de planejamento participativo, conduzido pelo Executivo e encaminhado à CMBH para aprovação. Sobre a ilegalidade, Bibiano citou o artigo 83 da Lei 11.181/202019, que atribui ao Conselho Municipal de Política Urbana a função de promover a atualização das classificações viárias quanto à permissividade em relação à instalação de usos não residenciais e à função no sistema de circulação, devendo ser tais atualizações encaminhadas pelo Executivo ao Legislativo, por meio de PL (Câmara Municipal de Belo Horizonte, 2023).

Entretanto, a Comissão de Legislação e Justiça aprovou parecer alternativo, assinado pelo seu vice-presidente, o ver. Jorge Santos (Republicanos-MG), alegando a constitucionalidade, a legalidade e regimentalidade do PL. Deste modo, o Projeto de Lei segue tramitando por outras comissões da Câmara, até poder ser votado em Plenário – onde será aprovado, somente, se receber votos favoráveis de 28 parlamentares, em dois turnos.

O repasse da área do Prates, da União para a Prefeitura de Belo Horizonte, teve início em fevereiro de 2024, a partir da visita do Presidente Lula ao município. Na ocasião, foi assinada a concessão gratuita de 17% do terreno, correspondente a área do Parque Maria do Socorro Moreira, pela compreensão do Poder Público sobre a simbologia do parque, fruto da luta antiga da comunidade do entorno. Esta concessão tem prazo de 20 anos, prorrogáveis. Na mesma ocasião, foi assinado um acordo de cooperação técnica (ACT) entre a PBH e a União, firmando a parceria no diálogo sobre a finalidade do restante da área.

Com o repasse do parque, em março de 2024 a Prefeitura deu início à sua reforma. Para o restante da área, um grupo de trabalho composto por técnicos da PBH e da União terá até o mês de novembro de 2024 para apresentar uma proposta para a instalação dos equipamentos públicos e construção de habitações. Está prevista a realização de novas reuniões com integrantes de lutas sociais e moradores das comunidades do entorno para a definição dos novos equipamentos (Prefeitura de Belo Horizonte, 2024).

Deste modo, se antes o conflito se concentrava entre desativar ou manter as operações do aeroporto, agora ele se amplia com as pautas defendidas para a destinação da área, que não correspondem, apenas, às carências do entorno, mas sim de toda uma metrópole.

## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como visto, a cidade de Belo Horizonte foi concebida sob a idealização da modernidade, apropriando-se de um sítio e de uma posição geográfica capazes de proporcionar um desenvolvimento racional, através do zoneamento que previa a facilidade de abastecimento e do transporte. Esse planejamento inicial do município precedeu o nascimento da aviação – símbolo de uma modernidade que permaneceria nos anseios da recente capital mineira – orientando o desenvolvimento dessa atividade para espaços improvisados, até a construção de equipamentos aeroportuários fora da cidade planejada. Tal movimento, estimulado pelo militarismo da década de 1930, logo foi acompanhado por outros interesses, levando à criação do Aeroclubes do Estado de Minas Gerais (ACEMG) e da inauguração de linhas aéreas comerciais. A incompatibilidade da realização das atividades comerciais e de instrução no pioneiro Aeroporto da Pampulha motivou a construção do segundo aeroporto de Belo Horizonte: o Carlos Prates.

O Aeroporto Carlos Prates nasceu em um relevo de topo de morro, vocacionado para os voos de instrução do ACEMG, na crescente zona suburbana da cidade. Esta região subvertia a lógica do seu planejamento inicial por meio do loteamento de sítios e fazendas que serviriam para o abastecimento alimentar da cidade, atraindo uma população de menor poder aquisitivo, segregada da zona urbana. Deste modo, foram criadas as villas operárias que levavam à expansão urbana no entorno da Estrada de Contagem e da Avenida Dom Pedro II, assim como à criação de equipamentos que estimulavam o Poder Público à implementar infraestruturas básicas. Logo, pode-se dizer que, em parte, a implantação do Prates seguiu a lógica industrial de produção do espaço, pela necessidade de uma área vasta, fora da zona urbana, de baixo custo e de fácil acesso à centralidade. A posição geográfica contribuiu para o rápido adensamento do entorno do aeroporto, incentivado pelo próprio Poder Público, transformando villas em bairros adensados, atraído por extratos médios da sociedade que ainda configuram a maioria da sua população. A legislação urbana que foi desenvolvida ao longo dos anos não acompanhou essas questões, e a segurança do Prates ficou nas mãos dos seus operadores.

A relação que começou tranquila entre aquele equipamento aeroportuário e a sua população vizinha daria lugar a conflitos, das mais variadas ordens. Apropriando-se das categorias do Observatório de Conflitos Urbanos da Cidade do Rio de Janeiro, foram narrados na descrição do contexto histórico do Prates conflitos por “transporte, trânsito e circulação”, “parques, jardins e florestas”, “vizinhança” e “espaço sonoro e virtual”, além do chamado “conflito por operações aeroportuárias”. A recorrência de incidentes e acidentes aéreos

contribuiu para o estigma de um aeroporto inseguro, com grupos que reivindicavam a sua desativação e conversão em um grande parque público para suprir uma carência da região. Na década de 1990, em meio à sombra constante da desativação, a criação do Parque Maria do Socorro Moreira parece uma espécie de barganha que, no entanto, não foi mantida pelas gestões posteriores do Poder Público.

