

**AEROPORTO CARLOS PRATES (BELO HORIZONTE/M.G.):  
da concepção à desativação**

**CARLOS PRATES AIRPORT (BELO HORIZONTE/M.G.):  
from conception to deactivation**

Arthur Ferreira Diniz da Silva<sup>1</sup>  
Ana Márcia Moreira Alvim<sup>2</sup>

**RESUMO**

O Aeroporto Carlos Prates foi inaugurado em 1944, compondo uma área de expansão do espaço urbano do município de Belo Horizonte-MG. Com o decorrer do tempo, à medida que seu entorno ia se tornando mais adensado em função de sua localização, a presença do aeroporto na vizinhança passa a ser questionada. Em meio a conflitos sobre o seu funcionamento, e da constatação do seu desempenho econômico deficitário, a desativação do Prates foi decidida pelo Poder Público – seu proprietário e gestor, em 2023. Considerando a relevância do Prates enquanto um equipamento urbano do município de Belo Horizonte, este artigo, de natureza descritiva, tem como objetivo geral promover um resgate histórico-geográfico do Aeroporto Carlos Prates. Como objetivo específico, busca-se caracterizar o sítio e a posição do Prates – elementos que contribuíram para a escolha da sua localidade e que, nos últimos tempos, corroboraram para sua desativação. Para tanto, utiliza-se de pesquisa bibliográfica e documental sobre a história do aeroporto e de seu entorno, e de mapas elaborados a partir de pesquisa documental. Por fim, foi visto o papel relevante do Aeroporto Carlos Prates no desenvolvimento urbano e no cenário da aviação belorizontina. A discussão proposta sobre sítio e posição geográficos revelou a importância da topografia daquela área para a instalação do aeroporto, bem como da sua localização, próxima à região central – que, por outro lado, favoreceu o adensamento no entorno do Prates e condicionou o seu desenvolvimento.

**Palavras-chave:** Aeroporto Carlos Prates; Sítio e Posição Geográficos; Espaço Urbano

**ABSTRACT**

Carlos Prates Airport opened in 1944, forming part of an expanding urban area in the municipality of Belo Horizonte, Minas Gerais. Over time, as its surroundings became more densely populated due to its location, its presence in the neighborhood began to be questioned. Amidst conflicts over its operation and the observation of its deficient economic performance, the government—its owner and manager—deactivated Prates in 2023. Considering Prates's importance as an urban facility in the municipality of Belo Horizonte, this descriptive article aims to provide a historical and geographical overview of Carlos Prates Airport. Specifically, it seeks to characterize the site and location of Prates—elements that contributed to the choice of its location and that, in recent times, contributed to its deactivation. To this end, bibliographic and documentary research on the history of the airport

---

<sup>1</sup> Graduação e Mestrado em Geografia – Tratamento da Informação Espacial pela PUC Minas. E-mail: [arthurmafle@gmail.com](mailto:arthurmafle@gmail.com)

<sup>2</sup> Professora Adjunto IV da PUC Minas. Mestrado e Doutorado em Geografia - Tratamento da Informação Espacial pela PUC Minas. E-mail: [ammalvim@gmail.com](mailto:ammalvim@gmail.com)

and its surroundings is used, as well as maps prepared based on documentary research. Finally, the important role of Carlos Prates Airport in urban development and the aviation landscape of Belo Horizonte was highlighted. The proposed discussion of the site and geographic location revealed the importance of the area's topography for the airport's installation, as well as its location near the city center—which, in turn, favored the densification of the Prates area and conditioned its development.

**Keywords:** Carlos Prates Airport; Geographic Site and Situation; Urban Space.

## INTRODUÇÃO

O planejamento e a inauguração do município de Belo Horizonte – a capital do Estado de Minas Gerais, foram inspirados no modernismo do final do século XIX, precedendo o nascimento de outro importante símbolo de modernidade: a aviação. Iniciada na década de 1930, a implantação dos aeroportos no município coube, portanto, às áreas extrínsecas à zona urbana planejada, onde ainda predominava o aspecto rural. Inaugurado em 1944, o Aeroporto Carlos Prates se desenvolveu como um polo de formação de pilotos, ao mesmo tempo em que as ocupações do seu entorno se transformavam em bairros adensados, que expandiam as zonas urbana e suburbana de Belo Horizonte. Tal processo foi acompanhado pelo questionamento da localização do Prates – um equipamento cuja função aeroportuária é inerente a transtornos – em área adensada. Após décadas de conflito, e constatando o desempenho econômico deficitário daquele equipamento, o Poder Público decidiu pela desativação do Aeroporto Carlos Prates em 2023.

Nesse contexto, considerando a relevância do Prates, tanto como aeroporto, quanto como equipamento público relevante no processo de expansão urbana do município de Belo Horizonte, com este artigo tem-se como objetivo geral promover um resgate histórico-geográfico do Aeroporto Carlos Prates e, de forma específica, caracterizar o sítio e a posição de seu terreno. Além disso busca-se avaliar como esses elementos de sítio e posição condicionaram tanto a escolha inicial de sua localização quanto os conflitos que levaram à sua desativação. Dessa forma, o artigo pretende não apenas oferecer um registro histórico-descritivo, mas também contribuir para a compreensão das relações entre equipamentos urbanos, espaço geográfico e planejamento municipal, demonstrando como a análise geográfica pode subsidiar novas propostas de uso do terreno.

