



ANÁLISE DA EXPANSÃO URBANA NOS MUNICÍPIOS LIMÍTROFES AO AEROPORTO DA ZONA DA MATA: UM OLHAR SOBRE O USO E OCUPAÇÃO DO SOLO NOS MUNICÍPIOS DE RIO NOVO E GOIANÁ-MG

CAMACHO, Nádía de Oliveira¹
STEPHAN, Ítalo Itamar Caixeiro²

RESUMO

Esse estudo busca analisar a expansão urbana dos municípios de Rio Novo e Goianá, na Zona da Mata de Minas Gerais, onde se encontra o Aeroporto da Zona da Mata. A pesquisa, utiliza mapas, imagens de satélite, dados de bases estatísticas, leis urbanísticas, pesquisa de mercado, e se apoia na revisão da literatura para compreender o campo de estudo e subsidiar as análises. Foram identificadas expansões territoriais significativas nos últimos anos, especialmente em Goianá, desde o início das operações do AZM em 2011. Embora os Planos Diretores, elaborados em 2002 e aprovados em 2004, não tenham sido atualizados até 2024, houve mudanças nos parâmetros urbanísticos. Toma-se como premissa que os vetores de crescimento urbano de ambos os municípios estão relacionados com a implantação do Aeroporto.

Palavras-chave: Expansão Urbana. Uso e Ocupação do Solo. Aeroporto da Zona da Mata.

1 Arquiteta e Urbanista e Mestra em Ambiente Construído, discente do Doutorado do PPGAU-UFV, Professora da Educação Profissional e Tecnológica do IF Sudeste MG. Email: nadia.camacho@ufv.br

2 Professor Doutor em Arquitetura e Urbanismo do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Viçosa. Email: stephan@ufv.br



1 INTRODUÇÃO

Esse texto busca analisar o processo de expansão urbana de Rio Novo e Goianá, municípios da Zona da Mata do Estado de Minas Gerais, cujo Aeroporto da Zona da Mata (AZM) se encontra implantado. O fator motivador para esse estudo, reside em contribuir para estudos em pequenas cidades brasileiras, sobretudo nestas em que se encontra o aeroporto. A temática está inserida em pesquisa de Doutorado que se encontra em fase inicial de desenvolvimento.

As análises realizadas em mapas, imagens de satélite e em leis urbanísticas dos dois municípios, buscam apontar, de forma inicial, as particularidades da produção do espaço e do crescimento do perímetro urbano.

Conforme o Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257 (Brasil, 2001), o Plano Diretor é obrigatório em municípios “na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional”. Para a implantação do AZM, Rio Novo e Goianá receberam, em 2002, Planos Diretores elaborados pela Fundação João Pinheiro. Tais instrumentos foram aprovados nos dois municípios em 2004. Mesmo que haja uma previsão no Estatuto de revisão dos planos a cada dez anos, até meados de 2024 não houve atualização dos mesmos. Contudo, ao longo das pesquisas desse trabalho, foi possível identificar mudanças de parâmetros urbanísticos de Goianá e em Rio Novo.

No sentido de entender a dinâmica imobiliária, também se investigou anúncios de comercialização de lotes e de empreendimentos imobiliários nos dois municípios. Observou-se, nos últimos 20 anos, expansões territoriais expressivas, com mais destaque em Goianá, sobretudo a partir do início das operações de voos do AZM, que foi em 2011. Faz-se necessário compreender o papel e influência que o Aeroporto da Zona da Mata possui na produção do espaço urbano dos dois municípios. Toma-se como premissa que os vetores de crescimento urbano de ambos os municípios estão relacionados com a implantação do Aeroporto.