Ressalta-se, portanto, o emprego do método estruturalista na pesquisa, que permitiu a descrição dos contextos que envolveram o Aeroporto Carlos Prates – da sua concepção, passando pelo desenvolvimento, até a sua desativação – que compuseram a caracterização e contextualização geo-histórica sobre o aeroporto e seu entorno. Além disso, o estruturalismo contemplou a formação das identidades dos agentes, e a identificação das suas ações e estratégias nos contextos descritos, por meio das publicações em redes sociais, materiais midiáticos e falas em audiências públicas.

Dessa forma, o anúncio oficial da desativação do Prates em 2020 é fruto de um contexto político, onde o proprietário do Aeroporto – a União sob gestão Bolsonaro – pautado pelo liberalismo econômico, promovia uma série de concessões de equipamentos e instituições públicas à iniciativa privada. À vista da constatação do déficit econômico desempenhado pelo aeroporto, que não despertava o interesse das outras esferas do Poder Público, nem viabilizava uma concessão, compreende-se que a decisão pela desativação foi movida por questões econômicas, e não pela segurança do equipamento, ou pelas mobilizações dos moradores retomadas com os acidentes de 2019. A ideia seria obter o maior uso remunerador da área, fato que levou à comemoração da maioria da classe política no momento do anúncio. Ainda assim, a desativação cumpria uma demanda dessa população vizinha que se manifestava contra o Prates naquela região, e por isso não se observou uma participação ativa do “Movimento Aeroporto Não” nas discussões subsequentes.

Conseqüentemente, considerou-se o conflito analisado como, inicialmente, instigado pelos usuários do Prates, que munidos do “vivido territorial”, e também dos seus interesses econômicos, contestavam a decisão da União. Usaram a multiterritorialidade desempenhada pelo Poder Público na área do Prates, para buscar o apoio das outras esferas de poder, que antes recusaram-se à responsabilidade sobre o aeroporto. Para tanto, recorreram ao apoio da FIEMG, com a criação de um projeto que prometia reverter o quadro de hipossuficiência econômica apresentado pela gestão da INFRAERO, acusando a entidade de corrupção, de tolher o desenvolvimento do Prates e de cercear a relação entre a comunidade aeroportuária e a população vizinha.

A apresentação da proposta dos aviadores acarretou a primeira mudança de posição dos agentes do Poder Público. A Prefeitura de Belo Horizonte, encarregada do protagonismo na execução de qualquer atividade urbanística, passa a apoiar os aviadores sob o argumento de que seria mais fácil, e menos oneroso, manter e melhorar o aeroporto, do que implantar e regularizar uma nova infraestrutura naquele terreno. O então Prefeito, Alexandre Kalil, chegou a naturalizar publicamente a ocorrência de acidentes, e defendia a incapacidade da região do entorno de receber qualquer novo empreendimento, o que demandaria muito da PBH.

Até então, o Governo do Estado, imbuído de conceder a exploração do Aeroporto da Pampulha à iniciativa privada, esperava se beneficiar da desativação do Aeroporto Carlos Prates, mesmo sendo seu usuário, pois, em tese, isso aumentaria a demanda pelo Pampulha, tornando-o mais atrativo. Mas diante da nova proposta da Associação Voa Prates, o Governo Estadual solicitou a outorga do aeroporto, numa espécie de apoio aos aviadores na continuidade daquele equipamento, ressaltando, porém, que a sua exploração haveria de ser disputada concorrencialmente.

Sabe-se que o Governo Bolsonaro buscou por alternativas que vislumbravam a arrecadação, através de ideias que implicariam a reestruturação urbana do terreno do aeroporto. Mas não fica claro se essas ideias não tiveram futuro por algum tipo de apoio às propostas da Associação Voa Prates. Qualquer projeto de destinação da área demandaria um alinhamento político que não existia até então. As sucessivas prorrogações dos prazos de desativação não representariam um apoio, mas uma alternativa cômoda em um delicado contexto político.

O “grande apoio” do Poder Público partiu do Poder Legislativo, nas três esferas, onde se discutiu a desativação do Prates reiteradas vezes. Por outro lado, há de se destacar a disputa sobre a desativação como um reflexo da bipolarização na política brasileira do período, entre as posições ideológicas “direita ou esquerda”. Enquanto nomes como o do vereador Bráulio Lara, do deputado estadual Bim da Ambulância e da deputada federal Greyce Elias – associados à direita – defendiam a continuidade do aeroporto, nomes como o do vereador Bruno Pedralva, das deputadas estaduais Beatriz Cerqueira e Bella Gonçalves, e dos deputados federais Duda Salabert e Rogério Correia – associados à esquerda – defendiam a desativação e utilização do terreno para o atendimento de demandas sociais do município.

O fato é que, a ameaça da continuidade do aeroporto e esse apoio de partes do Poder Público à proposta da Associação Voa Prates, mobilizou novos grupos pela desativação, junto de uma preocupação com a destinação da área: o Coletivo Cultural Noroeste BH e o Coletivo Atingidos Pelo Prates. Assim, mais do que lutar pelos bens de consumo coletivo, os coletivos reivindicavam o direito de participar das decisões sobre aquela área, o direito à cidade. Em

comum, os dois coletivos contaram com o apoio técnico de pesquisadores da PUC Minas, e defendiam a destinação da área para o suprimento de uma histórica carência local: a ausência de áreas verdes e de lazer. Em suma, as manifestações dos dois grupos diferiram-se no local e na forma. O Coletivo Cultural buscava uma articulação com integrantes progressistas da classe política, enquanto o Atingidos pelo Prates buscava a promoção de uma mobilização popular maior, na defesa da garantia da desativação, especialmente na região dos bairros Caiçaras, historicamente mais atingido pelos acidentes. Essa estratégia do Atingidos pelo Prates teve como contraponto a ação da Associação do Bairro Padre Eustáquio (ASBAPE), apoiadora da Voa Prates, que também instigava uma mobilização popular, e induzia à uma questão relacionada à territorialidade: qual população teria mais “legitimidade” para brigar sobre o destino do Prates, a dos bairros atingidos pelos acidentes e pelo barulho, ou a do bairro que abriga o Aeroporto e que seria afetado por uma reestruturação da área?