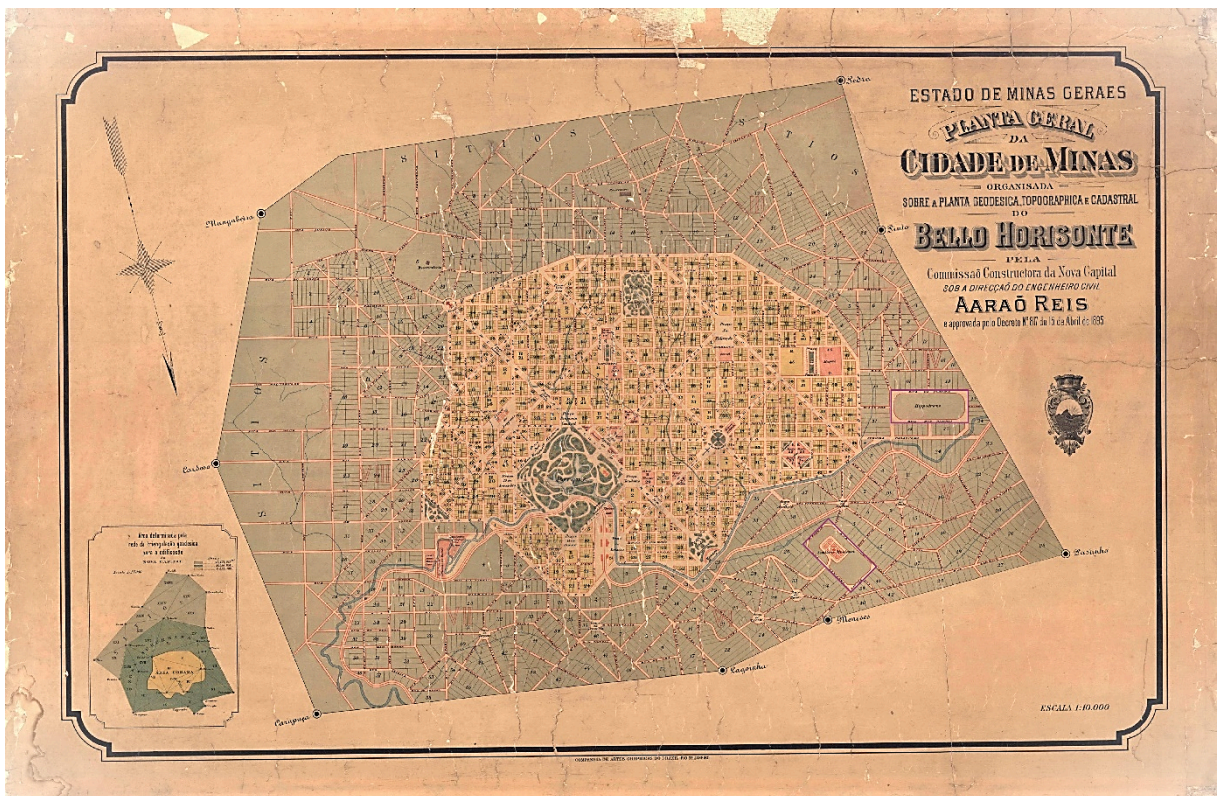
Para tanto, foi feita pesquisa bibliográfica recorrendo-se a livros, artigos acadêmicos e reportagens, e pesquisa documental, tendo-se utilizado mapas históricos, plantas urbanas, legislações e documentos oficiais de órgãos como INFRAERO, ANAC e Prefeitura de Belo

Horizonte. A seleção dessas fontes seguiu o critério temporal (1940–2023) e temático (história urbana, aviação e planejamento territorial). A análise cartográfica apoiou-se em mapas hipsométricos, fotografias aéreas e sobreposição de plantas urbanas, de modo a permitir a leitura dos conceitos geográficos de sítio e posição. Essa abordagem metodológica conecta a teoria geográfica às evidências empíricas, garantindo maior rigor interpretativo.

## ANTECEDENTES DA CRIAÇÃO DO AEROPORTO CARLOS PRATES

Criada para ser moderna, a capital de Minas Gerais, Belo Horizonte, foi fundada em 1897, projetada para um desenvolvimento higienista e racional, em contraponto às antigas cidades coloniais. Dessa forma, a modernidade era expressa na geometria dos seus traçados e no zoneamento do município, composto por três áreas de ocupação. A zona “urbana”, geométrica, higiênica, polo de comércios, de serviços, de infraestrutura, e sede do Governo Estadual; a zona “suburbana”, um espaço de transição entre o urbano e o rural; e a zona de “sítios”, dedicada ao abastecimento agrícola do município.

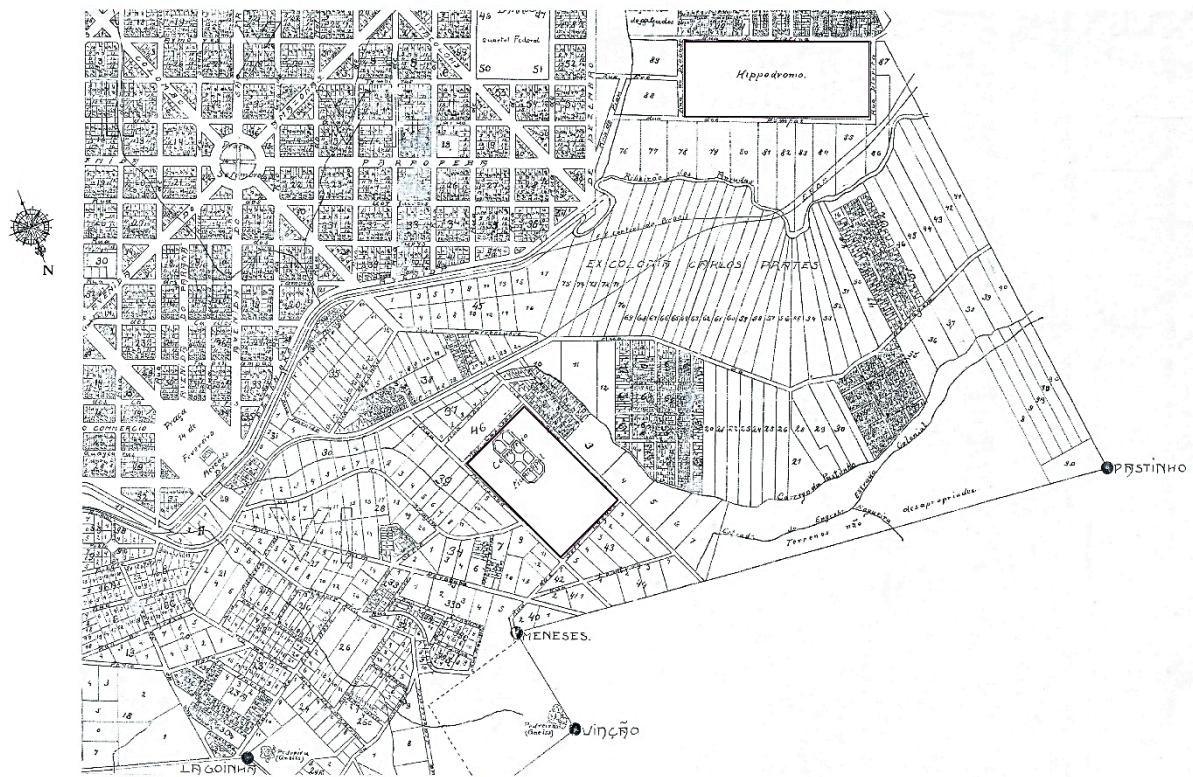
**Figura 1: Planta Geral da Cidade de Minas (1895)**



Fonte: Arquivo Público Mineiro, adaptado pelos autores.

