



O AEROPORTO DA PAMPULHA COMO VETOR DE ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA NA REGIÃO.

Nilma Barbosa da Conceição Dias¹

RESUMO: O presente artigo tem como base alguns textos utilizados na disciplina Questões Urbanas Contemporâneas do Curso de Ciências sociais. Os textos tratam das mudanças rápidas que ocorrem ou ocorreram nas cidades, no âmbito da infra-estrutura e suas implicações no tecido urbano. Em específico nesse caso, busca-se fazer uma correlação da leitura dos respectivos textos com o equipamento de uso coletivo denominado Aeroporto da Pampulha e a abertura de novas vias, intervenções urbanas, valorização imobiliária favorecendo a especulação das grandes construtoras e assim urbanizando de maneira desordenada o entorno aeroportuário.

PALAVRAS CHAVE: Aeroporto, especulação imobiliária, dinâmica espacial.

ABSTRACT: This article is based on some texts used in the course Urban Contemporary Issues Course of Social Sciences. The texts deal with the rapid changes that occur or have occurred in cities within the infrastructure and its implications in the urban fabric. In this specific case, it seeks to make a correlation of reading texts with collective use of equipment called Pampulha Airport and the opening of new roads, urban interventions, real estate valuation favoring speculation of major construction and so urbanizing disorderly way the airport environment.

KEY WORDS: Airport, real estate speculation, spatial dynamics.

1. Graduada em Ciências Sociais pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais em 2011.



A DINÂMICA ESPACIAL QUE ENVOLVE O AEROPORTO DA PAMPULHA

A abertura de novas vias ou a construção de metrô, aeroportos(grifo meu), por exemplo, são intervenções urbanas com grande poder de transformação, como a ocupação de novas áreas e /ou substituição de usos e de moradores. (ANDRADE E MENDONÇA 2007)

O objetivo central desta pesquisa é analisar a dinâmica espacial e as estratégias políticas na consolidação do aeroporto na cidade de Belo Horizonte. Cabe ressaltar que na visão geral da cidade, embora o aeroporto traga uma série de benefícios para a população residente em sua área de influência, este equipamento também impõe uma série de restrições ao aproveitamento das propriedades localizadas no seu entorno.

Deste modo, ressalta-se a importância da atuação das prefeituras no controle da ocupação do solo na região próxima ao aeroporto. No que se refere ao Aeroporto da Pampulha, o crescimento ultrapassou os limites permitidos para o funcionamento total dos vôos, neste caso o controle já foi ultrapassado, tanto assim que foi necessária a transferência de vôos do Aeroporto da Pampulha para o Aeroporto Internacional Tancredo Neves na cidade de Confins.

Entendemos que neste aspecto a cidade é um produto social em constante transformação, suas características e elementos por mudarem constantemente são alvo de diversos estudos em várias áreas do conhecimento. Neste caso específico o estudo se concentra com mais ênfase na geografia, mas pretendo nesse estudo abordar de uma forma sociológica os fatores que proporcionaram a inoperância da maioria dos vôos no aeroporto da Pampulha.

O PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO DA PAMPULHA, E OS IMPACTOS GERADOS PELO MESMO

O Brasil por ser um país de grande dimensão territorial, o transporte aéreo desempenha um papel fundamental por representar o único meio de transporte capaz de interligar as cidades, estados e países de ponta a ponta num mesmo dia. Os aviões transportam passageiros, cargas, mala postal, órgãos para transplante, vacinas, pacientes para tratamento em centro mais equipado e permite o desenvolvimento de inúmeras cadeias produtivas as que seriam inviabilizadas se não fossem a agilidade proporcionada pelo serviço.

Os aeroportos causam impactos diretos, como, renda, empregos, investimento de capital, receitas geradas pela significativa atividade econômica do



mesmo. Causam também impactos indiretos sendo eles: o desenvolvimento do turismo (lazer e negócios) o investimento em infra-estrutura (armazéns, filiais de grandes empresas, melhoria na estética e estrutura urbana). Dois tipos de impactos são gerados pelos aeroportos, em escala regional e nacional, considerando que o aeroporto pode interferir diretamente (pelos mesmos mecanismos de receitas, impostos e geração de renda) e indiretamente (como facilitadores de outras atividades econômicas) no desenvolvimento da região.