O que parece ter definido o destino do Aeroporto Carlos Prates foram as eleições de 2022, com a renúncia de Alexandre Kalil à PBH, assumida pelo seu vice, Fuad Noman, e a vitória do Lula sobre Bolsonaro nas eleições presidenciais. Essa mudança parece ter permitido o alinhamento político que faltava para que, não só a desativação fosse determinada, como a destinação do terreno pudesse ser negociada, entre as esferas municipal e federal. A ocorrência de mais um acidente, em março de 2023, realçou os transtornos ligados ao Prates, culminando na quebra da expectativa por uma nova prorrogação, agilizando o fim do aeroporto em 20 dias. Tanto a Prefeitura de Fuad Noman, quanto o Governo Federal sob gestão Lula, alegaram cumprir o que já havia sido determinado pelo Governo Bolsonaro, exaltando, porém, a insegurança do Prates – para além das questões econômicas justificadas quando no início do processo, em 2020. Ao mesmo tempo que se evidencia um desejo, da PBH e da União, de se afastar da culpabilização pública sobre outros acidentes que poderiam ocorrer se o aeroporto fosse mantido, percebe-se um certo pudor sobre a responsabilidade de se desativar uma, bem ou mal, infraestrutura. O resultado foi o fechamento do aeroporto. O Governo Estadual pouco tentou interferir no processo.

Isto posto, o foco agora é nos novos usos da área do aeroporto desativado, e no que isso pode ser bom para o município, ou seja, a reterritorialização da área. Essa pauta atraiu novos grupos, com novas reivindicações, provando que um conflito não se encerra em si mesmo, e exhibe reivindicações que podem inspirar estudos futuros. Nem mesmo a desativação sucumbiu com o conflito analisado, que se mantém ativo. Estamos novamente em um ano de eleições, desta vez, municipais, e candidatos se posicionam contra a desativação do Aeroporto Carlos

Prates. Até o momento da defesa dessa dissertação, fica no ar a incerteza sobre a inviabilização, ou alteração, do acordo entre PBH e União frente a uma nova gestão municipal.

## REFERÊNCIAS

- AGIER, Michel. Do direito à cidade ao fazer-cidade: o antropólogo, a margem e o centro. **Mana**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 3, p. 483-498. 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0104-93132015v21n3p483>. Acesso em: 02 fev. 2023.
- ALONSO, Ângela; COSTA, Valeriano. Por uma sociologia dos conflitos ambientais no Brasil. In: **Encontro do Grupo do Meio Ambiente e Desenvolvimento da CLACSO**. Rio de Janeiro, 22-23 nov. 2000.
- ALMEIDA, Luiz Guilherme de. Pairando entre memória e realidade. **Revista Perambula**, Belo Horizonte, ano 1, n. 1, p. 90-103, jul. 2022.
- ANDRADE, Jefferson Ribeiro de. **Padre Eustáquio**. Belo Horizonte: Conceito, 2013. 85 p. (BH. A cidade de cada um. ISBN 9788599348284).
- ANDRADE, Luciana; MENDONÇA, Jupira. A questão da Segregação. IN: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. **Reforma urbana e direito à cidade: questões, desafios e caminhos**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022. 491p.
- ANTHEA, W. A guide to phenomenological resource. **Art & Science**. Research series: 8, abril 22, v. 29, n. 34, p. 38-43, 2015.
- ARQUIVO PÚBLICO DA CIDADE DE BELO HORIZONTE – APCBH. **História de bairros [de] Belo Horizonte**: Regional Noroeste. 2008. ACAP-BH, Belo Horizonte, 62p. 2008.
- BAYLISS-SMITH, Tim; OWENS, Susan. O desafio ambiental. IN: GREGORY, Derek; MARTIN, Ron; SMITH, Graham. **Geografia humana: sociedade, espaço e ciência social**. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1996. 310p. ISBN 8571103623.
- BATISTA, C. A. S; MATOS, B. A; LOBO, C. Acidentalidade no Anel Rodoviário de Belo Horizonte: conflitos e contradições da mobilidade viária urbana. In: XVIII Congresso Rio de Transportes, 2021, Rio de Janeiro. Anais do XVIII Congresso Rio de Transportes, 2021.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana**. 2.ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997. 525p.
- BORSAGLI, Alessandro; MORAIS CASTRO, José Flávio. Sítio e posição geográfica do arraial de Belo Horizonte – MG: uma análise geográfica-histórica. **Revista de Geografia**. [S.l.], v. 36, n. 2, p. 133-151, 2019. OI: 10.51359/2238-6211.2019.240655.
- BRANDÃO, Luiz Felipe Leão Maia. **Conflito social no espaço urbano: estudo sobre diferentes abordagens teóricas conferidas ao fenômeno e suas relações com as cidades de hoje**. 2011, 104f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Alagoas, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2011.
- BRASIL. **Portaria n. 1, de 13 de janeiro de 2021**. Revoga a atribuição, à INFRAERO, da exploração do Aeroporto Carlos Prates (SBPR), localizado no município de Belo Horizonte –

MG. Ministério da Infraestrutura. Diário Oficial da União, Brasília, 13 jan. 2021. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-1-de-13-de-janeiro-de-2021-298902011>. Acesso em: 01 ago. 2022.