Logo após a inauguração do município de Belo Horizonte, contradizendo o planejamento previsto, a Repartição de Terras e Colonização do Governo do Estado teve a iniciativa de instalar as chamadas “Colônias Agrícolas”, em partes da própria zona suburbana, ou seja, sítios vocacionados para o abastecimento agrícola da população urbana. Nesse sentido, foram criadas 5 colônias agrícolas em Belo Horizonte: Américo Werneck, Bias Fortes, Adalberto Ferraz, Córrego da Mata, e Carlos Prates – esta última, assim nomeada em função do engenheiro Carlos Leopoldo Prates, Inspetor da entidade responsável por tal mudança no planejamento da cidade. Por sua vez, o território da Colônia Carlos Prates é compreendido, atualmente, pelos bairros Carlos Prates, Pedro II e partes dos bairros Bonfim e Prado (Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, 2008), ou seja, entre dois importantes equipamentos previstos no planejamento do município, e instalados fora da zona urbana: o Cemitério Municipal e o “Hippódromo”. Tanto na Figura 1 – com a Planta do Município – quanto na Figura 2 – que representa a Planta da própria Colônia – estes grandes equipamentos estão contornados pela cor roxa.

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



Fonte: Fundação João Pinheiro, adaptado pelos autores.

Com o decorrer do tempo, os loteamentos dos sítios pelos herdeiros dos colonos e a implementação de infraestruturas que ligavam as colônias à zona urbana atraíram pessoas

levando à ocupação dessas áreas por uma população operária que não podia arcar com os custos habitacionais da zona urbana planejada. Na década de 1920, esse processo se irradiou para as áreas contíguas à colônia, na então zona rural da cidade, onde grandes fazendas eram fragmentadas, dando origem às várias “villas” operárias da região (Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, 2008). O rápido desenvolvimento das colônias, mobilizou a sua anexação à zona urbana, transformando o território em bairros, enquanto a delimitação da zona suburbana também se expandia, englobando algumas das villas operárias.

Por outro lado, por preceder o nascimento da aviação, no planejamento inicial de Belo Horizonte não foi destinada uma área, ou um equipamento apropriado, capaz de desenvolver este que é também um claro símbolo de modernidade. Até a década de 1930, os aviadores da cidade improvisavam uma pista no antigo Jôquei Clube (“Hippódromo”), área próxima do limiar entre as zonas suburbana e urbana do município, no bairro Prado – espaço onde funciona, atualmente, a Academia da Polícia Militar de Minas. Foi no contexto da Revolução de 1930, frente à movimentação militar do período, que 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).

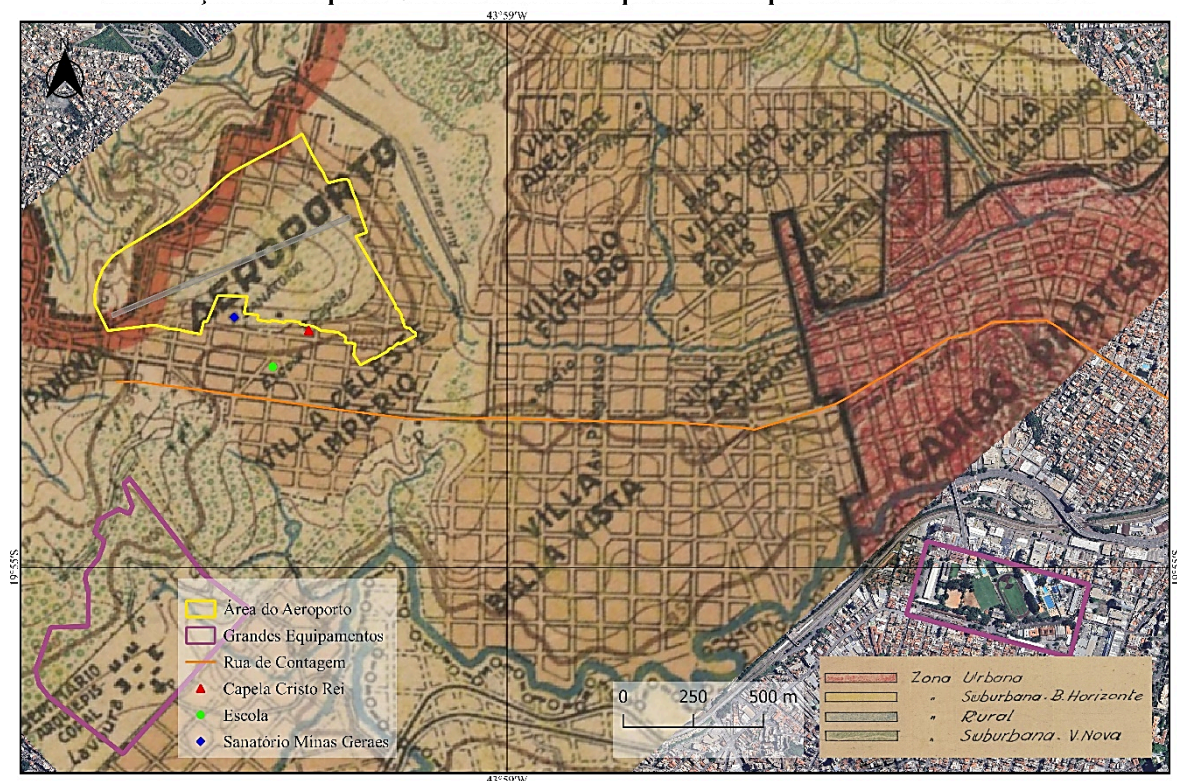
Desse modo, em 1933 foi inaugurado o primeiro aeroporto, a partir da desapropriação de sítios remanescentes da antiga Fazenda Pampulha, que legaria o nome àquela região do município, fora da zona urbana planejada, e ao próprio equipamento aeroportuário enquanto “Aeroporto de Belo Horizonte – Pampulha”. Com a criação do Aeroclubes do Estado de Minas Gerais em 1936, o Aeroporto da Pampulha passou a operar voos de instrução. O ingresso da moderna capital mineira no cenário da aviação foi solidificado com a inauguração da sua primeira linha comercial “Rio de Janeiro – Belo Horizonte – Rio de Janeiro”, em 23 de março de 1937 (Pereira; Faria, 1997).