Guller e Guller (2002) elaboram um resumo do novo papel do aeroporto na lógica socioeconômica das regiões:

“A situação do aeroporto dentro da área metropolitana torna indispensável o desenho de planos que compreendam tanto a ordenação territorial, como o planejamento de transportes. A criação de infra-estruturas de transportes e o desenvolvimento imobiliário na área aeroportuária já não podem ser considerados de forma separada” (GULLER e GULLER 2002)

Todo o perímetro aeroportuário é aproveitado não apenas para atividades específicas para o seu próprio fim, mas para a instalação de novos empreendimentos relacionados indiretamente com a aviação comercial. Sendo eles, construção de hotéis, prédios para escritório, terminais de transbordo de cargas e plantas industriais de médio transporte que necessitem de agilidade de exportação de seus produtos. Esta ultima possibilidade, vem sendo explorada pela administradora estatal dos aeroportos a Empresa de Infra-estrutura Aeroportuária INFRAERO.

Em 1933, inicia-se a construção do Aeroporto de Belo Horizonte, em uma área de aproximadamente 200 mil metros quadrados, através de uma desapropriação feita pelo governo de Estado, em um terreno, que embora pantanoso, era plano, apresentando boa visibilidade. Este aeroporto, que possuía dimensões de pista de grama de 720m por 20m, passou a servir como ponto de escala de vôos entre Rio de Janeiro e Fortaleza, operados pelo correio Aéreo Militar, constituindo-se meramente, num destacamento de Aviação. Foi somente em 1936, que o aeroporto de Belo Horizonte foi autorizado pelo Governo Mineiro a receber uma linha comercial da companhia aérea PANAIR do Brasil S/A.

Entre 1943 e 1953, o aeroporto de Belo Horizonte também conhecido popularmente como aeroporto da Pampulha, sofreu uma série de intervenções. Inicialmente o aeroporto teve sua pista ampliada e além de ter sido introduzido sistema de balizamento noturno, permitindo assim, que maiores aeronaves pudessem pousar e decolar em Belo Horizonte.



Mas foi no ano de 1961 que a pista do aeroporto de Belo Horizonte atingiu suas dimensões atuais (2540mx 45m), juntamente com o funcionamento de seu novo pátio de manobras, permitindo que este aeroporto recebesse aeronaves comerciais de grande porte, assim como jatos atuais. Em 1973, o aeroporto de Belo Horizonte passou a ser administrado pela Empresa de infra-estrutura aeroportuária (INFRAERO) aumentando, assim as fiscalizações e, conseqüentemente a rigidez de seus regulamentos. (INFRAERO,2007).

Atualmente o aeroporto Carlos Drummond de Andrade que está instalado numa área de dois milhões de metros quadrados, na região da Pampulha. Com o crescimento desordenado da metrópole transformou – se em aeroporto central, inserido no contexto urbano distante apenas oito quilômetros do centro de Belo Horizonte.

O PROJETO ARQUITETÔNICO DA PAMPULHA MODERNIZANDO A REGIÃO

A Pampulha teve um vetor importante, a construção da Avenida Antonio Carlos, que fazia a principal ligação da região norte. O projeto arquitetônico da Pampulha foi projeto de modernidade realizado na década de 40, projetado pelo arquiteto Oscar Niemeyer na administração de Juscelino Kubtschek. A barragem da Pampulha foi construída e ganhou belos exemplares da arquitetura moderna: A igreja de São Francisco de Assis, o Museu de Arte, a Casa do Baile e o Iate Tênis clube. A própria criação da Pampulha envolve um processo de modernização ligado às classes altas, favorecendo a valorização imobiliária da região.