BRASIL. **Portaria n. 6.671, de 10 de dezembro de 2021**. Exclui o Aeródromo Público Carlos Prates, localizado em Belo Horizonte-MG, do cadastro de aeródromos públicos. Diário Oficial da União, Brasília, 16 dez. 2021a. Disponível em: [https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2021/portaria-no-6671-sia-10-12-2021/@@display-file/arquivo\\_norma/PA2021-6671.pdf](https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2021/portaria-no-6671-sia-10-12-2021/@@display-file/arquivo_norma/PA2021-6671.pdf). Acesso em: 01 ago. 2022.

BRASIL. **Portaria n. 459 de 26 de abril de 2022**. Altera a Portaria nº 1, de 13 de janeiro de 2021, que revoga a atribuição à INFRAERO, da exploração do Aeroporto Carlos Prates (SBPR), localizado no Município de Belo Horizonte – MG. Ministério da Infraestrutura. Diário Oficial da União, Brasília, 26 abr. 2022. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-459-de-26-de-abril-de-2022-395719936>. Acesso em: 01 ago. 2022.

BRUNO INÁCIO. Alexandre Kalil é contra fechar o aeroporto Carlos Prates: ‘desde que avião voa, avião cai’. **Hoje Em Dia**, Belo Horizonte, 23 out. 2019. Disponível em: <https://www.hojeemdia.com.br/minas/alexandre-kalil-e-contra-fechar-o-aeroporto-carlos-prates-desde-que-avi-o-voa-avi-o-cai-1.751878>. Acesso em: 01 ago. 2022

CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE (CMBH). Instalação de indústrias na área do Aeroporto Carlos Prates tem parecer favorável. 10. Ago. 2023. Legislação e Justiça. Superintendência de Comunicação Institucional. 2023. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/comunica%C3%A7%C3%A3o/not%C3%ADcias/2023/08/instala%C3%A7%C3%A3o-de-ind%C3%BAstrias-na-%C3%A1rea-do-aeroporto-carlos-prates-tem-parecer>. Acesso em: 13 ago. 2023.

CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE (CMBH). Comissão vai à comunidade cobrar construção de Unidade de Pronto Atendimento. **Superintendência de Comunicação Institucional**, Belo Horizonte, 2011. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/comunica%C3%A7%C3%A3o/not%C3%ADcias/2020/11/comiss%C3%A3o-vai-%C3%A0-comunidade-cobrar-constru%C3%A7%C3%A3o-de-unidade-de-pronto>. Acesso em: 01 abr. 2023.

CANETTIERI, Thiago. **A produção das novas periferias metropolitanas**: migração e expulsão dos pobres na RMBH na primeira década do século XXI. 2014. 270 f. Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Programa de Pós-Graduação em Geografia - Tratamento da Informação Espacial.

CAPEL, Horacio. Agentes y estrategias en la producción del espacio urbano español. **Revista de Geografia**, Barcelona, v. 8, n. 1-2, 1974, p. 19-56.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. 4. Ed. Ver. São Paulo: Paz e Terra, 2011. 590p.

COHEN, Benny; PEIXOTO, Guilherme; PASSARINI, Ígor. Carlos Prates: veja a primeira imagem do projeto da PBH para o aeroporto. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 15 mar. 2023. Belo Horizonte. Disponível em: [https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2023/03/15/interna\\_gerais,1469137/carlos-prates-veja-a-primeira-imagem-do-projeto-da-pbh-para-o-aeroporto.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2023/03/15/interna_gerais,1469137/carlos-prates-veja-a-primeira-imagem-do-projeto-da-pbh-para-o-aeroporto.shtml). Acesso em: 17 mar. 2023.

COLETIVO CULTURAL NOROESTE BH. **Asas para o Aeroporto** – apresentação. Belo Horizonte, 2021. 67 p. Disponível em: <https://sites.google.com/view/seminario-novoshorizontes/coletivos-e-institui%C3%A7%C3%B5es/coletivo-cultural-noroestebh?authuser=0>. Acesso em: 04 jul. 2022.

COLETIVO CULTURAL NOROESTE BH. **Pesquisa**: o que pretendemos construir na área do Aeroporto Carlos Prates? Belo Horizonte, 2021a. 12 p. Disponível em: <https://sites.google.com/view/seminario-novos-horizontes/coletivos-e-institui%C3%A7%C3%B5es/coletivo-cultural-noroeste-bh?authuser=0>. Acesso em: 04 jul. 2022.

COLETIVO CULTURAL NOROESTE BH. **Relato do Ato Público e da Diligência Oficial**. Belo Horizonte, 9 ago. 2021b. Facebook: Coletivo Cultural Noroeste BH. Disponível em: <https://www.facebook.com/share/p/iZwgA2AkBsH6ega4/>. Acesso em: 22 jan. 2024.

COLETIVO CULTURAL NOROESTE BH. O Coletivo Cultural Noroeste BH, junto com outros coletivos e moradores da região noroeste BH, fizeram hoje um Ato a favor da vida e denunciando, mais uma vez, as mortes provocadas pelo Aeroporto Carlos Prates. Belo Horizonte, 25 mar. 2023. Facebook: Coletivo Cultural Noroeste BH. Disponível em: <https://www.facebook.com/coletivoculturalNoBH/posts/pfbid031GH2uypXtp8FNmjAmydAzkkdpQtPhFq9JrwAeoDxYQBJFVXeq6PLvAmbE8uWreDCI>. Acesso em: 22 dez. 2023.