Ao final dos anos 1930, reconhecendo a dificuldade de conciliar as operações comerciais com as operações de instrução do Aeroclubes frente a infraestrutura ainda precária do Aeroporto da Pampulha, o Poder Público mobilizava a criação de um segundo aeroporto em Belo Horizonte (Pereira; Faria, 1997). A Figura 3 apresenta uma imagem de satélite atual da região, sobreposta pelo Mapa do Município de Belo Horizonte de 1940, que já sinalizava o novo equipamento aeroportuário em uma região de villas operárias na crescente zona suburbana do município, contíguas ao bairro Carlos Prates, remanescente da antiga Colônia

Agrícola, na porção noroeste do município. A própria área do aeroporto sobrepunha os traçados do loteamento da antiga Villa Minas Geraes, presente em mapeamentos anteriores, assim como equipamentos vizinhos: a Capela Cristo Rei, a atual Escola Estadual Professor Moraes e o atual Hospital Alberto Cavalcanti (antigo Sanatório Minas Geraes). Também são representados grandes equipamentos próximos, como o Seminário Arquiepiscopal – atual Campus Coração Eucarístico da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas) e a Academia da Polícia Militar, antigo “Hippódromo”.

### Figura 3: Mapa do Município de Belo Horizonte (1940)

Localização do Aeroporto Carlos Prates no Mapa do Município de Belo Horizonte de 1940



Fonte: Google Satellite, 2024; Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte (APCBH). Geoprocessamento: Arthur Ferreira Diniz da Silva, 2025 (PPGGTI-E - PUC Minas).

Fonte: Elaborada pelos autores.

Cumprindo a legislação prevista pelo Departamento de Aeronáutica Civil, o nome do Aeroporto foi determinado em função da proximidade com o bairro instituído mais próximo, tornando-se: “Aeroporto de Belo Horizonte – Carlos Prates (SBPR)”, ou, simplesmente, Aeroporto Carlos Prates, vocacionado aos voos de instrução realizados pelo Aeroclube. Ao longo do tempo, decorrente do processo de expansão urbana e da regulamentação dessas áreas, algumas das villas operárias da região foram aglutinadas na formação de novos bairros. Neste contexto, formou-se o bairro Padre Eustáquio, como uma extensão do bairro Carlos Prates, englobando não só a área do Aeroporto, como as antigas villas Celeste Império, Bella

Vista e Santos Dumont. Posteriormente, o adensamento dos novos bairros vizinhos ao Aeroporto Carlos Prates levou ao questionamento da existência daquele equipamento, diante dos efeitos inerentes às operações aeroportuárias.

### **AEROPORTO CARLOS PRATES: do desenvolvimento à desativação**

Como exposto anteriormente, o Aeroporto Carlos Prates, inaugurado em 1944, foi criado para receber os voos de instrução realizados pelo Aeroclube do Estado de Minas Gerais que antes operava no Aeroporto da Pampulha. Apesar de sobrepor a antiga villa Minas Geraes, o terreno do Prates teria sua função aeroportuária condicionada pelo latifundiário da região responsável pela doação da área ao Poder Público (Plano Metropolitano de Belo Horizonte, 1987). Logo, desde a sua origem, o Prates teve a sua vocação aeroportuária orientada à formação de quadros para a aviação civil e militar.

Ainda assim, nos seus primeiros anos, o Prates serviu como alternativa ao Pampulha, que passou por diversas obras de melhoria de infraestrutura para se consolidar como porta de entrada de Belo Horizonte. Não obstante, a intensificação do tráfego nesse período, em direção ao Prates, mobilizou o setor empresarial a reivindicar a pavimentação da Avenida D. Pedro II. A acessibilidade do Prates foi considerada um diferencial, comparado ao Pampulha, fato que embasou o argumento do setor empresarial daquela década de 1940 a reivindicar, também, a troca das funções dos dois aeroportos. Mesmo estudando uma ampliação do Prates – que não ocorreu, o Poder Público não alterou as funções aeroportuárias frente às dimensões dos dois equipamentos (Pereira; Faria, 1997).

Ao mesmo tempo, havia uma relação de entrosamento entre o Aeroporto Carlos Prates e a população que ocupava o seu entorno, ambos em franco desenvolvimento nas suas primeiras décadas. Atravessar a pista do aeroporto nas suas caminhadas era uma atividade cotidianamente comum, segundo relatos de moradores antigos da região. Além do papel de atalho, o Prates foi o local das brincadeiras de infância, das práticas de esportes e das apresentações de shows aéreos que permanecem na memória, não somente dessa população vizinha, mas de toda a Belo Horizonte daqueles tempos (Almeida, 2022).

A relação amistosa entre a população e o Prates começou a mudar com o adensamento dos bairros do entorno e a exacerbação dos efeitos das suas operações, como a poluição sonora inerente e reincidência de acidentes e incidentes aéreos, já nos anos 1970. Esta década também foi marcada pelo início da gestão do Prates pela Empresa Brasileira de Infraestrutura

Aeroportuária (INFRAERO), acompanhada da pavimentação das pistas e da ampliação e reforma do terminal de passageiros (Pereira; Faria, 1997). Dessa forma, concomitantemente ao adensamento dos bairros do entorno, o aeroporto tinha sua vocação consolidada, mesmo com a insatisfação de parte dessa população vizinha.

Neste contexto, surgem os conflitos que marcaram a trajetória do Aeroporto Carlos Prates, com a mobilização dos moradores do entorno do Prates reivindicando a sua desativação e a destinação da sua área para a criação de um grande parque urbano. Decorrente dessas reivindicações, ao final dos anos 1990, a INFRAERO concedeu à Prefeitura de Belo Horizonte uma porção do terreno do aeroporto, de 97.600m<sup>2</sup>, para a construção do Parque Maria do Socorro Moreira. Nomeado em homenagem à uma moradora, ativista pela desativação do Prates, o parque conta com pista de *skate*, campo de futebol, quadras e teatro de arena (Coletivo Cultural Noroeste BH, 2021).

Simultaneamente à implantação do Parque Maria do Socorro, o Prates ganhou uma nova área para a construção de hangares e o recapeamento das suas pistas (Pereira; Faria, 1997). Apesar de essas ações sinalizarem pela continuidade do Prates, nos anos 2000 a sua desativação voltou a ser cogitada, para a execução do projeto que previa a utilização do seu terreno para a construção da Cidade Administrativa Presidente Tancredo Neves (CAMG), sede oficial do Governo do Estado de Minas Gerais. Contudo, diante dos atrasos da ANAC e da INFRAERO nos trâmites que deliberariam pela transferência da posse do terreno do Prates (Fernandes, 2007), o empreendimento foi realizado no bairro Serra Verde (situado no norte da capital).

