A AMPLIAÇÃO DO PARQUE URBANO DONA CLARA PARA ÁREAS ADJACENTES AO AEROPORTO DA PAMPULHA: um esboço conceitual para futuro Parque Linear do Ribeirão Pampulha, Belo Horizonte, MG

VAGNER LUCIANO DE ANDRADE: Geógrafo e Historiógrafo, Especialista na área de Educação, Patrimônio e Paisagem Cultural (Filosofia da Arte e Educação, Metodologia de Ensino de História, Museografia e Patrimônio Cultural, Políticas Públicas Municipais). Biólogo e Gestor Ambiental, Especialista na área de Educação, Patrimônio e Paisagem Natural (Administração escolar, Orientação e Supervisão, Ecologia e Monitoramento Ambiental, Gestão e Educação Ambiental

FLÁVIO MOREIRA DA SILVA: Licenciado em Geografia pela Faculdade Dom Pedro II (Belo Horizonte).

RESUMO: O Aeroporto doméstico de Belo Horizonte, oficialmente denominado Carlos Drummond de Andrade, mais popularmente conhecido como Aeroporto da Pampulha, é um dos mais clássicos aeroportos do Brasil. Fica situado na Pampulha, zona norte da metrópole, circunscrito a 8,3 km do centro de Belo Horizonte. Com o aumento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, o Pampulha se transformou em um aeroporto centralizado, encravado no contexto urbano da cidade, sendo por um longo período, o aeroporto mais agitado do estado de Minas Gerais, até a mudança dos voos nacionais para Confins, em 2005. Hoje, e é o terceiro aeroporto mais mobilizado do estado em número de passageiros, estando atrás de Confins e Uberlândia. Inaugurado no início de 1933, o Aeroporto da "Pampulha" e instalado em uma área de quase dois milhões de m² e surge como infraestrutura estratégica para fins comerciais e militares, especialmente entre a cidade de Belo Horizonte, com várias linhas para o interior do estado. Apesar de ter um comprimento de pista 2.540 m, possui uma capacidade de passageiros/ano de 2,2 milhões. Para o atendimento a necessidade dos passageiros existe uma área locável, com: alimentação, serviços e varejo. A presente pesquisa discute a viabilidade da ampliação do Parque Urbano Dona Clara para áreas adjacentes ao Ribeirão Pampulha, discutido através de uma revisão bibliográfica um esboço conceitual para um futuro Parque Linear do Aeroporto da Pampulha, alinhando um espaço de sustentabilidade entre a ecologia e a aviação tendo Belo Horizonte, MG, como referência.

PALAVRAS-CHAVE: Aviação, Ecologia, Parque linear, Recursos hídricos, Urbanização.

INTRODUÇÃO

O complexo aeroportuário da Pampulha aloja-se em uma extensão de quase dois milhões de metros quadrados, computando uma pista para 25 operações de pouso/decolagens por hora, e um terminal de passageiros para acolher a 400 passageiros por hora. Desde 2009, o aeroporto está provido de sistemas de pouso por instrumentos LOC e DME, que permitem operações em condições adversas, com o mesmo grau de segurança operacional, abrandando a quantidade de fechamentos por conta do clima desfavorável. Presentemente, o Aeroporto possui alguns voos regulares para cidades do interior do estado de Minas Gerais e estados vizinhos. Contudo, o maior elemento das operações é a aviação geral, onde inclui-se a executiva, com mais de 70% de todo o movimento de aeronaves. O aeroporto também se destaca como grande centro de manutenção de aeronaves comerciais de pequeno porte, aeronaves executivas, e helicópteros. Nele fica a Base Aérea de Belo Horizonte, juntamente com o Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica (CIAAR), sendo este o centro fundamental de desenvolvimento de oficiais da Força Aérea Brasileira, respondendo por 76% do quadro de pessoal de nível superior lotado na instituição.

Nos últimos anos, sua possível reabertura para mais voos nacionais gera especulação e polêmica na população vizinha ao aeroporto da Pampulha. De um lado, companhias aéreas, entidades empresariais e executivos defendem a liberação de mais voos, argumentando ganho de tempo nas viagens a negócio. De outro lado, as comunidades do entorno são contrárias, sobretudo por conta do barulho das aeronaves. Outros acham que tal medida anula o desenvolvimento do Aeroporto Internacional de Confins. Essa questão já foi tema de diversas audiências nas diferentes esferas: executivos estadual e municipal, bem como no legislativo estadual e municipal. A área do aeroporto é banhada pelas aguas poluídas do Ribeirão Pampulha, sem nenhum tratamento paisagístico, que pode se consolidar futuramente enquanto equipamento cultural e parque linear para as comunidades próximas.

BACIA HIDROGRÁFICA DOS RIBEIRÕES SARANDI/PAMPULHA

O aeroporto elencado no presente estudo insere-se na Bacia da Pampulha formada por extensa rede de drenagem de um único ribeirão que recebe diferentes nomes de acordo com as regiões em que passa: Cabral/Sarandi, Pampulha e Onça. As principais nascentes que formam a Bacia Hidrográfica da Pampulha encontram-se situadas dentro do Parque Engenheiro Waldyr Soeiro Emrich (Parque Urbano da Mata da Bitácula/Parque Natural Nascentes do Sarandi), uma área de preservação permanente, protegida por lei municipal Em Contagem.

Norma: Lei Complementar 248 de 11/01/2018

Origem: Executivo - Situação: Alterada - Diário Oficial Nº 4281

Ementa: Institui o Plano Diretor do Município de Contagem e dá outras providências.

Conteúdo Jurídico
www.conteudojuridico.com.br

Alterada pela Lei Complementar 266/2018

Ver Decreto nº 605/2018.

Ver Decreto nº 606/2018.

Ver anexos da Lei Complementar 295/2020

Revogado pela Lei complementar 295/2020

LEI COMPLEMENTAR Nº 248, DE 11 DE JANEIRO DE 2018

Institui o Plano Diretor do Município de Contagem e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE CONTAGEM APROVA e eu sanciono a seguinte Lei Complementar.

TÍTULO I - DA CONCEITUAÇÃO, DOS PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS E DOS OBJETIVOS

Art. 1° O Plano Diretor de Contagem é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana do Município e de orientação da atuação da administração pública e da iniciativa privada em seu território.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Lei Complementar, ficam adotados os conceitos constantes no glossário apresentado no Anexo 14.

Art. 2° O Plano Diretor tem como princípios básicos o desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade e o pleno exercício da cidadania.

Art. 3° São funções sociais da cidade:

I - a universalização do acesso ao trabalho, à moradia, ao lazer, ao transporte público, às infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos;

II - a oferta de um meio ambiente ecologicamente equilibrado;

III - a oferta de espaços públicos que propiciem o convívio social, a formação e a difusão das expressões artístico-culturais e o exercício da cidadania.

Art. 4º Para cumprir sua função social, a propriedade deve atender aos seguintes requisitos, simultaneamente e segundo critérios e exigências estabelecidos na legislação urbanística e ambiental:

I - aproveitamento socialmente justo do solo;

II - utilização adequada dos recursos naturais disponíveis, bem como proteção e melhoria do meio ambiente natural e constituído;

III - aproveitamento e utilização compatíveis com o conforto, higiene e segurança de seus usuários e das propriedades vizinhas;

IV - aqueles previstos neste Plano Diretor, bem como na legislação urbanística e demais normas pertinentes.

Parágrafo único. Na bacia de Vargem das Flores, a função primordial da propriedade é a manutenção e conservação da rede hidrográfica para proteção dos recursos hídricos e perenização do reservatório.

Art. 5º São objetivos do Plano Diretor:

I - criar condições para a dinamização econômica e a ampliação das funções urbanas do Município, buscando a geração de trabalho e renda e o reforço de sua identidade;

II - compatibilizar a expansão urbana com a proteção dos recursos hídricos, em especial os mananciais de Vargem das Flores e da Pampulha;

III - controlar a ocupação do solo para adequar o adensamento da cidade às condições do meio físico e à infraestrutura urbana, proteger as áreas e edificações de interesse ambiental, histórico e cultural, impedir e corrigir situações de risco e promover maior conforto e qualidade do espaço urbano;

IV - estimular a multiplicidade e a diversificação de usos, visando a facilitar a instalação de atividades econômicas e serviços, a fim de constituir-se um espaço urbano mais rico em possibilidades de apropriação e contribuir para a redução das necessidades de deslocamentos diários da população;

V - promover a rearticulação física do espaço municipal pela complementação e requalificação da rede de centros urbanos e do sistema viário e de transporte;

VI - ampliar os espaços públicos destinados ao lazer, ao convívio e às diversas formas de manifestação da população;

VII - possibilitar o acesso das populações de baixa renda à moradia digna;

VIII - promover a apropriação coletiva dos benefícios gerados pelos investimentos públicos e pela legislação urbanística;

IX - incentivar a participação da população na gestão da cidade;

X - contribuir para o equacionamento de questões de interesse comum com os municípios vizinhos, em articulação com o planejamento metropolitano.

Parágrafo único. Para contribuir na promoção do desenvolvimento econômico, são objetivos específicos do Plano Diretor induzir a ocupação dos distritos industriais e ampliar as possibilidades de instalação das atividades industriais, bem como criar condições atraentes para a instalação de atividades terciárias no Município.

(...)

CAPÍTULO II - DAS ÁREAS ESPECIAIS

Seção I - Disposições gerais

Art. 14 Em complementação ao macrozoneamento municipal ficam estabelecidas as seguintes Áreas Especiais, cujos parâmetros urbanísticos diferenciados preponderam sobre os do macrozoneamento: I - Área de Especial Interesse Urbanístico (AIURB); II - Áreas de Especial Interesse Social (AIS); III - Áreas de Proteção de Mananciais (APM); IV - Áreas de Especial Interesse Ambiental (AIA); V - Área de Relevante Interesse Comunitário (ARIC). VI - Áreas de Desenvolvimento Econômico Sustentável (ADES).

§1° Os parâmetros urbanísticos não especificados para as Áreas Especiais, nesta Lei Complementar ou em legislação específica, serão aqueles aplicáveis ao macrozoneamento em que a área se insira.