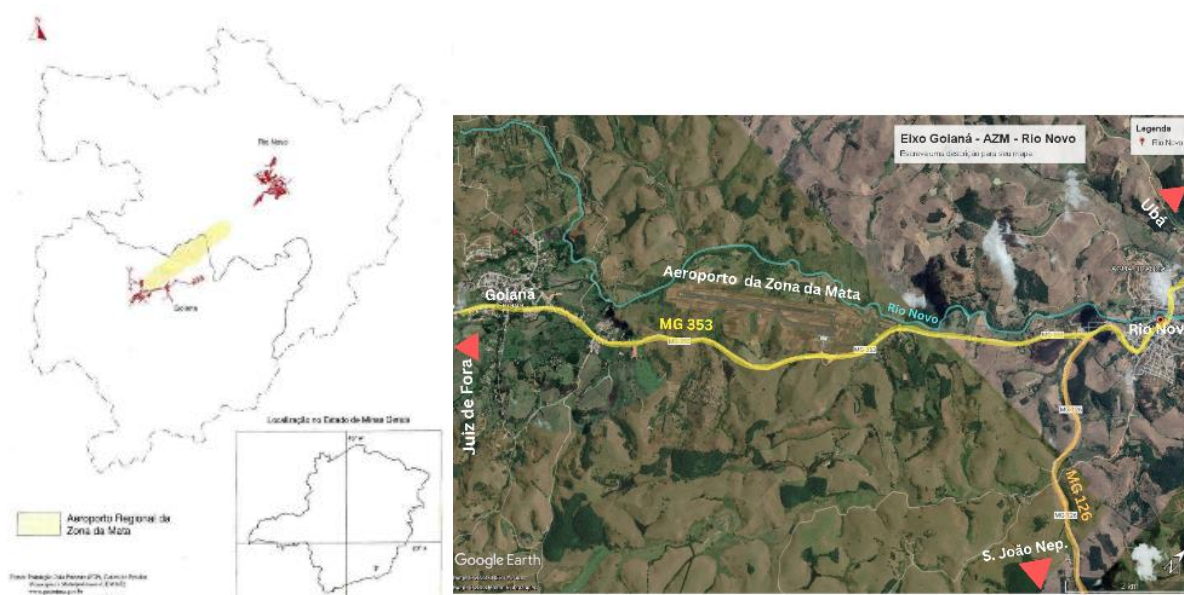


2 CARACTERIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

O recorte territorial deste trabalho está inserido na Região Imediata de Juiz de Fora, mais especificamente nos municípios de Rio Novo e Goianá. Juiz de Fora está situada na Zona da Mata Mineira, no sudeste de Minas Gerais, a 272 km da cidade de Belo Horizonte, 184 km da cidade do Rio de Janeiro e 506 km da cidade de São Paulo. A cidade conta ainda com um pequeno aeroporto a 6 km do centro (Aeroporto da Serrinha), com uma Estação Aduaneira do Interior (EADI - porto seco) e o Aeroporto da Zona da Mata (AZM), aeroporto regional, a 46 km de distância.

Uma comissão composta pelo Ministério da Aeronáutica e pelo governo estadual realizou uma pesquisa nas cidades circunvizinhas de Juiz de Fora para selecionar uma área que melhor se adequasse aos objetivos do projeto. A escolha recaiu sobre uma região na divisa entre os municípios de Rio Novo e Goianá, conforme a Figura 1.

Figura 1 - Localização de Goianá, Aeroporto e Rio Novo.



Fontes: Fundação João Pinheiro, 2002; Google Earth, 2024.



O município de Rio Novo está localizado a aproximadamente 58 quilômetros de Juiz de Fora, acessível pela rodovia MG-353. O município abrange uma área territorial de 209,31 km², sendo 2,62 km² de área urbana (IBGE, 2022). Por outro lado, Goianá dista aproximadamente 40 quilômetros de Juiz de Fora. Conta com uma área territorial de 152,039 km², sendo 3,39 km² de área urbana. No âmbito de sua trajetória administrativa, Goianá se tornou distrito de Rio Novo de 1911 a 1995, quando foi elevado à categoria de município. A Tabela 1 informa os dados básicos para ilustrar algumas características das três cidades.

Tabela 1: Dados básicos de Goianá, Rio Novo e Juiz de Fora

	População 2010	População 2022	%Taxa de Crescimento	IDH 2010	% Abastecimento	% Coleta de esgotos	PIB per capita
Goianá	3659	4.053	+0,86	0,716	73,65	79,5	R\$ 15.513,28
Rio Novo	8712	8.518	-0,19	0,707	84,02	84,6	R\$ 13.398,92
Juiz de Fora	516247	540.756	+0,39	0,778	96,27	94,1	R\$ 35.145,34
Minas Gerais	19.597330	20.539.989	+0,39	0,774	87,63	89,2	R\$ 17.220*

Fonte: IBGE, 2022; *Atlas BR ,2016; Adaptado pelos autores.

Idealizado pelo ex-presidente Itamar Franco, e presente em uma das diretrizes do Plano Estratégico de Juiz de Fora, o PlanoJF (2000), o AZM foi inaugurado em 2005, tendo iniciado as operações de voos comerciais somente em 2011, gerando muitas expectativas e controvérsias na época. Para sua construção foram investidos recursos de níveis estadual e federal. A escolha pelo local de implantação foi motivada pelas limitações de ampliação da pista do Aeroporto Francisco de Assis em Juiz de Fora, bem como condições climáticas desfavoráveis para fluxo contínuo de voos, com a proximidade com loteamentos residenciais e pela topografia acidentada (Fundação João Pinheiro, 2002).



Para Menezes (2004), e reforçado pelo próprio PlanoJF, a existência do AZM pode ser vista como ação de planejamento para o setor econômico, cujo objetivo geral é criar assim espaços de interseção do global com o local e regional. Ainda aponta que o aeroporto regional e a sua construção reflete o jogo de poder da elite política regional associando “estoques de terras, com empreendimentos de alcance regional e lucratividade imediata, com ampla reconversão do capital social para a contabilidade da política local”.

Considerado como a principal opção de transporte aéreo para a região, inicialmente, a Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária) foi responsável pela administração de diversos aeroportos no Brasil, incluindo o AZM. No entanto, com o processo de concessões de aeroportos iniciado no Brasil nas últimas décadas, estabeleceu-se uma Parceria Público Privada (PPP) e, atualmente é administrado por uma concessionária privada, a Socicam.