O que se observa a partir dos anos 2000, após a implantação do parque e da inviabilização do projeto do CAMG no terreno do Prates, é o arrefecimento das mobilizações pela desativação do aeroporto. Mesmo o parque, uma conquista dessas mobilizações, foi relegado ao abandono, com a não renovação do contrato de concessão da área entre a INFRAERO e a Prefeitura. Além da frequência da marginalidade, o parque teve sua infraestrutura depredada e áreas utilizadas como bota-fora. Eventualmente, enquanto responsável pela área, a INFRAERO investia em manutenções do parque (Comunidade Movimento BH, 2019).

Ressalta-se que incidentes graves e acidentes aéreos relacionados ao Aeroporto Carlos Prates não deixaram de acontecer. De acordo com uma reportagem publicada no Jornal Estado de Minas, dos acidentes ocorridos na área urbana de Belo Horizonte, entre os anos de 2008 e 2019, apenas uma ocorrência não envolveu aeronave decolada do Aeroporto Carlos Prates (Drummond, 2019). Ao pesquisar esse histórico relacionado ao Aeroporto Carlos Prates, Silva

(2024) encontrou 30 ocorrências entre os anos de 1948 e 2023, sendo 18 acidentes e 12 incidentes graves, isto é, que teriam apresentado, ao menos, danos estruturais na aeronave, ou lesões intermediárias em seus tripulantes.

Destaca-se o ano de 2019, com a ocorrência de dois acidentes em área residencial – o último com pedestres vitimados fatalmente. Nesse contexto, começaram a surgir novas mobilizações pela desativação do aeroporto. Diante dos acidentes, das mobilizações populares e da constatação do déficit econômico apresentado pelo Prates, o Governo Federal anunciou o início do processo de desativação do aeroporto em 2020. Entre as manifestações “pró” e “contra” a desativação, apresentações de diversos projetos para a área, mudanças de posicionamento dos Executivos Municipal e Estadual e as acirradas eleições presidenciais de 2022 – que parecem ter contribuído para uma decisão efetiva, os prazos para o fechamento do aeroporto foram postergados até 31 de março de 2023, poucos dias após o último acidente sobre área residencial. Através de um acordo que favorecia a municipalização da área do Prates, a Prefeitura passou a controlar o terreno seguindo orientações da ANAC, na desmobilização dos usuários do aeroporto, que tiveram até o dia 31 de maio de 2023 para a retirada das aeronaves que ainda restavam ali. Ao fim do prazo, a pista foi pintada com vários X, cumprindo a determinação da ANAC para sinalizar a desativação da pista. O prazo para a retirada completa das aeronaves restantes – por via terrestre, e para o encerramento de processos administrativos, se estendeu até 30 de julho de 2023 (Falabela, 2023).

Segundo a INFRAERO (2022), a dimensão do terreno do Aeroporto Carlos Prates era de 547 mil m<sup>2</sup>, onde se distribuíam: 1 pista (de 868m x 18m de dimensão), 3 pátios de aeronaves, 1 terminal de passageiros de aproximadamente 350m<sup>2</sup>, e 22 hangares – onde trabalhavam 15 empresas. Até a sua desativação, o Aeroporto Carlos Prates dedicou-se à formação de pilotos, aviação desportiva, manutenção, instrução, construção de aeronaves – ultraleves, aviação geral de pequeno porte, aviação de asa rotativa (helicópteros), além de ser um local de treinamento das forças de segurança do Estado de Minas Gerais e de manutenção das aeronaves do estado, abrigando, ainda, o centro de combate aos incêndios dos parques da região. Dos aeroportos administrados pela INFRAERO em Minas Gerais, era o que possuía a terceira maior movimentação de aeronaves, com capacidade de 18.625 passageiros/ano.

## **SÍTIO E POSIÇÃO DO PRATES**

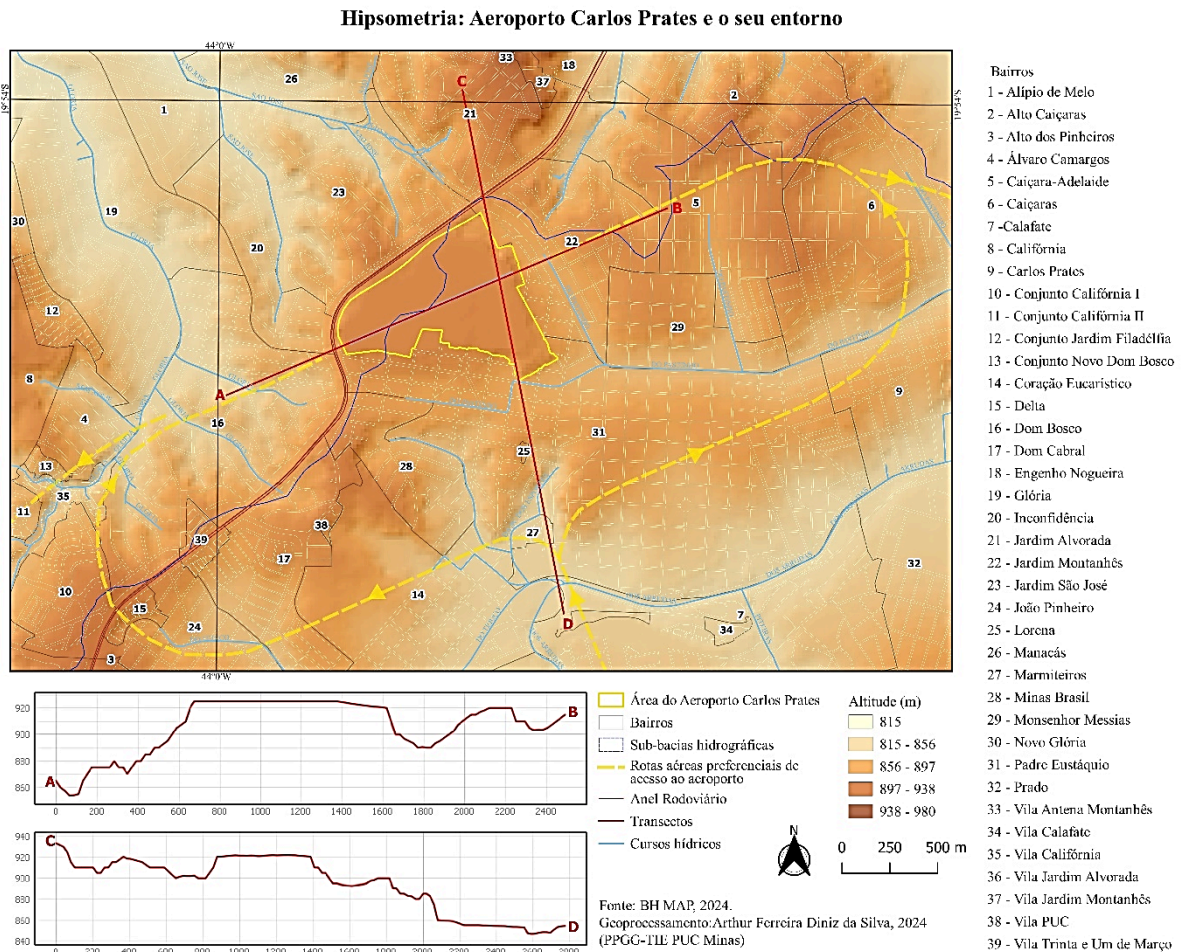
Ao relatar o histórico de um aeroporto, como o Carlos Prates, enquanto um elemento do espaço urbano, é imprescindível a análise do seu sítio e posição – conceitos chave relativos