§2° Em caso de superposição de áreas especiais em um mesmo terreno, prevalecerão os parâmetros urbanísticos mais restritivos, com exceção do disposto no §3º deste artigo.

§3° Os parâmetros urbanísticos definidos para AIS e ADES bem como as condições especiais estabelecidas no art. 26 prevalecerão na porção do terreno classificada como tal, caso haja superposição com outra área especial.

Seção II - Das Áreas de especial Interesse Urbanístico (AIURB)

Art. 15 Áreas de Especial Interesse Urbanístico (AIURB) são áreas destinadas a intervenções de interesse especial para a estruturação urbana do Município, compreendendo as seguintes categorias:

I - AIURB-1: áreas em que estejam implantadas ou que sejam destinadas à implantação prioritária de infraestrutura de transporte e trânsito, áreas de lazer, parques, reservas ecológicas e outros espaços e equipamentos públicos;

II - AIURB-2: áreas dotadas de condições privilegiadas de infraestrutura viária e acessibilidade e que, para melhoria da estrutura urbana, ficam sujeitas a parâmetros especiais de ocupação do solo, visando à sua renovação mediante mudança de uso e substituição das edificações;

III - AIURB-3: espaços e edificações considerados de valor histórico-cultural, paisagístico e ambiental, relevantes para a memória e a identidade do Município, nos quais o processo de ocupação e o uso do solo devem ser controlados em função de sua proteção;

IV - AIURB-4: áreas urbanizadas, ocupadas ou não, destinadas a usos diversificados, com predominância do uso residencial, sujeitas a controle de altimetria e a parâmetros urbanísticos mais restritivos que os do respectivo zoneamento, com impedimento à implantação de conjuntos residenciais verticais e restrições especiais de uso.

Parágrafo único. As AIURB delimitadas nesta Lei Complementar poderão ser revisadas, atualizadas e complementadas por leis específicas de iniciativa do Chefe do Poder Executivo, desde que baseadas em estudos técnicos e elaboradas com a participação popular.

Art. 16 Ficam classificadas como AIURB-1 as áreas representadas no Anexo 3 desta Lei Complementar, conforme as seguintes destinações:

I - áreas destinadas à implantação de equipamentos comunitários e espaços de uso público:

a) área da Pedreira Santa Rita, destinada à implantação de parque urbano;

b) área da Pedreira do Riacho, destinada à implantação de parque urbano; (Revogado pela Lei complementar 295/2020)

c) área pública destinada à implantação de parque linear, situada às margens do Córrego do Retiro;

d) área pública destinada à implantação do Parque da Barraginha;

e) área pública destinada à implantação do parque linear da Avenida do Ribeirão Arrudas;

f) área pública situada na região do bairro Praia, destinada à implantação de centro de apoio ao Programa de Agricultura Urbana e Familiar;

g) área do aterro sanitário do Perobas, que será convertida em parque urbano após encerrada sua utilização como aterro sanitário;

h) área compreendida no perímetro formado pela Rua Manoel Pinheiro Diniz, no Bairro Três Barras, destinada à implantação de parque urbano. (Revogado pela Lei complementar 295/2020)

II - as áreas destinadas à preservação ambiental:

a) área verde no Centro Industrial de Contagem (CINCO); b) área de mata adjacente à pedreira do Madeiro; c) área da mata adjacente ao Aterro Sanitário do Perobas; d) área da mata da Gafurina; e) área da mata do Confisco; f) área de reserva ecológica da CEASA.

III - as áreas destinadas à manutenção e/ou revitalização dos seguintes equipamentos comunitários e espaços de uso público:

a) Parque Gentil Diniz; b) Parque Tiago Rodrigues Ricardo (Parque Ecológico do Eldorado); c) Parque Urbano do Confisco/Linear do Sarandi; d) Parque das Amendoeiras; e) Parque Linear da Avenida Teleférico; f) Área de Lazer do Bairro São Mateus; g) Parque do Sapucaias; h) Parque do Tropical; i) Parque do Carajás; j) Parque Natural Nascentes do Sarandi, compreendendo a área verde no Centro Industrial de Contagem (CINCO).

(...)

Art. 144 Esta Lei Complementar entrará em vigor na data da sua publicação.

Palácio do Registro, em Contagem, aos 11 de janeiro de 2018.

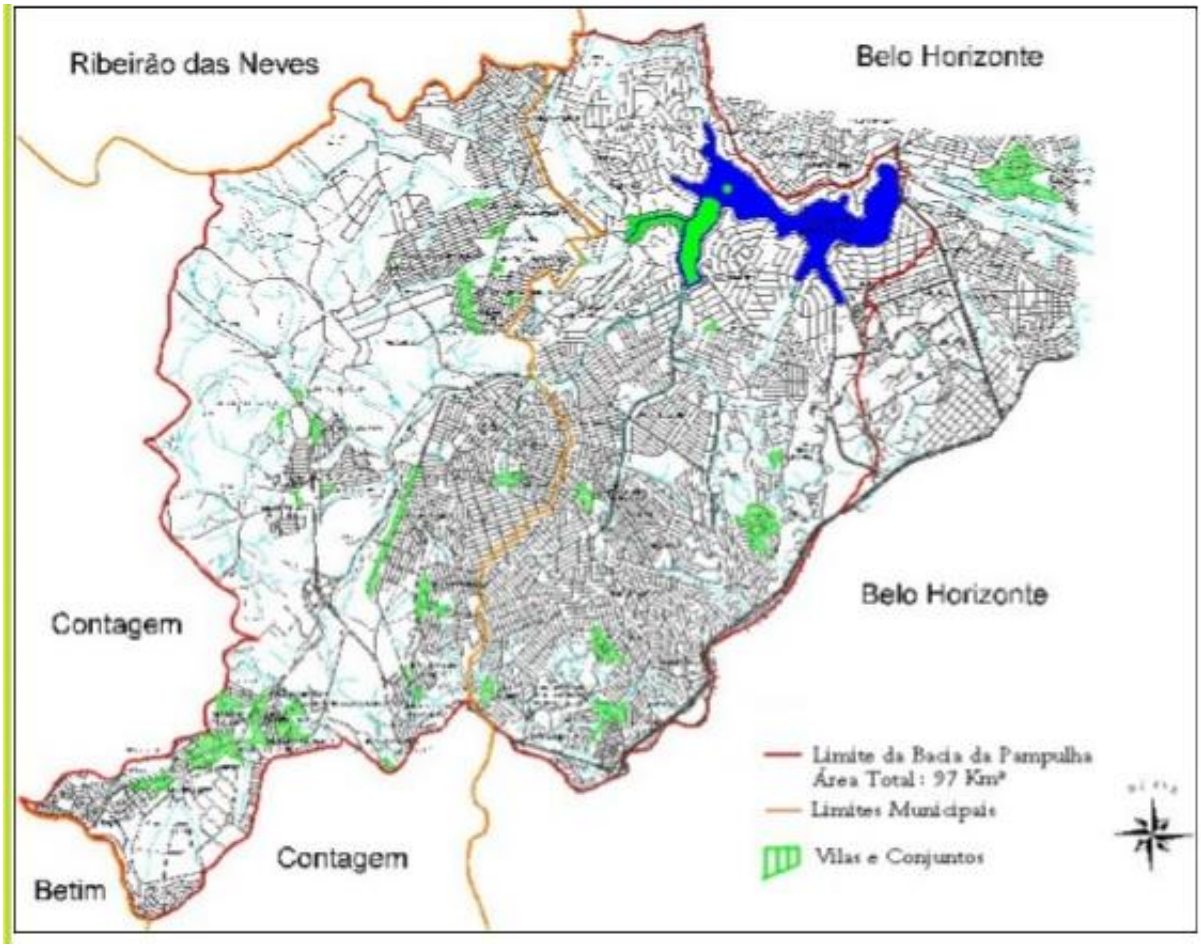
ALEXIS JOSÉ FERREIRA DE FREITAS

Prefeito de Contagem

Segundo o site Marília Campos (2022, on line) ”a Pampulha é uma Bacia Hidrográfica, em BH e Contagem (Figura 01), com 507 nascentes, 44 córregos e onde vivem 400 mil pessoas” Estas nascentes encontram-se especificamente no CINCO - Centro Industrial de Contagem:

> Em 1970, também por iniciativa do setor público, foi constituído o segundo grande projeto de expansão industrial em Minas, com foco em Contagem. Por força da lei nº911, de 16 de abril, foi implantado o Centro Industrial Municipal de Contagem, mais conhecido pela sigla “CINCO”. O projeto previa a instalação de 100 novas fábricas e a geração de 20 mil novos empregos, com recursos do então BNDE (40%) e da própria Prefeitura de Contagem (60%). Com o passar dos anos, em torno dessa base industrial, se ampliou uma vasta rede de equipamentos e serviços públicos. Destaca-se criação do entreposto da CEASA -Centrais de Abastecimento de Minas Gerais S/A, ainda em 1974, e o surgimento da Cidade Jardim Eldorado, atualmente o maior centro comercial da cidade. O entreposto do CEASA é o mais diversificado do Brasil e ocupa o segundo lugar nacional em vendas de hortifrutigranjeiros. A tradição urbana-industrial de Contagem, deixou suas marcas na formação da paisagem urbana, na cultura, e no caráter identidário do povo. A cidade de Contagem desponta no cenário brasileiro pela greve metalúrgica de 1968na poluída Cidade Industrial (...), um dos símbolos nacionais da resistência ao regime militar.