COMUNIDADE EM MOVIMENTO BH. Parque do Aeroporto Carlos Prates caminha para a extinção. **Comunidade em Movimento BH**, Belo Horizonte, 25 out. 2019. Disponível em: <https://comunidadeemmovimentobh.com.br/parque-ecologico-do-aeroporto-carlos-prates-caminha-para-a-extincao/>. Acesso em: 08 ago. 2022.

COMUNIDADE EM MOVIMENTO BH. Governo do Estado não tem intenção de assumir o Aeroporto Carlos Prates. **Comunidade em Movimento BH**, Belo Horizonte, 21 set. 2021. Disponível em: <https://comunidadeemmovimentobh.com.br/governo-do-estado-nao-tem-intencao-de-administrar-e-explorar-o-aeroporto-carlos-prates/>. Acesso em: 08 ago. 2022.

COMUNIDADE EM MOVIMENTO BH. Prefeitura e Governo do Estado mudam de postura e desativação do Carlos Prates ainda é uma incógnita. **Comunidade em Movimento BH**, Belo Horizonte, 19 dez. 2021a. Disponível em: <https://comunidadeemmovimentobh.com.br/prefeitura-e-governo-do-estado-mudam-de-postura-e-desativacao-do-carlos-prates-ainda-e-uma-incognita/#:~:text=O%20governo%20do%20Estado%20de%20Minas%20Gerais%2C%20por%20meio%20do.empresas%20privadas%20que%20atuam%20no>. Acesso em: 08 ago. 2022.

COMUNIDADE EM MOVIMENTO BH. Prejuízo do Aeroporto Carlos Prates aos cofres públicos foi de R\$22 milhões em oito anos. **Comunidade em Movimento BH**, Belo Horizonte, 14 jan. 2022. Disponível em: <https://comunidadeemmovimentobh.com.br/prejuizo-do-aeroporto-carlos-prates-aos-cofres-publicos-foi-de-r-22-milhoes-em-oito-anos/>. Acesso em: 08 ago. 2022.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 1999. 94p. (Série Princípios ; 174). ISBN 8508032609

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. IN: CARLOS, Ana Fani A. (Org); SOUZA, Marcelo Lopes de; Sposito, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. 234p. ISBN 9788572446334.

CORRÊA, Bruno de Carvalho; COELHO NETO, Raphael. Carlos Prates e Padre Eustáquio: processo de ocupação, formação do perfil socioeconômico e conformação atual. IN: ANDRADE, Luciana Teixeira de; ARROYO, Michele Abreu (Org.). **Bairros pericentrais de Belo Horizonte**: patrimônio, territórios e modo de vida. Belo Horizonte: ED. PUC Minas, 2012. 430p. ISBN 9788560778959.

COSTA, Maicon. Aeroporto Carlos Prates, em BH, fecha de maneira melancólica. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 31 mar. 2023. Gerais. Disponível em: [https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2023/03/31/interna\\_gerais,1476152/aeroporto-carlos-prates-em-bh-fecha-de-maneira-melancolica.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2023/03/31/interna_gerais,1476152/aeroporto-carlos-prates-em-bh-fecha-de-maneira-melancolica.shtml). Acesso em: 01 abr. 2023.

DOMINGOS, Luiza Vitória. **Parque Otium**. 10 jun. 2022. Disponível em: <http://bib.pucminas.br:8080/pergamumweb/vinculos/000007/00000744.png>.

DRUMMOND, Ivan. 71 anos de medo: o longo histórico de desastres do Aeroporto Carlos Prates. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 22 out. 2019. Disponível em: [https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2019/10/22/interna\\_gerais,1094727/o-longo-historico-de-desastres-do-aeroporto-carlos-prates.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2019/10/22/interna_gerais,1094727/o-longo-historico-de-desastres-do-aeroporto-carlos-prates.shtml). Acesso em: 04 jul. 2022.

EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (INFRAERO). Aeroporto de Belo Horizonte-MG, Carlos Prates. 2022. Disponível em: <https://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-de-belo-horizonte-carlos-prates/>. Acesso em: 04 abr. 2022.

ESTILLAC, Bernardo. Apresentação de novo bairro no Aeroporto Carlos Prates acirra ânimos em BH. Projeto da PBH. 2023a. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 17 jul. 2023. Disponível em: [https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2023/07/17/interna\\_gerais,1521236/apresentacao-de-novo-bairro-no-aeroporto-carlos-prates-acirra-animos-em-bh.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2023/07/17/interna_gerais,1521236/apresentacao-de-novo-bairro-no-aeroporto-carlos-prates-acirra-animos-em-bh.shtml). Acesso em: 01 ago. 2023.

ESTILLAC, Bernardo. Aeroporto Carlos Prates: acidentes deixam moradores aterrorizados. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 11 mar. 2023. Gerais. Disponível em: [https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2023/03/11/interna\\_gerais,1467635/aeroporto-carlos-prates-acidentes-deixam-moradores-ateerrorizados.shtml#ancora\\_galeria1](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2023/03/11/interna_gerais,1467635/aeroporto-carlos-prates-acidentes-deixam-moradores-ateerrorizados.shtml#ancora_galeria1). Acesso em: 14 mar. 2023.