à Geografia Urbana, subárea da ciência geográfica. Até mesmo porque, o processo de implantação de um equipamento aeroportuário tem como critério a busca pela harmonia das relações entre o aspecto natural do espaço e as ocupações do seu entorno (Silva, 1990).

Nessa perspectiva, o conceito de sítio associa-se ao quadro físico-natural, de uma determinada área, correspondendo a aspectos como a topografia. Existem, porém, técnicas que, em função de alguma valorização do espaço, podem levar ao disfarce do sítio, apresentando uma alteração na organização da paisagem urbana (Beaujeau-Garnier, 1997; Dollfus, 1972).

No caso do Aeroporto Carlos Prates, seu terreno situa-se sobre um relevo de topo de morro, um “platô” - terraplanado para o uso aeroportuário (Plano Metropolitano de Belo Horizonte, 1987) - embasado pelo complexo gnáissico-migmático de Belo Horizonte. Esse platô, cuja altitude oferece vista privilegiada para a cidade, fica evidente pelos transectos determinados no Mapa Hipsométrico (Figura 4). O transecto AB segue a direção da pista do Prates e parte das rotas aéreas preferenciais de acesso, iniciando-se no bairro Dom Bosco, que está a uma altitude de aproximadamente 865m (ponto A), passando sobre a pista do Prates e finalizando no bairro Caiçara Adelaide (ponto B), a 915m de altitude, equivalente a do platô, de cerca de 925m. Por outro lado, o transecto CD começa na área com as maiores altitudes do espaço representado, no bairro Jardim Alvorada (ponto C), a 930m de altitude, atravessa parte do platô do Prates e termina no fundo do vale do Ribeirão Arrudas, onde se encontra a Avenida Presidente Juscelino Kubitschek (ponto D), a aproximadamente 840m. O mapa também demarca a divisa das duas sub-bacias hidrográficas do município sobre o terreno do Prates: a do Ribeirão Arrudas (a 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. 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.

**Figura 4: Mapa Hipsométrico da área do Aeroporto Carlos Prates**



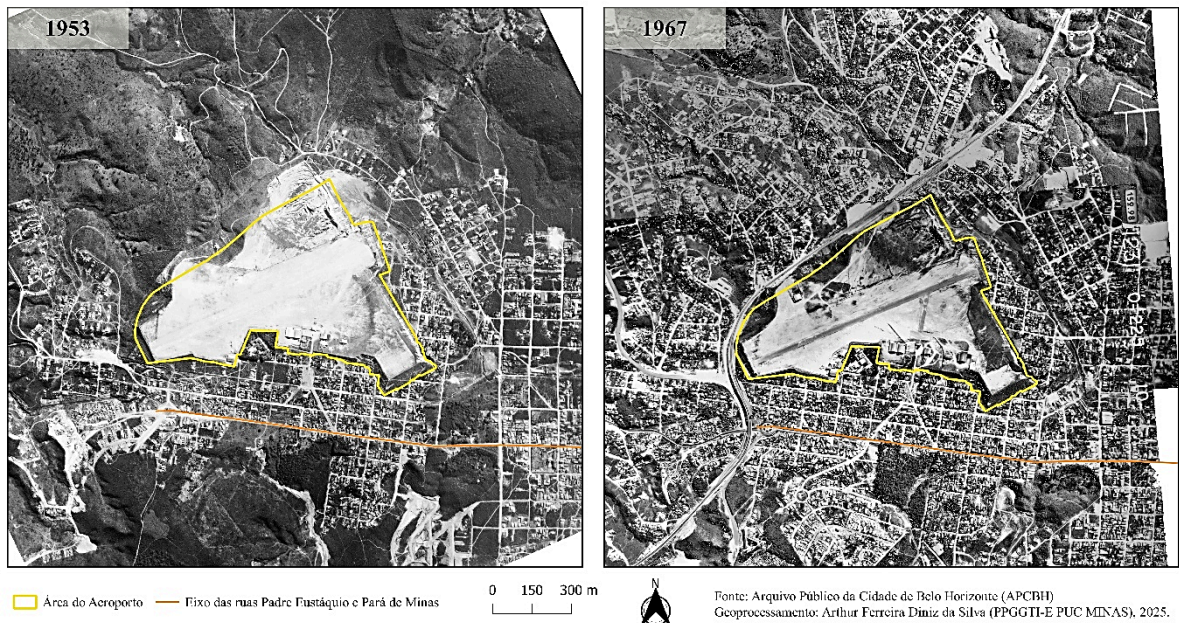
**Fonte:** Silva (2024).

De outro modo, o conceito de situação, ou posição, geográfica, é essencialmente relativo, seja às comunicações (eixos viários e/ou rodoviários), seja a outros elementos do espaço (estabelecimentos comerciais e de serviços, que por sua vez estão associados às funções urbanas) (Beaujeu-Garnier, 1997). E, enquanto equipamento público (de prestação de serviços), a manutenção de um aeroporto demanda ágil infraestrutura de ligação com a centralidade do município. No contexto da sua criação, o Aeroporto Carlos Prates já se localizava próximo de importantes vias de Belo Horizonte, como a Av. D. Pedro II e a Rua de Contagem (atual eixo das ruas Padre Eustáquio e Pará de Minas). Vias em que se concentravam estabelecimentos comerciais e que dispunham de infraestrutura interligando a zona urbana de Belo Horizonte com uma porção da cidade ainda em desenvolvimento, propiciando a formação de ocupações, as chamadas villas operárias, e orientando a expansão da zona urbana como vetores. Por sua vez, o processo de expansão urbana do município de Belo Horizonte a partir dos anos 1950, aglutinou e/ou repartiu as villas operárias, formando novos bairros da cidade, pericentrais, no entorno do Aeroporto. Deste período, a Figura 5

ilustra o rápido desenvolvimento do entorno do aeroporto, comparando as fotografias aéreas dos anos de 1953 e de 1967.