Figura 01 - Mapa da Bacia Hidrográfica dos Ribeirões Sarandi/Pampulha



Fonte: http://www.mariliacampos.com.br/secao/a-pampulha-e-uma-bacia-hidrografica-em-bh-e-contagem-com-507-nascentes-44-corregos-e-onde-vivem-400-mil-pessoas-

Recebendo vários tributários, a maioria canalizado e poluído sai do CINCO, passando pelos setores Perobas (Cinco e Perobas são setores integrantes da Zona Regional Eldorado), Ceasa e Confisco (bairros integrantes da zona regional Ressaca), recebendo os nomes de Ribeirão Cabral ou Ribeirão Sarandi. A página de Marília Campos (2022, on line) descreve que a "Bacia da Pampulha é composta por 44 córregos, sendo que 70% nascem em Contagem[1] e 30% nascem em Belo Horizonte e

[1] 1.2.3 Bacia Pampulha/Onça Esta bacia tem seu sistema contribuindo para o interceptor marginal da lagoa da Pampulha que transporta os esgotos coletados para tratamento na ETE Onça. O sistema desta bacia tanto na parte pertencente ao município de Contagem como na de Belo Horizonte carece de complementações de rede coletora e integração destas aos interceptores, complementação de interceptores e interligações entre eles, de modo que a represa da Pampulha recebe ainda grande quantidade de esgotos conduzidos pelos cursos d'água a ela afluentes. Para solucionar este problema a COPASA está concluindo as obras e um programa denominado "Meta 2.014" com o objetivo de retirar estas contribuições da Pampulha. Entre outras intervenções podem ser citadas as seguintes em fase final de implantação:
· Interceptores: Vilas dos Cabritos, Rua Três, Sindi/Bonanza, Tapera, Av. Nacional IV, complementação do Bom Jesus, Bragança, Morada Nova, Muniz, Santa Terezinha, Pica Pau, Córrego Maracanã, e São João del Rei; · Rede Coletora: Chácaras: Planalto, Novo Horizonte, Cotia e Santa Terezinha;

507 nascentes nas duas cidades". O mesmo site oficializa que a área da bacia é de 97 km^2 e, conforme já dito, a população estimada de 400.000 habitantes, sendo 230.000 em Belo Horizonte e 170.000 em Contagem. Ao se encontrar com o Córrego Ressaca, na altura do Clube Toca da Raposa, de propriedade do Cruzeiro Esporte Clube, muda o nome para Ribeirão Pampulha, desaguando na represa homônima, declarada Patrimônio Cultural da Humanidade, desde 2016.

> Preservação nas nascentes é fundamental. A Bacia da Pampulha tem 507 nascentes cadastradas, sendo 272 em Contagem e 235 em Belo Horizonte. Reportagem do jornal Hoje em Dia, de 03/09/2015, traz uma radiografia muito preocupante das nascentes: "O cadastro de 507 nascentes da bacia hidrográfica da Pampulha, em Belo Horizonte e Contagem, solicitado pelo Ministério Público de Minas Gerais, aponta um cenário alarmante: apenas 64 (12,8%) estão próximas do ideal quanto à preservação ambiental. Essa situação se configura quando o entorno das minas d'água não é impermeabilizado e tem predominância de espécies nativas, sem sinais recentes de corte da vegetação".(...) "O mapeamento mostra que a maioria das nascentes se encontra em áreas com reflexos de ocupação urbana. Pelo menos 52 (10,4%) são classificadas como aterradas".(...) "O levantamento, feito pela Terra Viva Organização Ambiental ao longo de 18 meses, traz as características, localização e coordenadas de cada nascente. A mesma metodologia será aplicada nas bacias do Córrego do Onça, na capital, e da represa Vargem das Flores".(...) "319 nascentes são protegidas 162 perderam essa condição por causa de alterações no Código Florestal Brasileiro (Lei 12.651/2012), em Betim e Contagem".(...) "O dado positivo do cadastro é que das 507 nascentes, 458 (90%) são perenes. As demais fluem apenas na estação chuvosa".

> Um dos maiores desafios para a preservação das nascentes é que a maioria estão localizadas em terrenos particulares. Afirma o jornal Hoje em Dia: "A localização da maioria das nascentes da bacia hidrográfica da Pampulha em áreas particulares preocupa os técnicos do Propam. Uma estratégia seria propor incentivos fiscais para motivar os donos a preservar os terrenos, como sugere o engenheiro florestal Edinilson Santos".(...) "Recuperar as áreas é um meio não apenas de proteger o meio ambiente, mas que pode levar à valorização econômica de áreas deterioradas", ressalta o engenheiro do Propam". (...) "Segundo ele, em áreas públicas as minas d'água são mais preservadas. É o caso do Parque Ursulina Mello Andrade. As nascentes desta unidade de conservação alimentam o córrego Ressaca, em BH. O mesmo ocorre na reserva de preservação Mata do Confisco, que tem 340 mil m² e foi criada como condicionante do licenciamento do Portal do Sol, em

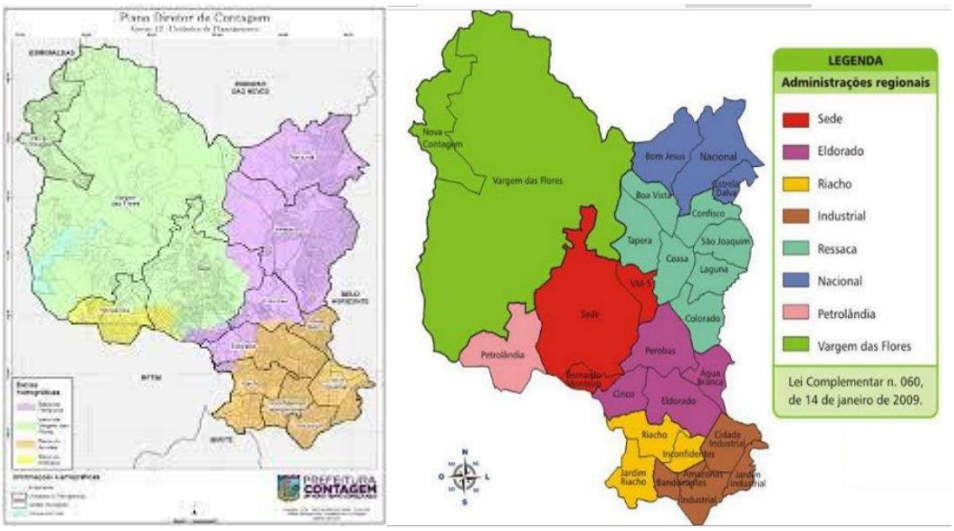
---

· Rede Coletora: Bairros: Morada Nova, Cincão, Perobas (Vila N.S. da Conceição), Milanez, Marrocos (Vila Santa Edwiges), Campina Verde e Nova Pampulha; ·
Rede Coletora: Vilas: Bela Vista, Padre Dionísio (Morro dos Cabritos), Parque São João (Pica Pau); União da Ressaca, Boa Vista e Colorado.

· Convênio UGP Contagem: Interceptores: Av. 2 Colorado, Av. João Gomes, Córrego Maria da Conceição e Alterosa. Atualmente a COPASA está programando a melhoria e aumento de capacidade dos interceptores marginais do ribeirão Sarandi.

> Contagem".(...) "Se a nascente está em terreno particular, o dono deve investir na preservação. Se estiver em área pública, a comunidade precisa se mobilizar para preservar esse patrimônio", diz Camila Lucas Rocha, bióloga".

Figura 02 - Área de drenagem do Ribeirão Sarandi/Pampulha nas regionais e setores de Contagem



Fonte: https://www.conteudojuridico.com.br/open-pdf/phpOohnWt.pdf/consult/phpOohnWt.pdf

Objetivando tornar mínimo os problemas que as tempestades têm causado na região do aeroporto, a Prefeitura de Belo Horizonte começou a construção de uma tanque de contenção de águas pluviais, situada no Bairro Liberdade. Estas obras estão paralisadas devido a um empecilho judicial decorrente da desapropriação de moradores. Enquanto as obras não forem finalizadas, a região do aeroporto registra alagamentos, quase sempre quando fortes temporais atingiram Belo Horizonte.

AEROPORTO DA PAMPULHA: conjuntura atual e projeções

Localizado ao lado da barragem da Pampulha, o Aeroporto de Belo Horizonte, oficialmente denominado de Aeroporto Carlos Drummond de Andrade localiza-se na malha urbana da cidade, mais precisamente na Praça Bagatelle, 204, Bairro São Luiz. Encontra-se entre os bairros Aeroporto, Dona Clara, Itapuã, Jaraguá, Jardim Atlântico, Pampulha, São Bernardo, São Luiz, São Tomás, Vaz de Melo, Vila Aeroporto e Vila Rica, entre as regionais Norte e Pampulha, áreas densamente povoadas do município de Belo Horizonte (BELO HORIZONTE, 2022).

> Com localização estratégica e privilegiada, a apenas nove quilômetros do centro de Belo Horizonte, o Aeroporto Carlos Drummond de Andrade, mais conhecido como Aeroporto da Pampulha, está inserido no contexto urbano em uma área de aproximadamente dois milhões de metros quadrados. Inaugurado em 1933, foi por muito tempo o campo de aviação mais movimentado do estado de Minas Gerais, até a transferência dos voos nacionais para Confins, em 2005.