Conforme declaração do até então Secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas (SETOP), Carlos Melles, o propósito desta Parceria Público-Privada (PPP) é fomentar o desenvolvimento do aeroporto mediante a participação de uma iniciativa privada. Esta entidade será responsável por cumprir metas estabelecidas para o crescimento do fluxo de passageiros e cargas. Melles argumenta que o envolvimento do setor privado possibilita uma distribuição mais eficiente dos riscos associados ao empreendimento, o que, por sua vez, torna o projeto mais sustentável e viável (SEINFRA-MG, 2013).

Atualmente, o AZM opera voos regulares com cinco horários de saídas e chegadas para destinos como São Paulo (Guarulhos, Congonhas, Campinas) e Confins. Além disso, o Terminal de Cargas Alfandegado facilita a importação e exportação de volumes, garantindo maior agilidade no processo. Os serviços de transporte terrestre incluem uma companhia de táxi independente, a Companhia de Táxi AZM, para atender aos passageiros locais. Para conexão direta com a Rodoviária de Juiz de Fora, são disponibilizadas linhas intermunicipais pelas viações Bassamar e José Maria



Rodrigues, e ainda oferece serviços de aluguel de carros para os viajantes, complementando as opções de transporte disponíveis no terminal (CAZM, 2024).

Como já apontado em diversos estudos, assim como a maior parte dos municípios pequenos brasileiros, observa-se que cada núcleo administrativo municipal das cidades limítrofes ao AZM possui uma estrutura organizacional e de pessoal compacta e limitada, o que influencia no desenvolvimento de instrumentos legais de planejamento complementares às diretrizes propostas pelos Planos Diretores bem como sua revisão. Durante as duas últimas décadas houve algumas alterações específicas de parâmetros urbanísticos no Uso e Ocupação do Solo nas duas cidades se adaptando e flexibilizando aos processos de produção do espaço urbano. Goianá, com aproximadamente metade da população de Rio Novo, possui uma ocupação territorial urbana maior, com visíveis tendências de expansão em direção à Juiz de Fora, como poderá ser mais bem identificado nos resultados e análises desse texto.

3 METODOLOGIA

Para a verificação da expansão urbana de Rio Novo e Goianá, utilizou-se o *software* livre *Google Earth Pro* com sua ferramenta interna que permite o acompanhamento histórico de imagens, para observação das imagens de satélite ao longo das duas últimas décadas, evidenciando as transformações espaciais de forma comparativa. Realizou-se também um levantamento documental dos Planos Diretores locais e leis complementares, a fim de analisar os critérios e parâmetros urbanísticos estipulados, criados na época da concepção do Aeroporto da Zona da Mata. Cruzou-se os mapas de zoneamento levantados dos Planos Diretores dos municípios com as regiões de expansão verificadas pelas imagens de satélite. Comparativamente, observou-se os parâmetros e a prática na produção do espaço urbano em Goianá e Rio Novo.



Além dos levantamentos mencionados, foi realizada uma revisão da literatura, para verificar o estado da arte de publicações sobre a produção do espaço urbano em pequenas cidades, bem como para buscar trabalhos que trouxessem a fundamentação teórica para os conceitos balizadores dessa pesquisa.

4 REFERENCIAL TEÓRICO

Ao longo da história, o processo de urbanização se mostrou imperativo desde os grandes centros até os menores. A partir da industrialização e globalização, o retrato das cidades é constantemente atualizado pelas forças econômicas de seu tempo, compondo camadas de processos e histórias refletidos nos modos de vida espalhados pelo território.

Corrêa (2001), sinaliza que a industrialização alcançou o interior e, ao passo que o homem era conduzido para os centros urbanos por conta da modernização do campo, alterou as estruturas e demandas transformando e criando vias de circulação e mercadorias, novos meios de comunicação, entre outros. Tais fatores, vinculados diretamente ao grande capital e à ação do Estado, e como consequências, transformaram a integração da rede urbana no Brasil (Corrêa, 2001).

De acordo com o IBGE (2022), as cidades brasileiras com até 10 mil habitantes compõem aproximadamente 44% do número total de 5.570 municípios. Embora o número de cidades pequenas seja expressivo, pesquisas ainda se concentram em grandes centros urbanos (Silva e Frota, 2019). Com isso, os mesmos autores apresentam o seguinte questionamento: "como se dá o processo de construção do espaço urbano em pequenas cidades e como se dá a atuação dos agentes responsáveis pela produção do espaço urbano dentro desses espaços?" (Silva, Frota, 2019).

De acordo com Carlos (2011), a cidade pode ser definida como o produto, condição e meio das relações sociais realizadas ao longo do tempo. Para a autora, a cidade possui, de forma material e imaterial, ações passadas e futuras construídas no



presente, fazendo com que não seja possível pensar a cidade separada da sociedade e do momento histórico analisado. Para Silva e Frota (2019), os conceitos de “cidade” e “espaço urbano” são indissociáveis, já que o espaço urbano é construído conforme as dinâmicas socioespaciais da cidade.