“A Pampulha contem a marca de um momento específico da história e da modernização da capital, quando as funções metropolitanas começam a ter espaços especializados e a represa se torna área de lazer da elite. A localização do aeroporto, da cidade universitária, do Jardim Zoológico em mais recentemente, dos estádios reforça sua identidade.” (TEIXEIRA e SOUZA 2003)

Embora em menor proporção a Pampulha teve uma ocupação semelhante ao centro de Belo Horizonte, acolhendo os estratos superiores da hierarquia social: as elites dirigente e intelectual, profissionais de nível superior, igualmente a ele e nas mesmas proporções, acolhem a pequena burguesia e os setores médios. diferente do centro e do pericentro, acolhe em valores ao redor da média metropolitana membros das categorias médias, trabalhadores manuais do terciário e do subproletariado; também conta relativamente com poucos operários secundários.



A ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA E SUA INTERFERÊNCIA NA OPERAÇÃO DE VÔOS NO AEROPORTO DA PAMPULHA

A especulação imobiliária na região da Pampulha é enorme. Pois os bairros em seu entorno cresceram, como por exemplo, Ouro preto, Jaraguá, Dona Clara, Planalto. Com a construção de Shoppings e grandes Supermercados, houve uma diferenciação na população aos arredores da Pampulha, sofrendo uma descaracterização de moradores elitizados.

Com esse processo de diferenciação, a região da Pampulha ainda conta com um número enorme de turistas de várias classes sociais que vem de todo o país para conhecer a região que tem um grande espaço para o lazer. O mais recente é o parque ecológico José Lins do Rego.

O crescimento dessa região não poupou as características no entorno do aeroporto da Pampulha que era somente de casas, para não atrapalhar o tráfego aéreo, pois a localização do aeroporto da Pampulha tinha sido escolhida justamente por ser uma área plana e isolada, distante do grande centro.

Hoje com a especulação das imobiliárias e o crescimento desordenado da cidade, a região da Pampulha comporta grandes prédios com mais de quatro pavimentos. Antes a lei permitia a construção de prédios de quatro andares somente. As construtoras visando seu lucro e os compradores visando à localização próxima a região da Pampulha colaboraram com o surgimento de grandes edifícios com mais de 15 andares. O que não é benéfico para a continuação dos vôos no aeroporto da Pampulha. Com o grande número de casas e prédios, escolas e comércios, ainda têm como agravante o barulho incomodo e ensurdecedor das aeronaves provocando problemas auditivos nos moradores da região.

O aeroporto da Pampulha promoveu o desenvolvimento, e o crescimento da região, e com isso, acabou ficando quase que inoperável, as mudanças ocorridas ao seu entorno que foi a ocupação desordenada estimulada pelas grandes construtoras, acabou fazendo surgir mais um investimento de proporção gigantesca que foi a construção do Aeroporto Internacional Tancredo Neves. O mesmo teve a sua localização escolhida, de maneira providencial, numa região embora não muito plana, mas afastada da urbanização mais central de Belo Horizonte.

O Aeroporto de Confins se localiza na Região Metropolitana de Belo Horizonte, (RMBH) na cidade de Confins. Podemos inferir que essa estratégia da escolha da região para a construção do Aeroporto Internacional, a priori, era um dos temas já estudados.



De acordo com Rodrigues: “O nosso novo Aeroporto Internacional deve localizar-se em área ainda não urbanizada, com possibilidade, de lei especial de zoneamento, para não termos, no futuro, reclamações de população urbana, quanto ao ruído”. (RODRIGUES, 1975)

Com as restrições de tráfego impostas ao aeroporto da Pampulha em 2005, podendo operar somente com vôos regionais, o aeroporto internacional Tancredo Neves passa a funcionar de maneira mais eficiente, e assim abrindo mais caminhos para o desenvolvimento e fazendo crescer novos investimentos como as obras da linha verde e a ampliação da Avenida Antonio Carlos.

Pelo estudo proposto percebe-se que realmente aeroporto transforma as condições econômicas da região onde está instalado, mas para que isso aconteça é preciso que o Aeroporto seja considerado como parte integrante do desenvolvimento regional e lhe sejam dadas às condições de modernização e adaptação para as novas demandas dos usuários.