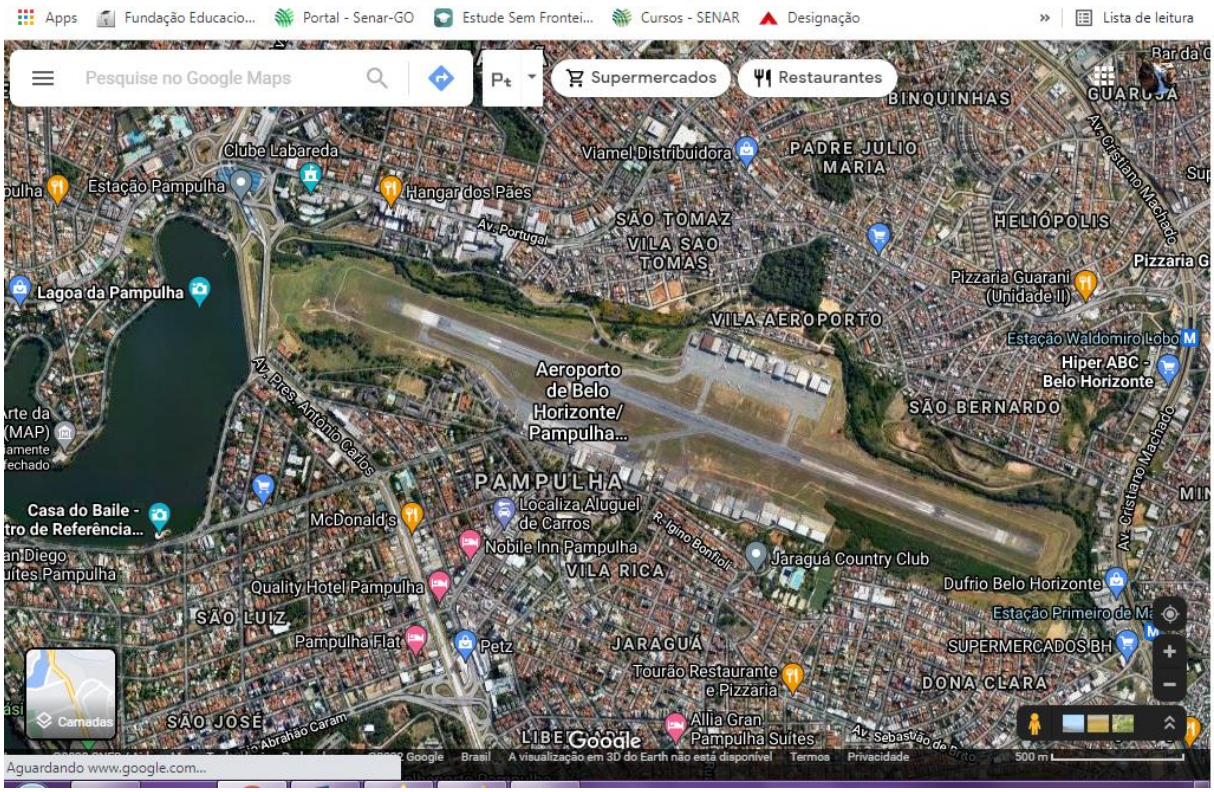
Atualmente, com atuação voltada especialmente para a aviação regional e executiva, o aeroporto vem se tornando também um importante polo de manutenção de helicópteros e aeronaves executivas e comerciais de pequeno porte.

Figura 03 - Vista Aérea da Pista do Aeroporto da Pampulha, com 2.364 metros, maior que a de aeroportos como Congonhas/SP, Santos Dummont/RJ e Salgado Filho/RS.

Fonte: Wikipédia, 2020.

Para o IBGE (2022), Belo Horizonte, a sexta maior cidade do país em população possui uma posição geográfica estratégica no país, com fácil acesso para todas as regiões do país (INFRAERO, 2022-a). Por ser uma capital e uma cidade-polo possui atrativos econômicos, principalmente no setor de comércio e serviços, destacando-se os serviços financeiros, imobiliários além da administração pública. O aeroporto (Figura 04) completará 90 anos no ano de 2023.

Figura 04 - Entorno Urbanizado do aeroporto



Fonte: Google Earth (2022)

Em 2004, estatísticas explitavam as Maiores rotas na Pampulha Congonhas (35.8%), Brasília (13.5%), Santos Dumont (11%), Galeão (6.4%), Vitória (6.1%), Outras (27.2%), A Composição das operações no Aeroporto da Pampulha, em 2015: Aviação Geral (72.4%), Aviação Militar (11.2%) e Aviação Comercial (16.4%). Existem três tipos de aviação operando no Aeroporto da Pampulha encontram-se detalhadas no quadro I. Segundo o Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea (CGNA), em 2014 o aeródromo recebeu 66.711 voos (pousos e decolagens), sendo 71% da aviação geral. 21% da aviação comercial e 8% da aviação militar.

Quadro I

Aviação comercial	companhias aéreas que comercializam passagens e mantém voos regulares em linhas aéreas partindo do aeroporto;
Aviação geral	voos da aviação executiva, de pequenos aviões de propriedade particular, de helicópteros, voos de treinamento para pilotos iniciantes e outras atividades aéreas que não sejam voos regulares ou aeronaves militares;
Aviação militar	utilização de aviões para fins exclusivamente militares, incluindo o uso de outras aeronaves como helicópteros.

Fonte:

A infraestrutura do sítio aeroportuário é de 1.827.584 m² para utilização da área civil e 258.320,85 m² para uso da área militar. A pista de pousos e decolagens é formada por uma pista única (13/31): 2540 x 45 metros (2.364 m utilizável). O aeroporto dispõe de três instrumentos de pouso e radionavegação: LOC/DME pela cabeceira 13, VOR/DME e NDB. Sua capacidade é de 25 movimentos/hora. O terminal de passageiros, tem área de 4.629,64 m² e capacidade anual para 2,2 milhões de passageiros. São 10 balcões de check-in (duplos), uma sala de embarque, com capacidade para 300 passageiros. São quatro portões de embarque (com alocação remota) e sala de desembarque com capacidade para 360 passageiros, 02 esteiras de restituição de bagagens e 226 vagas para estacionamento de veículos. Uma cronologia dos primeiros trinta anos do Aeroporto da Pampulha, entre 1933 e 1962, estão evidenciadas no Quadro II

Quadro II - Cronologia do aeroporto (1933/1962)

1912	Mesmo antes de possuir oficialmente um aeroporto, Belo Horizonte teve a oportunidade de presenciar seu primeiro voo em abril de 1912. Nos céus de onde hoje é o bairro Prado, em um avião monoplano tipo Blériot, o piloto italiano Ernesto Dariolli realizou uma demonstração de voo que marcou definitivamente a história da aviação na capital mineira.
1915	O Campo de Aviação do Prado, com uma pista de apenas 200 metros, era considerado perigoso, operando apenas pequenas aeronaves, sendo impróprio para o atender a serviços regulares como o Correio Aéreo Militar. Esse campo de aviação logo viria a ter suas operações encerradas com o funcionamento de um novo aeroporto, com uma melhor estrutura.
1930	No início dos anos 1930, o Aeroporto da Pampulha foi considerado apto para o tráfego da aviação comercial e, em 2 de setembro de 1936, por meio da Lei n.º 76, o Governo Mineiro foi autorizado a conceder à Panair do Brasil o direito de explorar a linha entre Belo Horizonte e Rio de Janeiro.
1930	Então, no início da década de 30, foram desapropriados alguns sítios e chácaras na região conhecida como Arraial Pampulha, para a construção de uma base de operações de pousos e decolagens. O nome Pampulha veio de um bairro que existia em Lisboa, e foi atribuído à localidade por imigrantes portugueses que habitaram aquela área, quando ainda era zona rural de Belo Horizonte.
1933	As atividades do aeroporto tiveram início em 1933 e o principal objetivo era atender aos voos do Correio Aéreo Militar, na chamada Linha de São Francisco, que ligava o Rio de Janeiro a Fortaleza. O aeroporto era uma das escalas e sua denominação oficial, na época, era Destacamento de Aviação.

1933	Registrado oficialmente como Aeroporto de Belo Horizonte, em sua inauguração, ficou sendo conhecido popularmente como Aeroporto da Pampulha.
1935	A VASP e também a Panair do Brasil são as primeiras empresas aéreas a aterrissarem e decolarem no aeroporto, em voos experimentais. As duas companhias passaram a disputar a concessão da primeira linha aérea comercial no aeroporto.
1936	Em 23 de abril de 1936 é transformado em Núcleo do 4º Regimento de Aviação, com uma pista de grama com dimensões para operação com aeronaves do Correio Militar tipo Waco-Cabine, Piper e Beech-Mono.
1936	Em 2 de setembro de 1936, através da Lei n.º 76, o governo mineiro foi autorizado a conceder à Panair do Brasil o direito de explorar a linha aérea comercial entre Belo Horizonte e o Rio de Janeiro.
1936	Em 23 de abril de 1936 o Destacamento de Aviação é transformado em Núcleo do 4º Regimento de Aviação, contando com uma pista de grama com dimensões de 720m por 20m e operando aeronaves do Correio Militar tipo Waco Cabine, Piper e Beech-Mono.
1936	Em 6 de novembro de 1936, foi fundado no Aeroporto da Pampulha o Aeroclube de Minas Gerais com o objetivo de formar pilotos privados e comerciais.
1937	Em 23 de março de 1937, foi oficialmente inaugurada a linha comercial Rio-BH-Rio, com um avião bimotor Lockeed 10E Electra I, PP-PAS, com capacidade para dois tripulantes e seis passageiros.
1938	Foi inaugurada a Lagoa da Pampulha, que teve sua barragem construída numa das extremidades do aeroporto. O Conjunto Arquitetônico da Pampulha foi inaugurado mais tarte, em 1943, por Juscelino Kubitschek, quando prefeito de Belo Horizonte.
1939	Ano de expansão das chamadas Linhas Mineiras, onde em sucessivos lances foram implantados serviços aéreos com escala compulsória em Belo Horizonte, com as seguintes linhas: Rio de Janeiro/Belo Horizonte/Uberaba; Rio de Janeiro/Belo Horizonte/Poços de Caldas; Rio de Janeiro/Belo Horizonte/ Poços de Caldas/São Paulo/ Curitiba; e Rio de Janeiro/Belo Horizonte/Governador Valadares.
1940	A Panair adota o sistema de rotas circulares para as ligações Rio/BH/Poços de Caldas/São Paulo, com as aeronaves partindo o Rio de Janeiro em sentidos opostos.
1941	Com a criação do Ministério da Aeronáutica, o aeroporto passou a ser administrado pela Força Aérea Brasileira e recebeu a categoria de Base Aérea de Belo Horizonte.