No recorte da pesquisa aqui proposta, Goianá e Rio Novo são municípios que possuem menos de 10 mil habitantes, fator esse que implica em compreender o conceito de “pequenas cidades”. Sua definição, bem como sua classificação em termos de escala, diverge entre alguns autores. A maior parte dos estudos que envolvem pequenas cidades são do campo da Geografia e de difícil definição. Para esses autores, na contemporaneidade, as cidades possuem conexões instantâneas e simultâneas independente do seu porte (Detoni, Rocha, 2022). O Quadro 1 relaciona variáveis e categorização dos de três fontes distintas.

Quadro 1 - Síntese de autores e respectivas variáveis para classificar o porte das cidades brasileiras

Fonte	Ano	Variáveis/Categorização
Sposito	2014	Posição Geográfica, Natureza das relações com outros centros urbanos de maior ou menor escala; definição do viés para análise; articulações interescares no âmbito da rede urbana; funções exercidas, diversificação econômica
IBGE - REGIC – Regiões de Influência das Cidades	2018	Classificação da cidade a partir da influência na rede urbana, na oferta de serviços, comércio, educação e saúde e leva em consideração o quanto a cidade é um polo atrativo em relação a outros centros urbanos localizados a seu redor, ou seja, baseia-se numa análise intermunicipal. Metrôpoles, Capitais Regionais, Centros Sub-regionais, Centros de Zona, Centros Locais.
Observatório das Metrôpoles: a Tipologia das Cidades Brasileira	2009	Dos Maiores Espaços Urbanos do País, Dos Centros Urbanos de 20 a 100 mil habitantes e Das Pequenas Cidades em Municípios com Menos de 20 mil Habitantes.

Fonte: Vidal, 2022, adaptado pelos autores.



Os critérios usados para conceituação, caracterização e definição das cidades pequenas são múltiplos, e, embora ainda seja dúbio e diverso o que é posto pelos referenciais teóricos, o parâmetro populacional chama atenção pelo fato de que os municípios brasileiros com menos de 20 mil habitantes, muitas vezes, ficam aquém da exigência dos planos e projetos das políticas urbanas, salvo em casos específicos conforme exigido pelo Estatuto da Cidade. Detoni e Rocha (2022), apontam que um caminho de classificação de pequenas cidades deva considerar, de forma articulada, as dimensões demográficas, territoriais e econômicas.

Anteriormente às referências expostas que buscam classificar as cidades, conforme o Estatuto da Cidade (Brasil, 2001), devem conter Plano Diretor, municípios com mais de 20 mil habitantes ou “V – inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.” (Brasil, 2001). Nesse cenário, Rio Novo e Goianá receberam os Planos Diretores, elaborados pela Fundação João Pinheiro, por conta como exigência para viabilizar a implantação do Aeroporto da Zona da Mata, empreendimento com significativo impacto. Os documentos cumpriram a formalidade exigida e instrumentalizaram os municípios no âmbito do planejamento urbano e uso e ocupação do solo.

Contudo, como apontam Santoro e Neto (2023), é necessária a reflexão sobre os papéis dos instrumentos de planejamento urbano em pequenas cidades, uma vez que quando construíram-se diretrizes para a construção dos planos e leis, o foco estava concentrado em cidades maiores, afinal, as pesquisas concentravam-se em responder as questões surgidas desse meio. Para Santoro e Neto (2023),

A política urbana brasileira parece ignorar as necessidades de desenvolvimento de materiais e planos específicos para as cidades pequenas, o que possibilitaria um melhor desenvolvimento nesses territórios. Essa carência na esfera federal e estadual resulta diretamente na dificuldade em obter financiamentos que somente são



ofertados com o cumprimento de uma série de exigências, como por exemplo a existência de um Plano Diretor.

Em relação ao espaço urbano, para Corrêa (2001), “é um reflexo tanto das ações que se realizam no presente como também daquelas que se realizaram no passado e que deixaram suas marcas impressas nas formas espaciais do presente”. Além disso, esse espaço é um produto e reflexo de processos sociais materializados em formas. É importante ressaltar que “urbano”, que nem sempre significa cidade, se refere ao modo de vida, ao horizonte de transformações territoriais, espaciais, sociais, políticas e econômicas, materializado no espaço da cidade (Lefebvre, 2001).

De acordo com Vidal (2022), a produção do espaço é caracterizada como um processo que gera valor dentro do sistema capitalista, uma vez que o espaço produzido é visto como mercadoria com valor de uso ou troca. A compreensão da produção desses espaços passa por identificar quem são os agentes envolvidos e, conforme Corrêa (2011),

São eles os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, e Estado e os grupos sociais excluídos. A partir de sua ação, o espaço é produzido, impregnado de materialidades, [...], mas também pleno de significados diversos [...]. Qual a importância, no momento atual, desses agentes sociais na produção do espaço? Será a mesma nas diferentes áreas do espaço intraurbano e nas cidades de distintos tamanhos demográficos, atividades econômicas e localização no espaço brasileiro? (Corrêa, 2011).