O aeroporto internacional Tancredo Neves, teve um planejamento diferenciado e suas estruturas ampliadas para não sofrer as consequências causadas pela urbanização como aconteceu com o Aeroporto Carlos Drummond de Andrade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS:

A discussão desenvolvida até esse momento teve o objetivo de situar os agentes que propiciaram a diminuição dos vôos do Aeroporto da Pampulha, entre eles o crescimento exagerado no entorno do aeroporto favorecendo a especulação imobiliária na região. Com base nos pressupostos de Andrade e Mendonça (2007) de que a abertura de novas vias ou a construção de equipamentos são intervenções com grande poder de transformação, podemos afirmar que a construção do Aeroporto da Pampulha, foi crucial para o desenvolvimento no seu entorno, Principalmente por estar situado na região da Pampulha, de grande relevância para o turismo de Belo Horizonte, região que nasceu com o propósito de valorização territorial e de modernização.

Também é viável associar a construção do equipamento aeroporto como para Guller e Guller (2002) com a criação de infra-estrutura e desenvolvimento imobiliário. A partir da instalação do equipamento Aeroporto, é imprescindível a ampliação das vias de acesso para o mesmo. Com isso o interesse pela urbanização da região onde se encontra o equipamento e no seu entorno, fica acirrada, e proporciona a valorização da região. Este processo é tão importante, que registra nesse estudo, a necessidade de transferência das operações de vôos do aeroporto



da Pampulha, sendo que a sua localização havia sido determinada justamente por ser uma região isolada. O processo parece ser cíclico, a região desenvolve e o equipamento é obrigado a diminuir suas operações ou até mesmo mudar sua localização para outra cidade.

A especulação imobiliária transformou a paisagem na região do Aeroporto da Pampulha, antes não havia prédios altos, hoje a realidade é diferente. Observando o seu entorno é possível perceber o grande número de edifícios construídos ou em construção com mais de oito andares. A prefeitura de Belo Horizonte, determinava a construção de prédios de no máximo quatro andares. Além da região da Pampulha ser caracterizada anteriormente por suas construções de casas com lotes imensos. As construtoras popularizaram as construções, diminuindo a área construída e facilitando a forma de aquisição do imóvel. Isso fez com que aumentasse a procura por imóveis na região, e aumentou o oportunismo das grandes construtoras, gerando um congestionamento visual, causando riscos para as aeronaves que decolavam no Aeroporto da Pampulha.

Para Rodrigues (1975) a criação do Aeroporto internacional Tancredo Neves, necessita de uma lei especial de zoneamento, para que no futuro, também não ocorra o mesmo processo sofrido pelo Aeroporto da Pampulha com o então recém criado Aeroporto de Confins.

O Aeroporto de Confins foi inaugurado em 1984. E foi a primeira localidade a receber o conceito de Aeroporto Industrial, por ter sido planejado e construído numa área menos urbanizada, mas localizado na região metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). O Aeroporto comporta grandes aeronaves, e também promoveu desenvolvimento na região. No momento grandes obras estão sendo feitas para facilitar o acesso ao Aeroporto Tancredo Neves (AITN). Dentre elas a construção da Linha Verde, ampliação da Avenida Cristiano Machado e também a ampliação da Avenida Antonio Carlos, ambas são vias de acesso para Confins.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA:

ANDRADE, Luciana Teixeira; MENDONÇA, Jupira Gomes. **A Metrópole e a Questão Social**. Estudo de Bairros: Construindo Uma Metodologia Qualitativa com suporte Quantitativo. IN: 31º Encontro Anual da ANPOCS, Caxambu 2007.

DINIZ e DINIZ. Análise dos Principais Fluxos Aéreos dos Aeroportos da Capital Mineira e suas Recentes Transformações. **Revista Sociedade e Natureza**. Belo Horizonte v.18n. 34.2006.

GULLER, M; GULLER, M. **Del Aeropuerto a la Ciudadad Aeropuerto**. Ed Gustavo Gili. Barcelona, Espanha. 2002.

INFRAERO. **Perfis dos Aeroportos brasileiros**. Disponível em <<<http://www.infraero.gob.br/aero.ph>>> Acesso em agosto de 2007.