1942	Nessa época já ficava evidente a necessidade de ampliação da pista do aeroporto. Em 1943 a pista é ampliada e suas dimensões alteradas para 1.500 x 45 metros, passando a receber aeronaves como o Curtiss-Comander, Beechcraft, Lodstar e Catalinas
1943	A pista foi ampliada e concretada, alterando suas dimensões para 1500m por 45m, e passou a operar aeronaves como o Curtiss Commander, Beechcraft, Lodestar e Catalinas.
1944	Em janeiro de 1944, o Aeroclube de Minas Gerais mudou-se definitivamente da Pampulha para o Aeroporto Carlos Prates, recém inaugurado, onde continua até hoje.
1947	- O crescimento urbano de Belo Horizonte toma a Região da Pampulha e envolve o aeroporto. Quase a metade dos novos loteamentos aprovados no Município de Belo Horizonte, entre este ano e 1963, situava-se nas proximidades da Lagoa da Pampulha. Com a valorização da região, por dez anos houve preponderância absoluta da Pampulha nos lançamentos de lotes aprovados.[24]
1950	No início dos anos 1950 a pista passou a ter 1.700 metros
1953	Em 1953 o aeroporto recebeu balizamento noturno. Posteriormente, a pista foi sendo sucessivamente ampliada de forma a receber aeronaves cada vez maiores. A pista passou para 1700 metros e o aeroporto recebeu balizamento noturno.
1954	- Inauguração do prédio do terminal de passageiros do Aeroporto da Pampulha, tal como é até hoje.[22] Nessa ocasião, Belo Horizonte se tornou um importante centro de distribuição de linhas aéreas, devido sua posição geográfica; A Pampulha era ponto de parada para quem ia de São Paulo com destino a cidades do Norte e Nordeste do Brasil.
1955	No dia 05 de maio do ano 1955, ao decolar, um avião Vickers Viscount da VASP colidiu com uma vaca que estava da cabeceira da pista. Não há informações sobre feridos dentre os 26 passageiros e tripulação que ocupavam a aeronave.
1956	Em outubro de 1956, inaugurou-se a Praça Bagatelle em frente ao terminal de passageiros, a qual, segundo consta, pretendia ser uma réplica em tamanho reduzido do Campo de Bagalelle, em Paris.
1958	A VASP, que perdeu a concorrência, em 1936, só veio a operar voos regulares na Pampulha, oficialmente a partir de 1958.
1961	A pista atingiu comprimento 2540 metros e entrou em funcionamento um novo pátio de manobras, com capacidade para receber aeronaves de maior porte, incluindo alguns jatos. Com

	isso, autoridades da cidade e do estado tomaram iniciativas e conseguiram homologar o aeroporto como Internacional.

Fonte: adaptado de https://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-de-belo-horizonte-pampulha-carlos-drummond-de-andrade/sobre-o-aeroporto/historico/

Ao longo dos anos 1970, a circulação do aeroporto desenvolveu, tornando suas acomodações escassas para aguentar o acolhimento de novas demandas, principalmente das grandes e modernas aeronaves intercontinentais (Quadro III). O pátio de aeronaves tem 92.810 m² de área total, sendo o pátio principal com 39.310 m², apresenta espaço para12 posições: 02 posições da aviação geral, 02 posições da aviação militar e 08 posições da aviação comercial. O pátio norte totaliza 53.500 m² com capacidade total para 34 posições: 03 posições da aviação comercial, 03 posições para helicópteros e 28 posições da aviação geral. A maior controvérsia do retorno operacional da Pampulha gira em torno do atraso para os planos de desenvolvimento socioeconômico aplicados no chamado Vetor Norte de Belo Horizonte. Nestes projetos, datados do início do século XXI, além da aumento e modernização do Aeroporto de Confins, inclui-se constituição da Linha Verde, a passagem da sede do governo do estado para a Cidade Administrativa de Minas Gerais e a concepção do Aeroporto Indústria, um hub logístico multimodal.

Quadro III - Cronologia do Aeroporto da Pampulha entre 1962 e 1991

1965	Depois de muitas controvérsias e sem operar ainda operar voos internacionais regulares, o projeto de internacionalização do Aeroporto da Pampulha foi abandonado. Em 11 de Março de 1965, foi excluído da categoria internacional, permanecendo no plano nacional como Aeroporto de Primeira Classe - Categoria B.[24]
1973	A administração do Aeroporto de Belo Horizonte/Pampulha foi incorporado e passou a ser de responsabilidade da estatal Infraero, criada em 3 de dezembro de 1972.
1978	Assim sendo, em 3 de julho de 1978, o Ministério da Aeronáutica, em parceria com o Governo do Estado de Minas Gerais, criou a Comissão Coordenadora do Projeto Aeroportuário de Belo Horizonte – COPAER/BH, para elaborar e construir o novo Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, em Confins, entre os anos de 1979 a 1983.
1978	Em 20 de agosto de 1978, durante o pouso, um Boeing 727 de matrícula PT-TYQ da Transbrasil toca o solo a 60 metros antes da cabeceira da pista. Não houve vítimas e a aeronave teve danos leves.
1979	Criada, em 1978, a Comissão Coordenadora do Projeto Aeroportuário de Belo Horizonte - COPAER/BH inicia a construção do novo aeroporto internacional mineiro, em Confins.

1983	Em 26 de setembro de 1983, foi criado o CIAAR (Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica) dentro do aeroporto, onde passaram a ser formados oficiais de diversos quadros para a Força Aérea Brasileira.
1983	Em dezembro de 1983, o Aeroporto da Pampulha registrava um movimento anual de 1.150.000 passageiros e 24.000 operações de pouso e decolagem de aeronaves, inclusive de jatos de médio porte como o Boeing 737 e 727.
1984	O Aeroporto Internacional Tancredo Neves foi inaugurado em março de 1984, diminuindo consideravelmente o movimento do Aeroporto da Pampulha. O novo Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, em Confins, passou a receber 75% do movimento de aeronaves e 95% do movimento de passageiros, deixando o Aeroporto da Pampulha ocioso.
1986	Somente em 1986, com a criação dos voos diretos ao centro conhecidos como VDC, a Pampulha retoma suas atividades com demanda crescente.
1986	A distância do Aeroporto de Confins ao centro de Belo Horizonte e o transporte precário logo criaram uma enorme pressão para que os voos retornassem para a Pampulha. A partir de 1986, a criação dos voos direto ao centro conhecidos como VDC, e o uso de modernas aeronaves a jato ligando o Aeroporto da Pampulha a outras capitais, trouxe um grande número de passageiros volta.
1990	A partir de 1990 com a inserção de modernas aeronaves a jato ligando Belo Horizonte a outras capitais, um grande número de passageiros volta a utilizar o Aeroporto da Pampulha, atraídos por sua proximidade com o centro da capital mineira.

Fonte: adaptado de https://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-de-belo-horizonte-pampulha-carlos-drummond-de-andrade/sobre-o-aeroporto/historico/

A população contígua ao aeroporto não é adepta ao ampliação de voos, antevendo sobrecargas no trânsito da vizinhança, intensificação da poluição atmosférica e sonora causada pelo pouso/decolagem das aeronaves, além da apreensão com a temeridade de acidentes. Outra parte da população de Belo Horizonte acoberta a utilização da Pampulha em voos para as capitais mais próximas, uma vez que o aeroporto central economizaria dinheiro e tempo, especialmente para quem trafega a trabalho. Em audiências, defensores do retorno operacional alegam a otimização do tempo e do custo do deslocamento. Vale destacar que a distância até Confins faz com que Belo Horizonte perca proficuidade competitiva em relação às urbes de Rio de Janeiro e São Paulo, que tem seus aeroportos centrais Santos Dumont e Congonhas ativos, beneficiando a demanda de executivos e as viagens de negócios nestas cidades. Uma cronologia dos avanços e retorcessos do aeroporto é detalhada no Quadro VI

Quadro IV - Cronologia do Aeroporto da Pampulha: 1991-2020

1992	O Aeroporto da Pampulha volta a dar lucro, tendo alcançado novamente grandes índices de movimento de passageiros e aeronaves
1998	Com a liberação da concorrência em 1998 e dos voos em aeroportos centrais, a Pampulha novamente apresenta níveis operacionais próximos da saturação.
2000	No início dos anos 2000 a Infraero anunciou investimentos bilionários nos aeroportos brasileiros usando recursos próprios. A estatal estava disposta a aplicar esses recursos primordialmente nos aeroportos centrais – Congonhas, Santos Dumont e Pampulha – que eram os mais saturados naquela ocasião, funcionando muito acima da capacidade operacional. Porém, o Aeroporto de Belo Horizonte seguiu um caminho diferente dos outros aeroportos centrais e não chegou a ter aplicação desse investimento.
2000	No dia 12 de abril do ano 2000, um bimotor BE-80, matrícula PT-KKI, decolou da Pampulha com destino a cidade de Sorocaba, mas caiu no bairro São Bernardo, próximo ao aeroporto, atingindo três casas. Os três ocupantes do avião morreram e outras duas pessoas em solo tiveram ferimentos leves.
2001	Em 11 de janeiro de 2001, um bimotor Seneca II, matrícula PT-RGR, fez um pouso forçado em um terreno da Infraero, na Pampulha. O piloto e os três passageiros não se feriram.
2002	No ano de 2002 o Aeroporto da Pampulha bateu o recorde histórico, com 3.073.976 passageiros passando pelos seus portões de embarque e desembarque, e um total de 88.737 operações de pouso e decolagens.
2002	No dia 22 de maio de 2002, um bimotor Seneca II, matrícula PT-RQE, fez um pouso forçado por problemas técnicos em um lote vago no bairro Guarani, zona norte de Belo Horizonte. O Avião seguia para a cidade de Campos dos Goytacazes e seus três ocupantes sofreram ferimentos.
2003	No dia 11 de junho de 2003, um pequeno avião bimotor de modelo Piper Navajo, matrícula PT-EHH, caiu em um lote vago no bairro Jardim Atlântico, a cerca de 2 quilômetros do Aeroporto da Pampulha de onde decolou. A aeronave seguia para Juiz de Fora com quatro ocupantes, que morreram carbonizados. Não houve vítimas em solo.
2003	Em 13 de outubro de 2003, a Infraero apresentou o projeto básico de reforma e modernização do Aeroporto da Pampulha em uma audiência pública, em Brasília. O projeto tinha um cronograma com previsão de 24 meses consecutivos para conclusão das obras.
2004	O aeroporto recebeu o nome do poeta e escritor mineiro Carlos Drummond de Andrade, em homenagem ao seu centenário de nascimento do grande poeta e escritor mineiro Carlos Drummond de Andrade. No dia 16 de dezembro de 2004, o aeroporto passou a ser oficialmente