Embora municípios pouco populosos, já é possível identificar fenômenos / processos da produção do espaço urbano, mais comumente presente em cidades mais populosas, chamados de dispersão urbana, também conhecido como *urban sprawl* (Nascimento Junior, 2017). Tal termo sugere a expansão da malha urbana de forma horizontalizada, de baixa densidade, territorialmente dispersos e descontínuos conformando novos núcleos que aparecem como rupturas remodelando as lógicas de distribuição espaciais dos diversos usos (comerciais, industriais e residenciais). Tal dispersão consome e altera mais áreas e recursos naturais, exige um maior consumo energético, de infraestrutura, mobilidade, serviços, entre outros (Nascimento Junior,



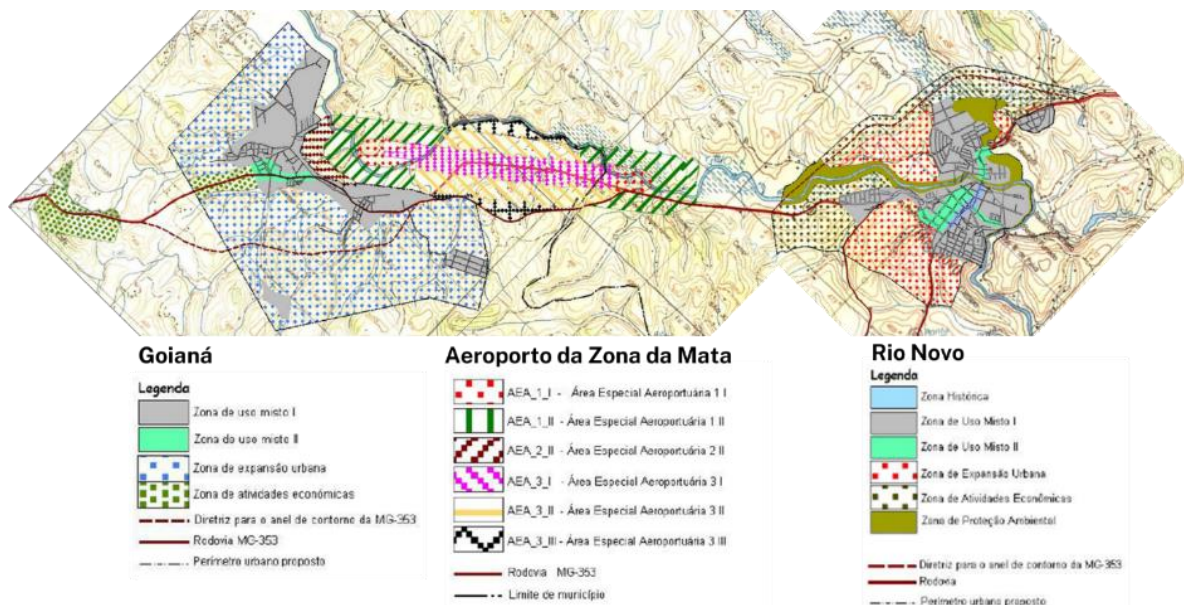
2017). Como será apresentado no tópico seguinte, são notórias mudanças territoriais na região onde foi implantado o AZM, esse apontamento inicial abre frente para as inquietações que motivam o desenvolvimento desse estudo e de futuras pesquisas, pois deixam pontos a responder: qual é a dimensão dessa transformação territorial? Quais são os agentes da produção do espaço urbano dos municípios de Goianá e Rio Novo relacionados com os respectivos crescimentos urbanos? Como estão se dando as expansões urbanas e quais os impactos sociais, ambientais e econômicos a partir da implantação do AZM?

5 RESULTADOS, ANÁLISES E REFLEXÕES

Nesse trabalho buscou-se mapear as expansões urbanas de Rio Novo e de Goianá, a partir da implantação do Aeroporto da Zona da Mata, bem como analisar os instrumentos de planejamento urbanísticos presentes na cidade, em específico o Plano Diretor e a Lei de Uso e Ocupação do Solo. A Figura 2 ilustra uma colagem dos zoneamentos e dos usos previstos para a área urbana e as respectivas expansões, bem como no entorno imediato ao AZM.



Figura 2 - Colagem dos Mapas do Zoneamento Urbano de Goianá, e Rio Novo e Uso e Ocupação do Solo da área do Aeroporto.



Fonte: FJP, 2002, adaptado pelos autores, 2024.

Nota-se em primeira análise que, embora a pista de pousos e decolagens esteja com sua maior área no município de Goianá, o edifício principal, com o Terminal de embarque e desembarque, já que fica no território municipal de Rio Novo, situa-se de forma equidistante dos centros das duas cidades. Em segunda análise, percebe-se que o leito do rio Novo permeia toda a extensão da área de estudo, mas somente no trecho da cidade de Rio Novo é previsto no Plano Diretor uma Zona de Proteção Ambiental. Esta Zona também se estende ao longo do Córrego do Caranguejo. Ambos os cursos d'água possuem áreas de possíveis alagamentos em períodos de chuvas. Nas duas cidades é possível observar a previsão de um anel rodoviário, para que a rodovia MG 353 não atravesse os centros urbanos.