**Figura 5: Área do Aeroporto Carlos Prates e seu entorno nas fotografias aéreas de 1953 e 1967**

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



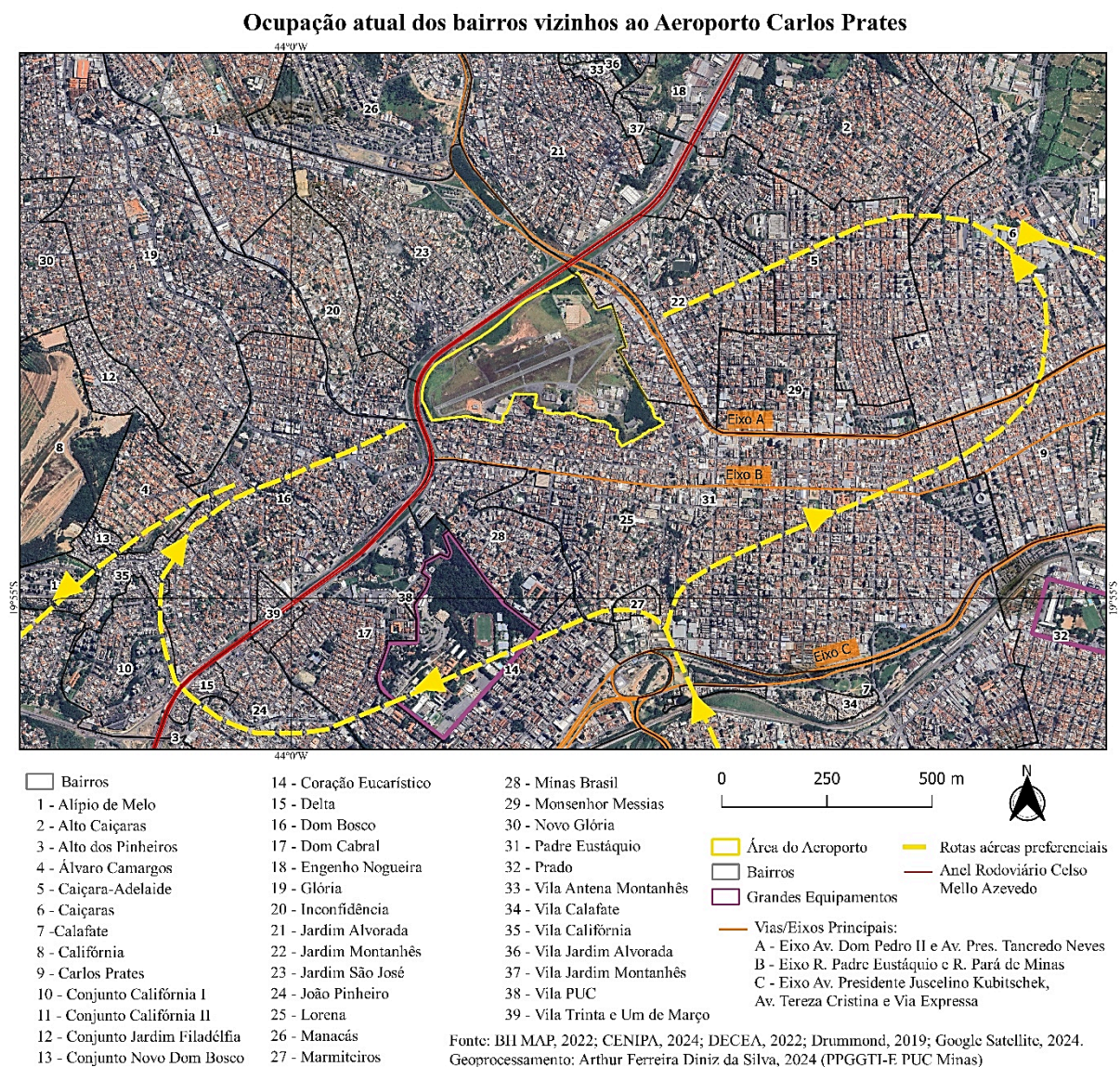
**Fonte: Elaborada pelos autores.**

O início da ocupação destes novos bairros formados no entorno do Aeroporto Carlos Prates está associado, historicamente, à fragmentação de fazendas por loteamentos clandestinos e à implementação de programas sociais de habitação por parte do Poder Público (Corrêa; Coelho Neto, 2012). Atualmente, alguns dos bairros do entorno do Prates são reconhecidos pela convivência de grupos sociais distintos, fato que constitui a chamada “mistura social”. Tal mistura, contudo, é fruto do direcionamento das políticas públicas de regulamentação para as áreas mais nobres da cidade, que repeliu uma população de classe média para bairros pericentrais de infraestrutura média, fatos que Andrade e Mendonça (2022) chamam de “laissez faire urbano”. Dessa forma, se a inauguração do Prates ocorreu no contexto das villas operárias, a partir dos anos 1950 ele já tinha como endereço o bairro Padre Eustáquio, pericentral, heterogêneo, e que forma uma espécie de continuidade do bairro/antiga colônia agrícola Carlos Prates.

Ao longo do tempo, o desenvolvimento dessa área levou à ampliação e criação de outras vias importantes nas proximidades do Prates, relacionadas a um contexto metropolitano. Na Figura 7 pode-se ver o Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo – que

contorna a porção noroeste do terreno do Aeroporto, e outros 3 principais eixos de ligação dessa região. O Eixo A compreende as Avenidas Dom Pedro II e Presidente Tancredo Neves; o Eixo B compreende as vias pioneiras do processo de expansão urbana dessa porção da cidade, as ruas Padre Eustáquio e Pará de Minas; e o Eixo C compreende as Avenidas Presidente Juscelino Kubitschek, Tereza Cristina e a Via Expressa. Ao reproduzir o acesso à área do Aeroporto nos últimos tempos, a Figura 6 apresenta, ainda, as rotas aéreas preferenciais das aeronaves que sobrevoavam os bairros do entorno e utilizavam do espaço do Aeroporto Carlos Prates.