LEFEBVRE, Henri. A Revolução Urbana. Tradução de Sérgio Martins. Ed. UFMG. Belo Horizonte, 1999.

MENDONÇA, Jupira Gomes de, GODINHO, Maria Helena de Lacerda. **População Espaço na Metrópole:** Novas Configurações, Velhas Desigualdades. Ed. PUC Minas, Belo Horizonte 2003.

PEREIRA, L.M. L FARIA, M. M **Aeroporto da Pampulha:** Belo Horizonte nas asas do Progresso. Edição comemorativa dos 60 anos do Aeroporto da Pampulha. Belo Horizonte, INFRAERO, 1997.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE/SECRETARIA MUNICIPAL DA COORDENAÇÃO DE GESTÃO REGIONAL PAMPULHA. Perfil Regional 2003: Gerência Regional de Informações Técnicas. julho/2003.

RODRIGUES, Eduardo C. **Crise nos Transportes.** Ed. Unidas Ltda. São Paulo, 1975.

ANEXO 1

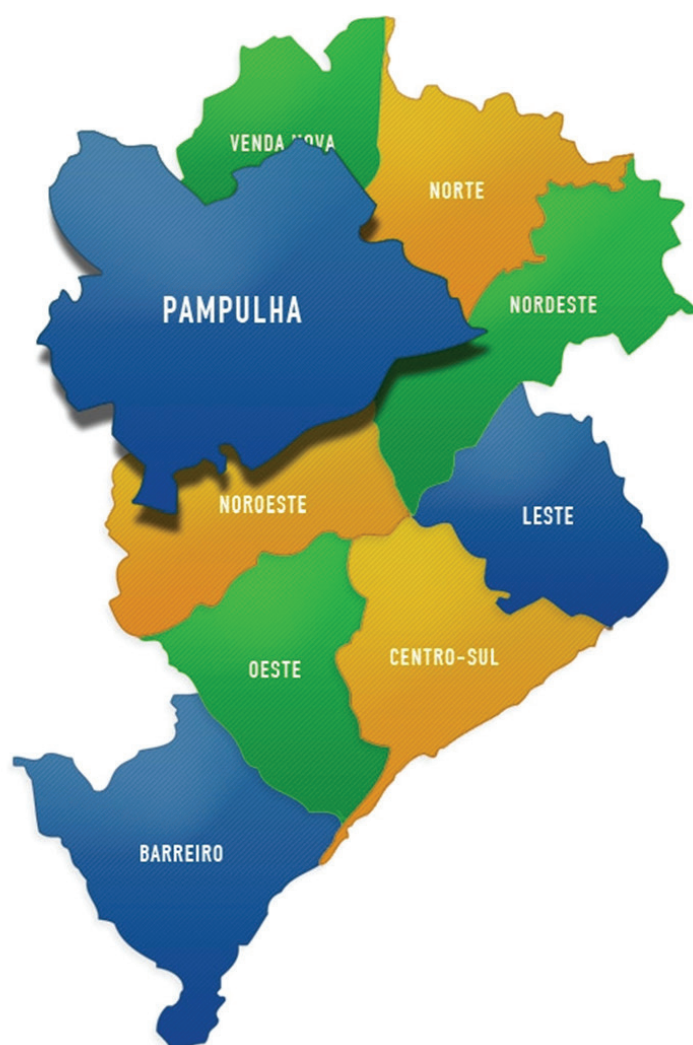


FIGURA 1- Mapa de Belo Horizonte por Regiões.

FONTE: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte.