	denominado Aeroporto de Belo Horizonte/Pampulha – Carlos Drummond de Andrade pela lei federal nº 11.002.
2004	Recorde histórico no número de passageiros, com 3.194.715 passageiros embarcados e desembarcados. No ano de 2004, o Aeroporto da Pampulha era o 8º mais movimentado do Brasil com o recorde histórico de 3,2 milhões de passageiros, conforme dados da Infraero. Nesta época eram operados cerca de 140 voos diários, mesmo com o acanhado tamanho do terminal, que sempre estava superlotado de pessoas. O aeroporto chegou a atender um número de passageiros duas vezes maior que sua capacidade.
2004	Em 22 de setembro de 2004, um avião bimotor de modelo Cessna 310, matrícula PP-KJT, quebrou o trem de pouso durante aterrissagem na Pampulha, levando a aeronave a sair da pista. O avião procedia de Goiânia com duas pessoas, que não sofreram ferimentos. O aeroporto ficou fechado por cerca de uma hora.
2005	Em 2005, dentro ao programa do Governo do Estado de Minas Gerais, o antigo Departamento de Aviação Civil - DAC (atual ANAC) e a Infraero transferem em 13 de março de 2005 os voos de longa distância da Pampulha para o Aeroporto Internacional de de Belo Horizonte/Confins – Tancredo Neves. Com isso, o Aeroporto de Belo Horizonte/Pampulha – Carlos Drummond de Andrade passou a atender as principais cidades de Minas Gerais e se firmou como um dos principais aeroportos regionais do Brasil. Atualmente o aeroporto tem se tornando um polo na manutenção de aeronaves comerciais e executivas de pequeno porte, além de helicópteros (INFRAERO, 2022-b).
2005	Assim, em 2005 o então governador Aécio Neves investiu em um programa para a volta do Aeroporto Internacional Tancredo Neves (Aeroporto de Confins) como a principal porta de entrada e saída aérea, passando cerca de 90% dos voos da Pampulha para lá. O processo incluiu o aprimoramento da conexão terrestre de Confins para Belo Horizonte, com a construção da chamada Linha Verde, uma via de transito rápido que possibilitaria maior rapidez no trajeto entre o Belo Horizonte e o aeroporto de Confins.
2005	A data da transferência dos voos, 13 de março de 2005, foi definida em reunião entre a Infraero, a Prefeitura de Belo Horizonte, o antigo DAC, as companhias aéreas e o Governo do Estado de Minas Gerais. O dia da transferência foi sugerido pelas companhias aéreas por ser a data de transição entre a alta e a baixa temporada. A pedido do então Prefeito de Belo Horizonte, Fernando Pimentel, as companhias aéreas mantiveram alguns voos saindo do Aeroporto da Pampulha com destino ao Rio de Janeiro, São Paulo e Brasília, até a conclusão das obras na Linha Verde, em 2007.
2006	Ao fim deste processo, o Aeroporto da Pampulha teve um corte de 80% na movimentação de passageiros, de 2004 para 2006. Em outras palavras, já em 2006 o aeroporto movimentou apenas um quinto do número de passageiros registrado em 2004, antes da transferência dos voos.O Aeroporto da Pampulha passa a ser deficitário, estando a operar abaixo de sua capacidade desde a transferência dos voos para Confins.

2006	Entre 2005 e 2007 houve uma sequência de três acidentes com helicópteros na Pampulha. Em 20 de setembro de 2007, o helicóptero de matrícula PT-YAZ da empresa Líder Táxi Aéreo se incendiou no Aeroporto da Pampulha quando estava prestes a decolar. Os dois tripulantes e os cinco passageiros saíram ilesos. O helicóptero ficou gravemente danificado. No dia primeiro de fevereiro de 2006, durante voo de treinamento, o helicóptero de matrícula PP-EJF perdeu altura enquanto pairava sobre a pista e veio a colidir com o solo. Os dois tripulantes e um passageiro, que ocupavam a aeronave, saíram ilesos. Em 17 de dezembro de 2005, outro helicóptero, de matricula PT-HZT, ficou fora de controle durante início de decolagem colidindo o rotor principal com o solo. Dos seis ocupantes, apenas um teve ferimentos leves. A aeronave teve danos graves.
2007	Em 2007, o Governo do estado interveio novamente estimulando o desenvolvimento da aviação regional, fazendo com que o número de passageiros no aeroporto aos poucos voltasse a crescer. Para tanto, foi criada a Portaria Nº 993 de 17 de Setembro de 2007 da ANAC, que em suma limitava a operação no aeroporto em aeronaves de máximo 50 assentos (jatos e turboélices), e restringia as rotas em voos apenas para o interior do estado de Minas Gerais ou na condição de haver uma escala em voos para estados vizinhos.Com isso o aeroporto foi se tornando um hub da aviação regional, com cerca de 40 operações entre pousos e decolagens regulares nos dias úteis, e se tornou o aeroporto regional mais movimentado do país.
2007	Este programa foi selado com o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), firmado entre a Infraero e a Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável de Minas Gerais (Semad), que proíbe qualquer alteração no limite de aeronaves no aeroporto da Pampulha sem que os problemas ambientais e de segurança sejam solucionados. Com isso, ficou determinado que somente aviões com até 50 assentos e mais tarde, turboélices com até 75 assentos poderiam operar voos regulares no Aeroporto da Pampulha.
2008	Outro reflexo deste programa se dá na perda de rentabilidade da Pampulha, onde a acentuada queda no movimento de passageiros a partir de 2006 fez com que o aeroporto passasse a dar prejuízos à administração da Infraero. Nos anos de 2008 e 2009 o aeroporto chegou a registrar maior ociosidade, com níveis de movimentação inferiores a 600 mil passageiros por ano, representando menos de 40% de sua capacidade. Em 2013, quando o movimento de passageiros mais se aproximou de 1 milhão no aeroporto, o prejuízo operacional chegou a R$ 7,8 milhões, fora custos de depreciação.
2008	No dia 23 de fevereiro de 2008, um monomotor EMB Corisco II, prefixo PT-VHQ, se choca contra a Serra do Curral 10 minutos após decolar do Aeroporto da Pampulha. Havia muita neblina no momento do acidente. O avião tinha como destino a cidade de Juiz de Fora e seus quatro ocupantes morreram no acidente.
2009	- Homologação dos sistemas de pousos por instrumentos em setembro de 2009. O Aeroporto passou a operar com o LOC/LLZ (localizador/localizer) que fornece a indicação do eixo central da pista por meio de ondas de rádio, combinado com o sistema DME (Distance Measuring Equipment), que dá informações de distância da pista, através de ondas UHF. Os sistemas LOC e DME, operando em conjunto, ajudam a manter a operação dos pousos no aeroporto em dias de clima ruim, com o mesmo nível de segurança operacional.

2010	Na última década, a Infraero promoveu obras para melhoria das pistas, pátios e terminal de passageiros, implantou a nova torre de controle, a revitalização das subestações e *taxiways*, a substituição das torres de iluminação e a adequação da sala AIS (Serviço de Informação Aeronáutica).
2010	Em 26 de fevereiro de 2010, um bimotor modelo Cessna 310, prefixo PT-OID, ao se aproximar para pouso na Pampulha, se chocou contra a Serra do Curral, a cerca de 15 quilômetros do aeroporto. Havia forte neblina na serra no momento do acidente. Morreram os dois ocupantes da aeronave, que vinha da cidade de Leopoldina. No dia 29 de setembro de 2009, um balizador, funcionário da Infraero, entrou em choque com a hélice do avião monomotor, modelo Cherokee PA 28, prefixo PT-DZR, durante a manobra para estacionamento. O balizador ficou gravemente ferido, com a mão decepada. Os dois ocupantes do avião nada sofreram.
2010	Em 2010, a Portaria Nº 993, que favorecia os voos regionais na Pampulha, foi anulada pela Decisão Nº 49, de 17 de março de 2010, por haver contradição com a Lei de Criação da Anac (Lei 11.182). Enquanto a lei determina que a ANAC siga exclusivamente critérios de segurança ou capacidade operacional para limitar aeroportos, a portaria de 2007 teria adotado critérios político eeconômicos para limitação do Aeroporto da Pampulha.
2012	A primeira década dos anos 2000 foi marcada pelo expressivo crescimento da aviação comercial no Brasil, enquanto o Aeroporto da Pampulha ficou parado no tempo em relação aos outros aeroportos por causa dos impasses políticos, legais e técnicos. Em 2012, sua colocação caiu para a 32ª posição entre os aeroportos mais movimentados do Brasil. Desta forma, aeroportos do interior, como Uberlândia - MG e Ribeirão Preto - SP, superaram o número de passageiros do Aeroporto da Pampulha, descaracterizando sua posição de aeroporto regional mais movimentado
2012	No dia 27 de novembro de 2012, um jato particular teve o pneu furado no momento da decolagem na Pampulha, levando o piloto a interromper a decolagem. A pista do aeroporto ficou fechada por cerca de duas horas. Ninguém se feriu; Em 12 de junho de 2012, um pequeno avião monomotor Cessna 150 tombou para a lateral da pista durante pouso no Aeroporto da Pampulha. As duas pessoas a bordo não se feriram. A pista ficou fechada por cerca de meia hora.
2013	No dia 13 de novembro de 2013, um jato particular Cessna Citation CJ2, matricula PP-CML, saiu parcialmente da pista durante a decolagem. Nenhum dos nove ocupantes do avião sofreu ferimentos. O aeroporto ficou fechado por duas horas e meia.
2015	Em 20 de outubro de 2015, um avião turboélice modelo ATR-72 da Passaredo teve problemas técnicos minutos após decolar da Pampulha, fazendo a aeronave retornar ao aeroporto. O Avião seguia para a cidade de Ribeirão Preto. Ninguém se feriu; No dia 07 de junho de 2015, durante um arriscado procedimento de decolagem que seria proibido, um avião bimotor Beechcraft King Air C90, matrícula PR-ABG, cai sobre o bairro Minaslândia. O avião seguia para a cidade de Setubinha, com dois tripulantes e um passageiro que morreram no acidente. Não houve vítimas em solo.