Notória ainda é a diferença de dimensão de áreas de expansão urbana dos dois municípios. A área de expansão de Goianá, supera a prevista por Rio Novo. Contudo, Rio Novo apresenta uma Zona de Atividades Econômicas maior que Goianá, sendo



uma dessas áreas sobrepostas à várzea do Córrego do Caranguejo. Conforme o Plano Diretor (2002), tais zonas compreendem:

(...) áreas que apresentam boas condições de acessibilidades e suporte à urbanização quanto infra-estrutura, adequada aos usos comerciais e de serviços de atendimento geral, industriais e institucionais, desde que os impactos causados ao meio ambiente sejam controlados por meios de projetos e tecnologias especializadas e os impactos causados ao funcionamento do sistema viário pela atratividade de pessoas ou demanda de área de estacionamento e pela necessidade de movimento de veículos para carga e descarga seja internalizados pelas próprias atividades (FJP, 2002).

Existe uma clara distinção entre a previsão do adensamento urbano presente em Rio Novo e o espraiamento de ocupação do solo em Goianá. Ressalta-se que, após a aprovação do Plano, já houve leis que alteraram alguns parâmetros originalmente propostos. No Anexo III dos Planos Diretores de ambos os municípios, fica evidente a diferença entre os parâmetros urbanísticos de acordo com o Zoneamento conforme Tabela 2.

Tabela 2 – Comparação dos parâmetros de Rio Novo e Goianá conforme Anexo III dos Planos diretores.

ZONAS	Tamanho Mín. do Lote (m ²)		Taxa de Ocupação		Coeficiente de Aproveitamento	
	RN	Goianá	RN	Goianá	RN	Goianá
Zona Histórica	360	360	100%	50%	3,0	1,0
Zona de Uso Misto I	240	240	100%	50%	4,0	1,0
Zona de Uso Misto II	360	360	100%	50%	5,0	2,5
Zona de Atividades Econômicas	450	450	100%	60%	3,0	2,0

Fonte: FJP, 2002.

Em Rio Novo taxas de ocupação e coeficientes de aproveitamento ampliaram expressivamente, enquanto em Goianá, notou-se a alteração do Plano Diretor pela Lei