ANEXO 2

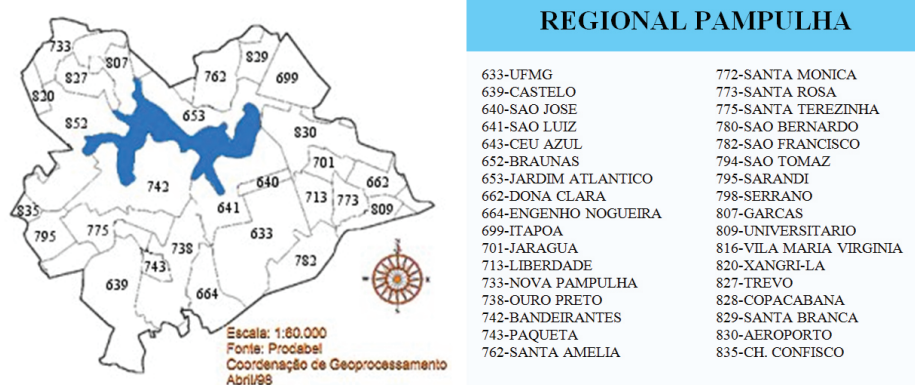


FIGURA 2 - MAPA DE BELO HORIZONTE – Bairros da Região da Pampulha.
FONTE: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte.



FIGURA 3 - MAPA DO AEROPORTO DE BELO HORIZONTE/ PAMPULHA
-MG. - Aeroporto Carlos Drummond de Andrade
PRAÇA GATELLE Nº. 204 Bairro Aeroporto.

O Aeroporto da Pampulha está localizado bem próximo à lagoa da Pampulha e tem acesso pela Avenida Antonio Carlos e Avenida Carlos Luz, que apresentam fluxo intenso, sendo as principais vias de ligação ao Aeroporto. A distância do Aeroporto da Pampulha ao centro de Belo Horizonte é aproximadamente de 8 km.
FONTE: Aeroporto de Belo Horizonte/Pampulha- Carlos Drummond de Andrade.



ANEXO 3



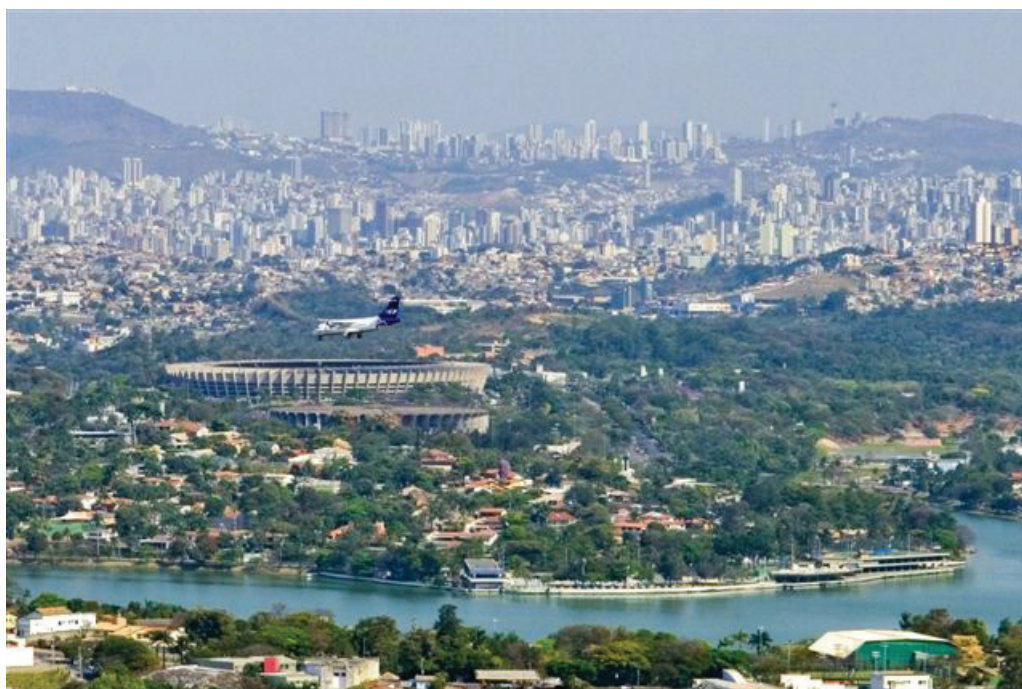
FIGURA 4 e 5– FOTOS AEREAS DO AEROPORTO DA PAMPULHA.

CARLOS DRUMONND DE ANDRADE.

FONTE: www.infraero.br



ANEXO 4



FIGURAS 5e 6 - FOTOS AÉREAS DA REGIÃO DA PAMPULHA
BELO HORIZONTE.

FONTE: www.infraero.br