2016	- A partir de 27 de março de 2016, por meio da decisão Nº103/2015 da ANAC, o Aeroporto da Pampulha passa a ser submetido ao sistema de alocação de slots.

Fonte: adaptado de https://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-de-belo-horizonte-pampulha-carlos-drummond-de-andrade/sobre-o-aeroporto/historico/

Ocasionalmente, quando a cidade é intensamente atingida por fortes temporais, o Aeroporto fica submisso a enchentes. Nos acontecimentos mais atuais, em 10 de dezembro de 2012 e em 02 de abril de 2014, a enxurrada alcançou o terminal de passageiros do aeroporto com a água próximo à 30 centímetros para cima do piso. Desde 1933, a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) define que os registros de acidentes (aeronave sofre danos ou falhas estruturais, ou tenha desaparecido ou ficado totalmente inacessível) e incidentes (ocorrência não configure um acidente, mas que comprometeu ou comprometa a segurança da operação) no aeroporto são, em sua grande maioria, com aeronaves de pequeno porte. Em toda a história da Pampulha, todos os cinco acidentes fatais, cujo maior número de vítimas são quatro, aconteceram com aeronaves pequenas. Não há registros de pessoas gravemente ou fatalmente feridas em solo.

PARQUE URBANO DO BAIRRO DONA CLARA

A falcoaria é uma arte milenar de treinamento de falcões e outras aves de rapina para caça. O Aeroporto da Pampulha foi o primeiro no Brasil a adotar essa técnica na prevenção de acidentes aéreos decorrentes da colisão de pássaros, a partir de 2007. São cinco falcões e mais três gaviões que sobrevoam a região do aeroporto com a missão de capturar garças, pombos, quero-queros e urubus, que são responsáveis por grande parte dos acidentes aéreos no mundo. Quando os pássaros atingem as turbinas, os aviões ficam desestabilizados, o que leva a sérios acidentes. Segundo o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), até 2012, o número de colisões de aves nos aviões reduziu 30% desde que começou o uso da falcoaria na Pampulha.

O Parque Urbano do Bairro Dona Clara (Figura 05) foi implantando no ano de 1998, por medida de compensação ambiental. Localizado no Bairro Dona Clara, entre as Ruas Orozimbo Moreira e Rita Alves Castanheira, próximo aos córregos do Onça e Aeroporto, possui uma área de aproximadamente 29. 300 metros quadrados (CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE 2017; FUNDAÇÃO DE PARQUES E ZOOBOTÂNICA. 2018). Possui uma localização privilegiada ao lado do Aeroporto Carlos Drummond de Andrade (Aeroporto da Pampulha) e próxima as Avenidas Cristiano Machado e Sebastião de Brito. O decreto municipal nº 12.020, de 7 de abril de 2005, concedeu Cessão de Uso de área do parque ao Governo do Estado de Minas Gerais.

O Prefeito de Belo Horizonte, no uso de suas atribuições legais, nos termos do disposto nos arts. 31 e 38 da Lei Orgânica do Município e na Lei nº 2.324, de 17 de junho de 1974, decreta:

Art. 1º - Fica cedido ao Estado de Minas Gerais 1.118,32 m² (um mil, cento e dezoito metros quadrados e trinta e dois centésimos) dentro da área reservada situada no Parque Dona Clara, assim constituído: "começa no M.O cravado na face da rua Orozimbo Nonato com a divisa do Parque Dona Clara. Seguindo a divisa do Parque Dona Clara com o rumo 52°36'58'' NE e com a distância de 33,656 m, tem-se o M1, confrontando com o Parque Dona Clara; virando a esquerda, com o rumo de 37°24'45'' NW e com a distância de 33,246 m, tem-se o M2, confrontando com a INFRAERO; seguindo o muro com o rumo 52°56'59'' SW e com a distância de 33,426 m tem-se o M3, confrontando com o lote nº 44 da Quadra 17 CP 241 3M; virando à esquerda com o rumo de 37°01'03'' SE e com a distância de 33,438 m, tem-se o M.O - ponto de partida, confrontando com a rua Orozimbo Nonato".

Art. 2º - A Cessão de Uso destina-se exclusivamente à construção da 18ª (Décima Oitava) Companhia da Polícia Militar de Minas Gerais que, em contrapartida, responsabiliza-se pela guarda e vigilância do local.

§ 1º - Não poderá ser dada outra destinação ao imóvel, sob pena de imediata reversão ao Município.

§ 2º - O Comando Geral da Polícia Militar se compromete a obedecer a toda legislação municipal, principalmente às normas da Secretaria Municipal Adjunta de Meio Ambiente e da Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana, no que diz respeito à preservação da área e aprovação de construção.

Art. 3º - Dá-se a Cessão de Uso do imóvel caracterizado no art. 1º deste Decreto, a título precário e gratuito, por prazo indeterminado.

Art. 4º - Finda a Cessão de Uso, as benfeitorias serão incorporadas ao terreno ora cedido, sem que assista ao Cessionário qualquer direito a indenização ou retenção.

Art. 5º - A Permissão de Uso será fiscalizada pela Secretaria de Administração Regional Municipal Pampulha.

Art. 6º - Fica reservado ao Município, a qualquer tempo, a faculdade de retomada do imóvel, por infração de qualquer dispositivo deste Decreto ou de cláusulas do Termo firmado, bem como por conveniência administrativa, sem que assista ao Cessionário qualquer direito a indenização ou retenção, sendo que as benfeitorias incorporar-se-ão ao patrimônio do Cedente, bastando para tanto a notificação administrativa com pelo menos 90 (noventa) dias de antecedência, independentemente de notificação judicial.

Art. 7º - A Cessão de Uso de que trata este Decreto foi objeto de Termo, no qual o Município inseriu outras cláusulas acauteladoras de seus interesses.

Art. 8º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, retroagindo seus efeitos à data da assinatura do Termo de Cessão de Uso.

Belo Horizonte, 7 de abril de 2005

Fernando Damata Pimentel, Prefeito de Belo Horizonte

Figura 05 - Parque Urbano do Bairro Dona Clara

Fonte: Fundação de Parques e Zoobotânica, 2018

Por estar próximo a córregos e está em uma zona extremamente urbanizada sua vegetação restringe-se a gramíneas, arbustos ornamentais e algumas mudas de árvores em crescimento (Figura 06). A fauna observada é com por pequenas aves, roedores e insetos. Como opções de lazer, o parque oferece um campo de futebol da Sociedade Esportiva São José Operário, playground, mesa de jogos, pista de caminhada e equipamentos de ginástica e espaços de convivência. A portaria localiza-se na Rua Orozimbo Nonato, n° 674, Bairro Dona Clara, Região da Pampulha. O site Conciliação (2016, on line) atesta que:

> Depois de assistir a enchentes, mortes e prejuízos provocados por inundações, a população de Belo Horizonte pode encontrar um pouco de alívio para o problema recorrente em épocas de chuva na cidade. A Superintendência de Desenvolvimento da Capital (Sudecap) promete, em duas semanas, lançar o edital para contratação da obra de R$ 270 milhões para alargamento dos canais dos córregos Pampulha e Onça, no trecho entre o aeroporto da Pampulha e a Estação São Gabriel, na Avenida Cristiano Machado.
>
> (...)
>
> Esses e outros projetos foram anunciados desde o fim de 2011 e, além de muito aguardados, continuam sendo um desafio para a cidade. Apesar de anunciada pela gestão Marcio Lacerda, a implantação dos canteiros de obras está marcada para o início do ano que vem, quando a administração municipal será outra, já que o atual prefeito não pode ser reeleito. Porém, o superintendente da Sudecap, Humberto Abreu, sustenta que essas intervenções não vão encontrar dificuldade para execução, tendo em vista que o projeto executivo está pronto e os recursos, garantidos.
>
> (...)

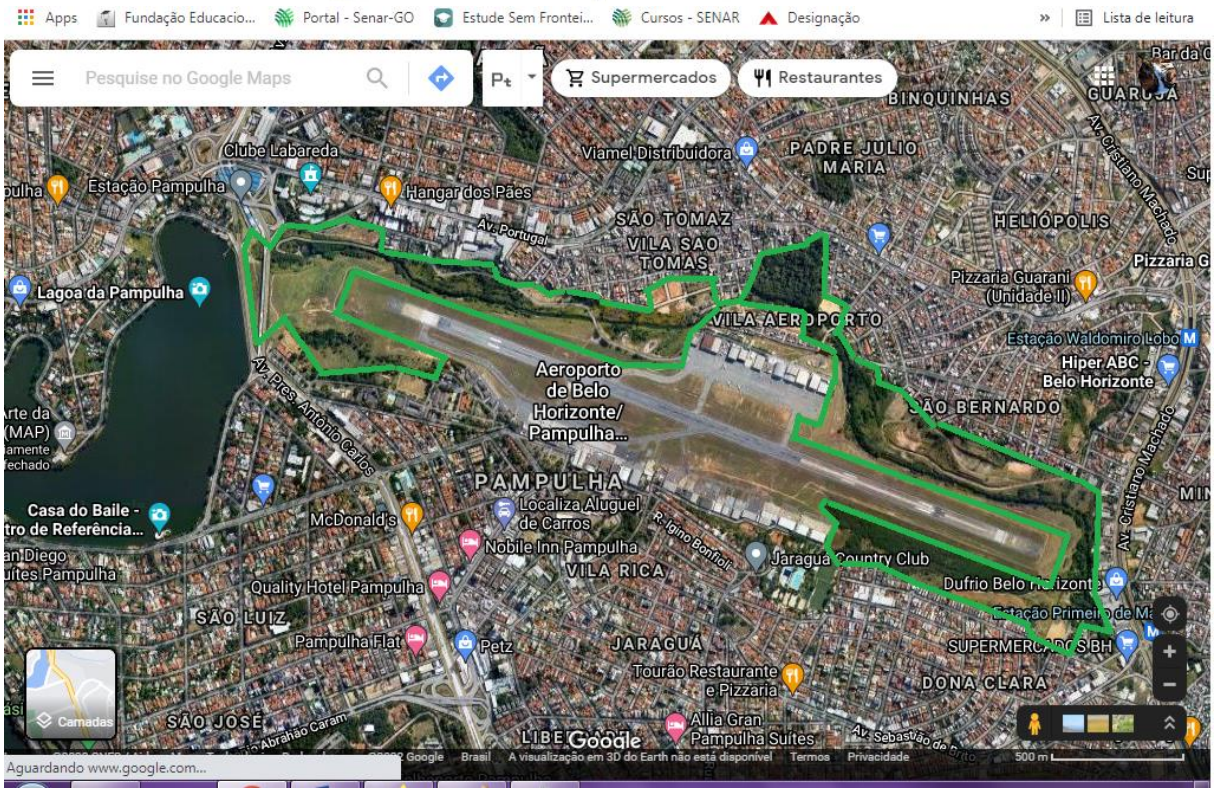
O projeto completo – que promete solução para os recorrentes problemas de inundação na região do aeroporto da Pampulha e na Avenida Cristiano Machado – inclui ainda a terceira etapa, também sem recursos, que é a implantação do parque, no trecho de leito natural do Onça (entre o fim da canalização, onde há uma cachoeira, até a estação de tratamento de esgoto da Copasa). Para isso, será necessário remover 1.300 famílias de áreas de risco. Com pagamento de indenizações e construção de 576 unidades habitacionais para onde parte dos removidos será levada, o gasto será de R$ 140 milhões. As demolições de imóveis têm custo de R$ 16 milhões e a limpeza da área, de mais R$ 16 milhões. A implantação do parque foi orçada em R$ 220 milhões. O projeto da área verde será finalizado em outubro e, em seguida, a Sudecap dará início à captação de recursos. A previsão é de que as obras comecem no 2º semestre de 2017.