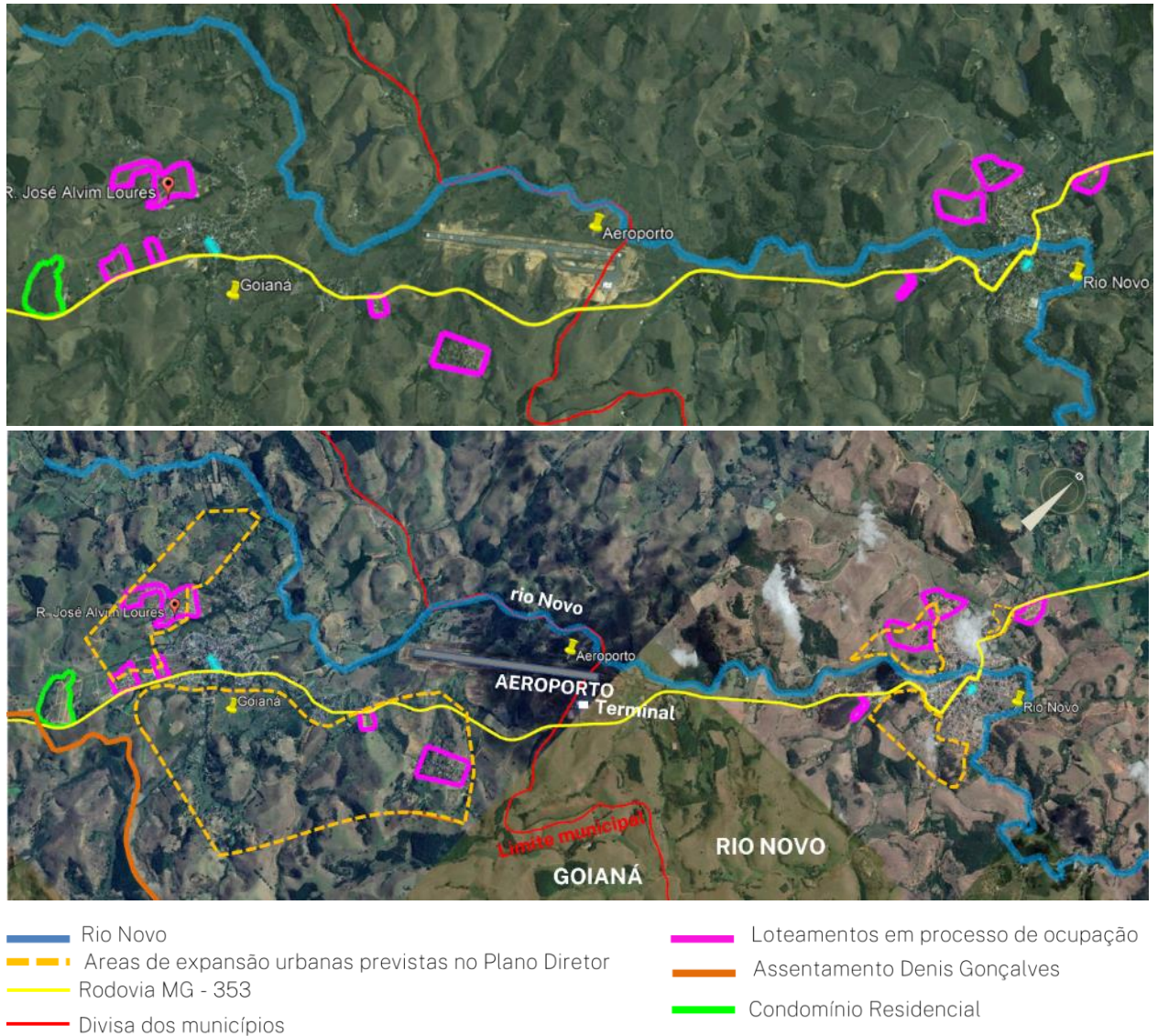


nº 808/2019, desobrigando a necessidade de destinar 15% dos loteamentos ao poder público, sob a alegação que essa obrigação impacta negativamente em investimentos e desestimula o setor imobiliário. Segundo a Emenda 001/2008 ao Plano Diretor de Goianá-MG, “o Município de Goianá conta com mais de 100 (cem) imóveis registrados em seu nome, sendo de amplo conhecimento da população a inutilização ou subutilização da grande maioria deles” (Prefeitura de Goianá, 2018).

Os mapeamentos da expansão urbana realizados com o suporte das imagens de satélite ao longo das últimas duas décadas, ilustradas pelas Figuras 3 e 4, foi possível constatar a presença de novos loteamentos e adensamento de ocupações urbanas e um empreendimento imobiliário do tipo condomínio residencial, de alto padrão, em Goianá, extrapolando a área de expansão urbana prevista no Plano do município.



Figuras 3 e 4 - Imagens de satélites de 2004 e 2024, respectivamente.



Fonte: Google Earth, 2024, adaptado pelos autores.

Observa-se nas Figuras 3 e 4 como que houve um expressivo adensamento urbano na região central, ao longo dos últimos 20 anos. Contudo, em Goianá, destaca-se a expansão urbana por loteamentos em áreas próximas à rodovia, sendo os que foram implantados mais recentemente, voltados para o sentido Juiz de Fora. Um desses loteamentos, caracterizado como um condomínio fechado (Condomínio Atlântica) já se encontra fora da mancha de expansão urbana prevista pelo plano



diretor e, um outro loteamento também em Goianá, denominado Shangri-la, pré-existente à implantação do Aeroporto, revelam a presença do fenômeno de dispersão urbana. Em consequência, ocorre o aumento dos custos manutenção, de gestão da cidade e uma possível pressão próxima ao assentamento uma vez que a delimitação do assentamento é muito próxima à área do Condomínio Atlântica. A fim de compreender a dinâmica imobiliária, ainda que de forma incipiente, foram levantados ainda o valor de lotes disponíveis nas cidades, em sites de negócios imobiliários.

Figura 5 – Valor dos lotes em Goianá.



Fonte: OLX, 2024; Google Earth, 2024. Adaptado pelos autores.

Figura 6 – Valor dos lotes em Rio Novo.



Fonte: OLX, 2024; Google Earth, 2024. Adaptado pelos autores.

Em Goianá, foi possível perceber valores mais altos do metro quadrado na região sentido Juiz de Fora, sobretudo no lançamento do empreendimento imobiliário em construção. Já em Rio Novo, não foram identificados padrões nos valores dos lotes à venda. Entretanto, percebe-se a discrepância de alguns valores do metro quadrado de lotes que carecem de uma investigação melhor para compreender o porquê de tais variações significativas.

Um outro fator notável, retomando dados populacionais da Tabela 1, foi possível observar que as populações de Rio Novo e Goianá estão em curvas opostas, enquanto em Goianá há um expressivo crescimento populacional, em Rio Novo, a população



descesse. Essas análises iniciais trazem insumos e lacunas, indicando que a pesquisa é pertinente e que deve avançar ao longo do tempo para a construção da tese de doutorado.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesse artigo foi possível visualizar compreender um panorama da expansão urbana dos municípios de Goianá e Rio Novo a partir da implantação do AZM além de compreender os conceitos básicos para uma análise do que foi observado de transformação urbana nessa área. Foi possível observar que as populações de Rio Novo e Goianá estão em curvas opostas, enquanto em Goianá há um expressivo aumento populacional, em Rio Novo a população desce. Notou-se também que os Planos Diretores das duas cidades não foram revisados nos últimos 22 anos mas foram alvos de alterações por leis complementares determinantes para a ocupação do solo que devem ser estudadas de forma mais profunda, entendendo os motivos e processos.

Além disso foi possível notar a presença do fenômeno de dispersão urbana mais evidente em Goianá com loteamento próximo ao limite municipal no sentido do AZM e implantação de condomínio, fora da área prevista para a expansão urbana, próximo ao limite estabelecido do assentamento Denis Gonçalves. É notório em Rio Novo um adensamento mais evidente dentro da própria malha urbana, o que foi favorecido pela alteração do Plano Diretor em 2018.