FALABELA, Camila. Pista do aeroporto desativado de BH amanhece sinalizada com 'X'; prefeitura prevê 'novo bairro' para o espaço. **G1**, Belo Horizonte, 01 jun. 2023. Minas Gerais. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2023/06/01/pista-do-aeroporto-desativado-de-bh-amanhece-sinalizada-com-x-prefeitura-preve-novo-bairro-para-o-espaco.ghtml>. Acesso em: 02 jun. 2023.

FARIA, José Ricardo Vargas de; POLLI, Simone Aparecida; GUSSO, Ramon José. Observatório de Conflitos Urbanos de Curitiba: metodologia e categorias de análise. **Revista**

**Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. 2020, v. 22. Disponível em: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202035pt>. Acesso em: 05 mai. 2023.

FERNANDES, Bernardo Maçano. Sobre a tipologia dos territórios. IN: SAQUET, Marcos Aurélio; Sposito, Eliseu Savério. **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. São Paulo: Expressão Popular, 2009. 365p.

FERNANDES, Marx. Propostas da sede do Estado ainda desconhecidas. **Diário do Comércio**, Belo Horizonte, 10-12 nov. 2007. s/p.

FERNANDES, Edésio. Estatuto da Cidade, mais de 10 anos depois: razão de descrença ou razão de otimismo? Revista UFMG, Belo Horizonte, n. 01, p. 212-233. Jun. 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.35699/2316-770X.2013.2681>. Acesso em: 12/08/2022.

FRADE, Ana Maria Nagem. **A legislação urbana e a ocupação de Belo Horizonte de 1897 a 2010: conjunto urbanístico da Praça da Liberdade**. 2011. 156f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável, Belo Horizonte, 2011.

FRANÇA, Bárbara Lucia Pinheiro de Oliveira. **O impacto socioespacial do Aeroporto Internacional Tancredo Neves no vetor norte da região metropolitana de Belo Horizonte**. 2014. 359f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Programa de Pós-Graduação do Departamento de Geografia, Belo Horizonte, 2014.

FREITAS, Jeanne Marie Ferreira. O planejamento urbano de Belo Horizonte: reflexões a partir do bairro Carlos Prates. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, Belo Horizonte, v. 5, n. 5, p. 187-254, dez. 1997.

FREITAS, Daniel; CANETTIERI, Thiago. MetrÓpole, crise urbana e governança neoliberal. In: Jupira Mendonça; Luciana T. de Andrade; Junia Ferrari; Thiago Canettieri. (Org.). **Reforma Urbana e Direito à Cidade**: Belo Horizonte. 1ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022, v. 1, p. 97-106.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização**: do "fim dos territórios" à multiterritorialidade. 4. ed. rev. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009. 395 p. ISBN 9788528610611

HAESBAERT, R. Território e multiterritorialidade: um debate. **GEOgraphia**, v. 9, n. 17, 8 fev. 2010.

HARVEY, David. A justiça social e a cidade. São Paulo: Hucitec, 1980. 291p.

HENKES, Jairo A.; ANDRADE, Vagner L. Cidades Inteligentes e Sustentáveis: A desativação do Aeroporto Carlos Prates e transformação em parque ambiental, cultural e centro administrativo municipal. **Revista Brasileira de Aviação Civil & Ciências Aeronáuticas**, Florianópolis, v. 1, n. 4, p. 46-71, jul.-ago. 2021. Disponível em: <https://rbac.cia.emnuvens.com.br/revista/article/view/57>. Acesso em: 04 jul. 2022.

JOSÉ VITOR CAMILO; OLIVEIRA, Rayllan. Projeto de transformar aeroporto Carlos Prates em sambódromo agrada vizinhos. **O Tempo**, Belo Horizonte, 14 mar. 2023. Cidades.

Disponível em: <https://www.otempo.com.br/cidades/projeto-de-transformar-aeroporto-do-carlos-prates-em-sambodromo-agrada-vizinhos-1.2828548>. Acesso em: 15 mar. 2023.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte, MG: Ed. UFMG, 1999. 178p.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991. 145p.

MASTERPLAN Aeroporto Carlos Prates – Voa Prates e FIEMG. Voa Prates. Belo Horizonte, 2023. 1 vídeo (2 min). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=P-dgINc6EgQ&t=87s>. Acesso em: 04 abr. 2024.

MATOS, Bárbara Abreu. **Mobilidade pedonal e o efeito barreira das rodovias urbanas: as contradições e os conflitos no Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo, em Belo Horizonte (MG)**. 2022. 210f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Programa de Pós-Graduação do Departamento de Geografia, Belo Horizonte, 2022.

MEDEIROS, Rosa Maria Vieira. Território, espaço de identidade. IN: SAQUET, Marcos Aurélio; Sposito, Eliseu Savério. **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. São Paulo: Expressão Popular, 2009. 365p.

MINAS GERAES. Comissão d’Estudo das Localidades Indicadas para a nova Capital. Relatório apresentado a S. Ex. Sr. Dr. Affonso Penna, Presidente do Estado, pelo engenheiro civil Aarão Reis. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1893.

MINAS GERAIS. **Parecer Único** n. 124. Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável. Superintendência Regional de Meio Ambiente Central Metropolitana. Belo Horizonte, 22 nov. 2019. Disponível em: [http://sistemas.meioambiente.mg.gov.br/licenciamento/uploads/Uao95o\\_tsBBf1M8X71CBo789UGMQxoL6.pdf](http://sistemas.meioambiente.mg.gov.br/licenciamento/uploads/Uao95o_tsBBf1M8X71CBo789UGMQxoL6.pdf). Acesso em: 04 jul. 2022.