Figura 06 - Parque Urbano do Bairro Dona Clara

Fonte: Câmara Municipal de Belo Horizonte

Amplia-se o parque na direção do 1º de Maio (Figura) e a partir daí ele passa a cobrir toda extensão do Ribeirão Pampulha, inserindo-se em sua área o Bosque Urbano do São Tomás, assim como propõe junto ao legislativo municipal a mudança de seu nome para Parque Carlos Drummond de Andrade.

Figura 07 - Esboço do Parque Carlos Drummond de Andrade



Fonte: Google Earth (2022)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através do presente texto sabe-se que há um esboço conceitual e estrutural para a construção do futuro Parque Linear do Ribeirão Pampulha, Belo Horizonte, MG, visando reverter os impactos das chuvas e consequente enchentes na região a ampliação do Parque Urbano do Bairro Dona Clara para áreas adjacentes ao Aeroporto da Pampulha, vai ao encontro deste projeto e promove a ampliação desta pequena área de lazer e unidade de conservação beneficiando moradores dos bairros Aeroporto, Dona Clara, Itapuã, Jaraguá, Jardim Atlântico, Pampulha, São Bernardo, São Luiz, São Tomás, Vaz de Melo, Vila Aeroporto e Vila Rica, entre as regionais Norte e Pampulha, áreas densamente povoadas do município de Belo Horizonte.

Além disso medidas devem ser tomadas para a preservação do Bosque Urbano do Bairro São Tomás, localizado entre as ruas Barão de Coromandel e o ribeirão anexando-o ao futuro parque linear, para o qual se sugere nome do aeroporto, Carlos Drummond de Andrade, numa justa homenagem ao grande escritor mineiro.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Irannilton Borges de et al. **Estudos das nascentes da microbacia hidrográfica da Pampulha**. Revista MundoGEO, Curitiba, 2010. Disponível em: <https://mundogeo.com/2010/12/12/estudos-hidrograficos-da-bacia-da-pampulha/. Acesso em 10 jan. 2022.

ANDRADE, Vagner Luciano; CARDOSO, Nilce da Conceição; LIMA, Juciana de Carvalho Cézar. **A educação interdisciplinar em patrimônio cultural e natural na formação básica: observações e possibilidades pedagógicas para as escolas do município de Contagem – MG**. Conteúdo Jurídico. Disponível em: <https://www.conteudojuridico.com.br/open-pdf/phpOohnWt.pdf/consult/phpOohnWt.pdf >.Acesso em: 05 jan. 2022.

BEATO, Décio A. C. et al. **Impactos urbanos em águas subterrâneas – bacia da Lagoa da Pampulha, Belo Horizonte/MG.** Águas Subterrâneas, São Paulo, n. 17, p. 49-68, mai. 2003.Disponível. https://aguassubterraneas.abas.org/asubterraneas/article/download/1312/1090.Disponível em: 20 jan. 2022.

BELO HORIZONTE, FUNDAÇÃO DE PARQUES E ZOOBOTÂNICA. **Parque Urbano do Bairro Dona Clara.** Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/fundacao-de-parques-e-zoobotanica/informacoes/parques/parque-dona-clara >. Acesso em: 01 jan. 2022.

BELO HORIZONTE. Bairros de Belo Horizonte 2010. **Mapa da Bacia Hidrográfica da Pampulha.** Disponível em: < file:///E:/Mapa%20dos%20bairros%20de%20Belo%20Horizonte.pdf >. Acesso em: 02 de jan. 2022

BELO HORIZONTE. Secretaria de Obras e Infraestrutura; Conselho Municipal de saneamento. **O saneamento em Belo Horizonte: realidade atual, desafios e perspectivas de avanço.** In: 5ª CONFERÊNCIA MUNICIPAL DE SANEAMENTO, 15 de dezembro 2018,Belo Horizonte, MG. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/obras-e-infraestrutura/2018/documentos/Apresenta%C3%A7%C3%A3o_5%C2%AA%20COMUS_FINAL.pdf >.Acesso em: 06 jan. 2022

CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. **Parque dona clara na regional Pampulha vai receber vereadores.** Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/comunica%C3%A7%C3%A3o/not%C3%ADcias/2017/05/parque-dona-clara-na-regional-pampulha-vai-receber-vereadores >. Acesso em: 01 jan. 2022.

COMITÊ DA BACIA HIDROGRÁFICA RIO DAS VELHAS. **Poluição ainda desafia Lagoa da Pampulha**. Disponível em: < https://cbhvelhas.org.br/noticias/poluicao-ainda-desafia-lagoa-da-pampulha/ >. Acesso em 01 jan.2022

CONSÓRCIO DE RECUPERAÇÃO DA BACIA DA PAMPULHA. **Águas da Pampulha**. Disponível em: < http://aguasdapampulha.org/ >. Acesso em: 13 de jan. 2022.

CONTAGEM. **Plano Municipal de Saneamento Básico de Contagem**. 2013. Disponível em: <http://www.contagem.mg.gov.br/arquivos/legislacao/pmsb-28-02-2013.pdf >. Acesso em: 02jan. 2022.

EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO (a). **Aeroporto de Belo Horizonte – Pampulha – Carlos Drummond de Andrade: características**. Disponível em: < https://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-de-belo-horizonte-pampulha-carlos-drummond-de-andrade/sobre-o-aeroporto/caracteristicas/ >.Acesso em: 02 jan. 2022.

EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO (b). **Aeroporto de Belo Horizonte – Pampulha – Carlos Drummond de Andrade: histórico.** Disponível em: https://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-de-belo-horizonte-pampulha-carlos-drummond-de-andrade/sobre-o-aeroporto/historico/. Acesso em: 07 jan.2022.

ESTADO DE MINAS. BH, **Contagem e Copasa trabalharão juntas para salvar Lagoa da Pampulha**. 2021. Disponível em: <https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2021/09/24/interna_gerais,1308647/bh-contagem-e-copasa-trabalharao-juntas-para-salvar-lagoa-da-pampulha.shtml >. Acesso em 08 jan. 2022

FRANCISCO, Carla Helena. **Diagnóstico da condição de saneamento e qualidade das águas dos contribuintes do reservatório da Pampulha.** 2018. 61 f. Dissertação(Especialização) – Universidade Federal de Minas Gerais, Especialização em Gerenciamento de Recursos Hídricos, Disponível em: < https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/BUOS-BCCPBC/1/monografia_karla_ufmg.pdf . Acesso em: 12 jan. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Brasil – **Minas Gerais – Belo Horizonte: panorama**. Disponível em: < https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/belo-horizonte/panorama>. Acesso em: 07 jan. 2022.

LEI.A. **Lagoa da Pampulha: de bebedouro a reservatório de toxinas.** Disponível em: <https://leia.org.br/lagoa-da-pampulha-de-bebedouro-a-reservatorio-de-toxinas/. Disponível em: 12 jan. 2022.

LEMOS, Rodrigo Silva. **A evolução do uso e ocupação em uma bacia hidrográfica urbana e suas consequências para a qualidade ambiental: reflexões a partir do caso da Lagoa da Pampulha,** Região Metropolitana de Belo Horizonte. 2014. Disponível em:http://anpur.org.br/app-urbana-2014/anais/ARQUIVOS/GT2-287-94-20140529222744.pdf >.Disponível em: 10 jan. 2022.

MARÍLIA CAMPOS. **A Pampulha é uma bacia hidrográfica, em BH e Contagem, com 507 nascentes, 44 córregos e onde vivem 400 mil pessoas.** Disponível em: <http://www.mariliacampos.com.br/secao/a-pampulha-e-uma-bacia-hidrografica-em-bh-e-contagem-com-507-nascentes-44-corregos-e-onde-vivem-400-mil-pessoas#:~:text=A%20Bacia%20da%20Pampulha%20%C3%A9,507%20nascentes%20nas%20duas%20cidades.&text=Os%20principais%20tribut%C3%A1rios%20da%20represa,microbacias%20do%20c%C3%B3rrego%20C%C3%A9u%20Azul >. Acesso em: 11 de jan. 2022

SITE CONCILIAÇÃO. **Prefeitura de BH anuncia licitação de R$ 270 milhões contra inundações**. Disponível em: https://conlicitacao.com.br/noticias/prefeitura-de-bh-anuncia-licitacao-de-r-270-milhoes-contra-inundacoes/>. Acesso em: 11 de jan. 2022