**Figura 6: Situação atual da área do antigo Aeroporto Carlos Prates**



**Fonte: Elaborada pelos autores.**

A melhoria das infraestruturas no entorno do Aeroporto Carlos Prates, incrementando a sua posição geográfica, funcionou como um “catalizador de urbanização”, resultando no crescimento desordenado de comunidades próximas a um equipamento que impacta o cotidiano da população no seu entorno. Trata-se, inclusive, de um problema comum a diversas áreas urbanas brasileiras, visto que a construção de aeroportos e o crescimento da periferia das grandes cidades se concentraram no mesmo período, na década de 1940 (Silva, 2018). Logo, assim como outros aeroportos do Brasil e do mundo, o Aeroporto Carlos Prates não foi isento de conflitos entre os efeitos das suas operações e a consolidação da sua vizinhança (Pereira; Faria, 1997).

Portanto, percebe-se uma relação dicotômica entre os conceitos de sítio e posição geográficos relacionados ao Aeroporto Carlos Prates. O sítio em topo de morro foi um elemento favorável para a escolha da localização do Aeroporto Carlos Prates – elemento que foi aprimorado através da terraplanagem do terreno, formando, assim, um grande platô. A situação do Prates, incrementada pelas melhorias das vias no seu entorno imediato, importante para a ligação do aeroporto com a zona urbana, contribuiu para o adensamento da sua vizinhança e implicou em conflitos. Os conflitos, por sua vez, influenciaram de algum modo a decisão do Poder Público para a desativação do aeroporto – para além das questões econômicas justificadas. E agora, tais elementos geográficos devem ser considerados para a destinação da sua área.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O resgate histórico-geográfico do Aeroporto Carlos Prates permitiu constatar que o equipamento foi fruto dos ideais de modernidade que permeavam a história do município de Belo Horizonte desde a sua criação, mas, também, que o equipamento passou a ser visto como um problema urbano nos últimos tempos em função das transformações do espaço urbano de seu entorno, e ainda do contexto político-administrativo recente. Topografia e posição foram favoráveis à implantação do Prates como demonstrado, afinal, a variação altimétrica da área era pequena e a localização era estratégica dada a proximidade com a zona urbana (área central) da capital. Portanto, não se trata de um espaço isolado, mas de uma área integrada às demais porções de Belo Horizonte.

Nesse sentido, é importante tratar o aeroporto à luz dos conceitos de sítio e posição geográficos, capazes de revelar a importância daquele terreno para uma atividade tão peculiar como a aviação, e as mudanças nas relações entre o aeroporto e seus vizinhos ao longo do

tempo. A estrutura do aeroporto, limitada por sua localização em uma área densamente urbanizada, e seu relacionamento com o entorno — marcado por conflitos de uso do solo, questões de mobilidade e demandas habitacionais — evidenciam a importância de um planejamento urbano cuidadoso. Esses elementos devem orientar a definição de novos usos para a área, de forma a integrar melhor o espaço à cidade e atender às necessidades da população.

Por sua vez, a desativação do Prates suscitou uma série de reivindicações do espaço urbano belorizontino que poderão ser atendidas, em alguma medida, a partir da disponibilidade do seu terreno, de 547 mil m<sup>2</sup>. Até o momento desta publicação, a Prefeitura de Belo Horizonte propõe a construção de um novo bairro na área, com a construção de habitações, atividades comerciais e serviços públicos. A revitalização do Parque Maria do Socorro e a implantação de um museu da aviação que preserve a memória do Prates e exponha as suas aeronaves históricas, também fazem parte a proposta.

Do ponto de vista histórico e cultural, mais do que um importante polo de formação de aviadores, o Aeroporto Carlos Prates contribuiu para a consolidação de Belo Horizonte no cenário da aviação, ao mesmo tempo que estimulou a ocupação urbana em seu entorno. Sua desativação revela as transformações sofridas pelo espaço urbano de seu entorno, que acabaram por inviabilizar sua manutenção diante da dificuldade em manter uma convivência harmônica entre o equipamento e sua vizinhança. Mas há que se considerar ainda a ineficiência econômica deste equipamento, que acabou por onerar o poder público que deixou de ter interesse em mantê-lo.

Espera-se que, do ponto de vista aplicado, a análise realizada possa contribuir como subsídio ao planejamento urbano da área, oferecendo elementos para que o poder público e a sociedade civil definam novos usos do terreno do antigo Aeroporto Carlos Prates de maneira integrada, sustentável e socialmente justa.

Em suma, fica aqui o registro de um equipamento que fez parte da história da capital, tendo desempenhado papel de relevância para a modernidade, mas também para o estímulo à ocupação urbana da porção noroeste de Belo Horizonte como demonstrado, e que por tudo isso não pode ser esquecido apesar de ter sido desativado.

## **REFERÊNCIAS**

ALMEIDA, Luiz Guilherme de. Pairando entre memória e realidade. **Revista Perambula**, Belo Horizonte, ano 1, n. 1, p. 90-103, jul. 2022.

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.

ARQUIVO PÚBLICO DA CIDADE DE BELO HORIZONTE – APCBH. **História de bairros [de] Belo Horizonte**: Regional Noroeste. 2008. ACAP-BH, Belo Horizonte, 62p. 2008.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana**. 2. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997. 525p.

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.

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.

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.

DOLLFUS, Olivier. **O espaço geográfico**. 5. ed. São Paulo: DIFEL, 1972. 121p.

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/aerportos/aeroporto-de-belo-horizonte-carlos-prates/>. Acesso em: 04 abr. 2022.

FALABELA, Camila. Pista do aeroporto desativado de BH amanhece sinalizada com ‘X’; prefeitura prevê ‘novo bairro’ para o espaço. **Globo**, 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.

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

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). **Parques e áreas de proteção ambiental na RMBH**. Fundação João Pinheiro, Belo Horizonte, dez. 1987. 334p.

SILVA, Adyr da. **Aeroportos e desenvolvimento**. Incaer Vila Rica, 1990. 404p.

SILVA, Arthur Ferreira Diniz da. **O conflito urbano sobre a desativação do Aeroporto Carlos Prates no município de Belo Horizonte – MG**. 2024. 131f. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Programa de Pós-Graduação em Geografia – Tratamento da Informação Espacial, Belo Horizonte, 2024.

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.