MINAS GERAIS. Gabinete da Secretaria de Estado de Governo. Ofício SEGOV/GAB nº 347/2023, de 28 de dezembro de 2023. Assunto: Requerimento de Informações nº 1022/2023. Disponível em: <https://mediaserver.almg.gov.br/stl/sma/RQN2023010220002>. Acesso em: 10 fev. 2024.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA. Diretoria de Operações da Polícia Rodoviária Federal. Assunto: Solicitação de Informações. Ofício-Circular nº 85/2023/DIOP, de 26 de maio de 2023. Disponível em: <https://mediaserver.almg.gov.br/stl/sma/RQN2023010210001>. Acesso em: 10 fev. 2024.

MOREIRA, Pedro Rogério. **Bela noite para voar: um folhetim estrelado por JK**. Brasília: Thesaurus, 2001. 327p. ISBN 8570622945.

MOTA, Thaís; FONSECA, Marcelo. Nova Proposta para o metrô de BH pode incluir entrega do Aeroporto Carlos Prates. **O Tempo**, Belo Horizonte, 03 fev. 2021. Disponível em: [https://www.otempo.com.br/politica/nova-proposta-para-metro-de-bh-pode-incluir-entrega-do-aeroporto-carlos-prates-1.2443071?utm\\_source=whatsapp](https://www.otempo.com.br/politica/nova-proposta-para-metro-de-bh-pode-incluir-entrega-do-aeroporto-carlos-prates-1.2443071?utm_source=whatsapp). Acesso em: 15 jul. 2022.

MOTA, Thaís. Aeroporto Carlos Prates pode dar lugar a novo bairro residencial em BH. **O Tempo**, Belo Horizonte, 14 fev. 2022. Disponível em:

<https://www.otempo.com.br/politica/aeroporto-carlos-prates-pode-dar-lugar-a-novo-bairro-residencial-em-bh-1.2612583>. Acesso em: 15 jul. 2022.

NÚCLEO DE ESTUDOS SOCIOPOLÍTICOS (NESP). Proposta do Governo Federal para Carlos Prates fere a lei e acentua desigualdades. Belo Horizonte: **NESP**, 11 mar. 2022. Disponível em: <https://nsp.pucminas.br/index.php/2022/03/11/proposta-do-governo-federal-para-carlos-prates-fere-lei-e-acentua-desigualdades/>. Acesso em: 15 jul. 2022.

OBSERVATÓRIO PERMANENTE DE CONFLITOS URBANOS DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Apresentação. 2023. Disponível em: <https://observaconflitosrio.ippur.ufrj.br/site/apresentacao.php>. Acesso em: 01 ago. 2023.

OLIVEIRA, Larissa Sadok de Sá. **Parque Urbano – A transformação do aeroporto em parque**. Postagem de TCC – Arquitetura e Urbanismo. 25 mai. 2022. Disponível em: <http://bib.pucminas.br:8080/pergamumweb/vinculos/000001/000001c2.pdf>

PEREIRA, Humberto. Carlos Prates. Belo Horizonte: Conceito, 2009. 104 p. (BH. A cidade de cada um; 16). ISBN 9788599348178

PEREIRA, Lígia Maria. FARIA, Maria Auxiliadora L. **Aeroporto da Pampulha: Belo Horizonte nas asas do progresso**. INFRAERO, 1997. 112p.

PLANO METROPOLITANO DE BELO HORIZONTE (PLAMBEL). **Via urbana leste oeste: programa de implantação**. Fundação João Pinheiro, Belo Horizonte, out. 1976. 62p.

PLANO METROPOLITANO DE BELO HORIZONTE (PLAMBEL). **A estrutura urbana da região metropolitana de Belo Horizonte**. Fundação João Pinheiro, Belo Horizonte, jan. 1988. 185p.

PLANO METROPOLITANO DE BELO HORIZONTE (PLAMBEL). **Parques e áreas de proteção ambiental na RMBH**. Fundação João Pinheiro, Belo Horizonte, dez. 1987. 334p.

PLANO METROPOLITANO DE BELO HORIZONTE (PLAMBEL). **Estudo sobre a utilização da área do Aeroporto Carlos Prates**. Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral. Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana. Fundação João Pinheiro, Belo Horizonte, 1996. 14p.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **PBH registra BO pela divulgação impropriedade de crime no aeroporto Carlos Prates**. Prefeitura de Belo Horizonte, Belo Horizonte, 30 mai. 2023. Notícias. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/pbh-registra-bo-pela-divulgacao-impropriedade-de-crime-no-aeroporto-carlos-prates>. Acesso em: 01 jun. 2023.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **PBH inicia obras de parque em área onde funcionava o Aeroporto Carlos Prates**. Prefeitura de Belo Horizonte, Belo Horizonte, 06 de mar. 2024. Notícias. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/pbh-inicia-obras-de-parque-em-area-onde-funcionava-o-aeroporto-carlos-prates>. Acesso em: 07 mar. 2024.

PRATES, Vinicius. Aeroporto Carlos Prates: deputada propõe a prorrogação do funcionamento. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 22 mar. 2023. Gerais. Disponível em: [https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2023/03/22/interna\\_gerais,1471926/aeroporto-](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2023/03/22/interna_gerais,1471926/aeroporto-)

[carlos-prates-deputada-propoe-a-prorrogaçao-do-funcionamento.shtml](#). Acesso em: 22 mar. 2023.

RAFFESTIN, Claude. A produção das estruturas territoriais e sua representação. IN: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério. **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. São Paulo: Expressão Popular, 2009. 365p.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Atica, 1993. 269p. ((Temas; 29. Geografia e política)). ISBN 8508042906 : (Broch.).