No decorrer das análises, surgiram questionamentos que podem se desdobrar em pesquisas futuras. São eles:

1. Além do AZM, quais atividades econômicas que podem atrair a população e investimentos para se construir em Rio Novo e Goianá?
2. Como a cidade responde à Zona de Proteção Ambiental uma vez posto no Plano Diretor áreas alagáveis próximas ao leito do rio?



3. Como os outros tipos de usos do solo conforme zoneamentos estão sendo implantados na prática?
4. Quais são os agentes produtores do espaço urbano e as dinâmicas imobiliárias locais em ambos os municípios?
5. Como tem se dado a inserção da população residente do assentamento Denis Gonçalves no município de Goianá?
6. O aeroporto se enquadra como um Grande Projeto Urbano (Juiz de Fora) ou se trata de um Grande Projeto Regional?

As respostas para todas as questões aqui postas requerem estudos específicos, contudo, o apontamento para futuras pesquisas e o compartilhamento dessas inquietações, podem ampliar o número de pesquisadores envolvidos contribuindo para a ciência e desenvolvimento local.

Espera-se com esse estudo, contribuir para pesquisas e novos desdobramentos sobre pequenas cidades e para a região de Rio Novo e Goianá. Compreender a cidade, implica em compreender as dinâmicas e forças que atuam para construí-la. Dessa forma, será possível assimilar os processos e apontar caminhos para a melhoria dos espaços para a vida dos seus usuários.

7 REFERÊNCIAS

ATLAS BRASIL. **Atlas Brasil – IDMH – Minas Gerais**. 2016. Disponível em:

<http://www.atlasbrasil.org.br/perfil/uf/31#idhm-all>. Acesso em: junho de 2024.

BRASIL. [Estatuto da Cidade (2001)]. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**.

Estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília: Presidência da República, 2001. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: out. 2023.



CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. (org.). **A Produção do espaço urbano: agentes, processos, escalas e desafios**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2011.

CORRÊA, L. R. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. (org.). **A Produção do espaço urbano: agentes, processos, escalas e desafios**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2011.

CORRÊA, L. R. **Trajетórias Geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

CAZM, Aeroporto da Zona da Mata. **Site Institucional**. Disponível em: <https://www.zonadamata-aero.com.br/o-aeroporto/institucional/>. Acesso em junho de 2024.

DETONI, L. P.; ROCHA, E. Cidades pequenas: território de um devir menor na contemporaneidade. **Oculum Ensaios**, v. 19, e 225021, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.24220/2318-0919v19e2022a5021>. Acesso em: Junho de 2024.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Plano Diretor de uso e ocupação do solo para o município de Rio Novo**. Belo Horizonte, MG, 2002.

<<https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/43731>>. Acesso em: outubro de 2023.

GOOGLE. **Google Earth Pro**. 7.3.6.9796 (64-bit).

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Brasileiro de 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.ber

MENEZES, Maria Lucia Pires. Aeroporto Regional e Business Park: logística e negócios na geografia urbano regional de Juiz de Fora. **Scripta Nova - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Universidad de Barcelona, v. 8, n.170, ago,



2004. Disponível em: <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-170-23.htm>. Acesso em Junho, 2024.

NASCIMENTO JÚNIOR, L. Urbanização e cidade dispersa: implicações da produção do espaço urbano no Brasil, em Moçambique e na Austrália. **Geosp – Espaço e Tempo Online**), v. 21, n. 2, p. 550-569, agosto. 2017. ISSN 2179-0892.

PREFEITURA DE GOIANÁ. Exposição de Motivos para alteração do Plano Diretor, 2018. Não publicado.

PREFEITURA DE GOIANÁ. Lei N.º 808/2019 – Altera o Anexo do Plano Diretor. 2019. Disponível em: <https://www.goiana.mg.gov.br/leis/2019/808.pdf> . Acesso em junho, 2024.

SANTORO, A.G; NETO, P.N. Pequenas cidades e o encaixe forçado dos instrumentos tradicionais de planejamento urbano. **Anais... XX ENANPUR 2023**. Belém, PA.

SEINFRA-MG. **Setop abre consulta pública para PPP do Aeroporto Regional da Zona da Mata**. Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias de Minas Gerais. 13 de setembro de 2013. Disponível em: <http://www.infraestrutura.mg.gov.br/component/gmg/story/1729-setop-abre-consulta-publica-para-ppp-do-aeroporto-regional-da-zona-da-mata>. Acesso em junho de 2024.

SILVA, A. S.; FROTA, J. C. O. Produção do Espaço Urbano em Pequenas Cidades: um olhar sobre a cidade de Buriti, Piauí. **Geosaberes**, Fortaleza, v. 10, n. 21, p. 1-15, maio/ago., 2019. Disponível em: <

<http://www.geosaberes.ufc.br/geosaberes/article/view/721/759> >. Acesso em: outubro de 2023.

VIDAL, A. S. A. **A pequena cidade: Inserção Regional, Dinâmica e Produção do Espaço Urbano de Piraúba-MG**. Dissertação. Universidade Federal de Viçosa, maio de 2022.