SALGADO, Rodrigo; FREITAS, Raquel. Governo adiou fim da operação do Aeroporto Carlos Prates três vezes sem explicar motivos. **G1**, Belo Horizonte, 12 mar. 2023. Minas Gerais. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2023/03/12/governo-adiou-fim-da-operacao-do-aeroporto-carlos-prates-tres-vezes-sem-explicar-motivos.ghtml>. Acesso em: 15 mar. 2023.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**. 6. ed. São Paulo, SP: EDUSP, 2008. 132 p. (Coleção Milton Santos, 10). ISBN 9788531410444.

SILVA, Edson Santos da. **Dinâmicas urbanas e operações aeroportuárias: Estudo do Aeroporto de Congonhas/SP**. 2018. 144f. Tese (Doutorado) - Universidade de Brasília, Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Brasília, 2018. Disponível em: [https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/32666/1/2018\\_EdsonSantosdaSilva.pdf](https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/32666/1/2018_EdsonSantosdaSilva.pdf). Acesso em: 12/08/2022.

SILVA, Marcelo Kunrath; PEREIRA, Matheus Mazzilli; GOMES, Patrick Dias; PAIS, Vitória Ravazio. Dinâmicas da contestação: transformações nos repertórios de manifestação pública de demandas coletivas no Rio Grande do Sul – 1970 e 2010. In: **XVII Congresso Brasileiro de Sociologia**, 2015, Porto Alegre. Anais.

SILVA, Marco Antônio; SILVA, Alessandra V. A. Pampulha: Patrimônio Cultural da Humanidade em uma Cidade Educadora. **E-hum**, Belo Horizonte, v. 12, n. 2, ago-dez. 2019.

SIMONINI, Léo; BASTOS, Victor. Avião de pequeno porte cai no bairro Caiçara e piloto morre; veja vídeo. **O Tempo**, Belo Horizonte, 13 abr. 2019. Cidades. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/cidades/aviao-de-pequeno-porte-cai-no-bairro-caicara-e-piloto-morre-veja-video-1.2167858>. Acesso em: 13 abr. 2023.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. IN: CARLOS, Ana Fani A. (Org); SOUZA, Marcelo Lopes de; Sposito, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. 234p. ISBN 9788572446334.

SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1993. 324p. ISBN 8571182597.

SOTO, William Héctor Gómez. Os conflitos ambientais e as contradições do espaço social. In: MACHADO, Carlos RS; SANTOS, Caio Floriano dos; ARAÚJO, Claudionor Ferreira;

PASSOS, Wagner Valente dos. Conflitos ambientais e urbanos: debates, lutas e desafios. Rio Grande. Porto Alegre: **Evangraf**, 2013.

SOUZA, Marcelo Lopes de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. IN: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: conceitos e temas**. 7. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. 352p. ISBN 8528605450.

SOUZA, Marcelo Lopes de. “Território” da divergência (e da confusão): em torno das imprecisas fronteiras de um conceito fundamental. IN: SAQUET, Marcos Aurélio; Sposito, Eliseu Savério. **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. São Paulo: Expressão Popular, 2009. 365p.

SUBSECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO (SUPLAN). **Aeroporto Carlos Prates**. Prefeitura de Belo Horizonte. Belo Horizonte: 2023.

TUAN, Yi-Fu. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. São Paulo: DIFEL, 1980. vii, 288p.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC); LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA; MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL. **Análise de Gestão Aeroportuária: Aeroporto de Belo Horizonte – Carlos Prates (SBPR)**. In: Pesquisas e Estudos para apoio técnico à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC/PR no planejamento do setor aeroportuário brasileiro. Florianópolis, 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/carlos-prates-pdf>. Acesso em: 04 jul. 2022.

VAMOS RELEMBRAR alguns casos de acidentes provocados pelas atividades do Aeroporto Carlos Prates? Atingidos pelo Prates e Aeroporto Não. Belo Horizonte, 2023. 1 vídeo (3 min). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=WYdm92tcF7Q&t=119s>. Acesso em: 29 jul. 2023.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. A utilização dos agentes sociais nos estudos de Geografia Urbana: avanço ou recuo? IN: CARLOS, Ana Fani A. (Org); SOUZA, Marcelo Lopes de; Sposito, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. 234p. ISBN 9788572446334

VIANA, Pedro. Depois de acidente, MPF quer investigação de irregularidades no Aeroporto Carlos Prates. **Aeroflap**, 24 out. 2019. Notícias. Disponível em: <https://www.aeroflap.com.br/depois-de-acidente-mpf-quer-investigacao-de-irregularidades-no-aeroporto-carlos-prates/>. Acesso em: 12 mai. 2024.

VILLAÇA, F. J. M. O espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo, SP.: **Studio Nobel Editora**, 1998. 373p.

VEIGA, Pimenta da. **Projeto de Lei nº 5.573, de 1981**. Autoriza o Poder Executivo a desapropriar a área de terra onde está localizado o Aeroporto Carlos Prates, em Belo Horizonte, MG, para a constituição de um parque público. Brasília, 1981.

**VOA PRATES. Reunimos hoje no Aeroporto da Pampulha, com o intuito de demonstrar a inviabilidade da transferência das operações do Aeroporto Carlos Prates para aquele, conforme sugerido por alguns que ainda não entendem as nuances da infraestrutura aeroportuária.** Belo Horizonte, 14 dez. 2021. Instagram: voaprates. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CXeH05qJJF1/?igsh=MThibHc2dDB1M3R4OA>. Acesso em: 22 abr. 2022.