

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS - UFMG
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS - UNIMONTES
Mestrado Associado em Sociedade, Ambiente e Território

Anne Caroline Veloso de Almeida

DE QUE LADO VOCÊ MORA?
Um estudo sobre segregação urbana em Montes Claros (1926-2019)

Montes Claros
Outubro/2020

Anne Caroline Veloso de Almeida

DE QUE LADO VOCÊ MORA?

Um estudo sobre segregação urbana em Montes Claros (1926-2019)

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado em Sociedade, Ambiente e Território da Universidade Federal de Minas Gerais e da Universidade Estadual de Montes Claros, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Sociedade, Ambiente e Território.

Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional/Demografia.

Orientadora: Profa. Dr. Heloísa Soares de Moura Costa

Montes Claros

Outubro 2020

A447d
2021

Almeida, Anne Caroline Veloso de.

De que lado você mora: um estudo sobre segregação urbana em Montes Claros. 1926-2019 / Anne Caroline Veloso de Almeida. Montes Claros, 2020.

137 f.: il.

Dissertação (mestrado) - Área de concentração em Sociedade, Ambiente e Território. Universidade Federal de Minas Gerais / Instituto de Ciências Agrárias.

Orientadora: profa. Heloisa Soares de Moura Costa.

Banca examinadora: profa. Jupira Gomes de Mendonça, profa. Heloisa Soares de Moura Costa, prof. Helder dos Anjos Augusto.

Inclui referências: f. 125-137.

1. Minas Gerais -- Norte. 2. Montes Claros (MG). 3. Ferrovias. 4. Segregação urbana. 5. Sociologia urbana. I. Costa, Heloisa Soares de Moura. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Instituto de Ciências Agrárias. III. Título.

CDU: 316



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
MESTRADO ASSOCIADO UFMG-UNIMONTES EM SOCIEDADE, AMBIENTE E TERRITÓRIO

ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO

Aos 12 dias do mês de novembro de 2020, às 14:30 horas, sob a presidência da Professora Heloisa Soares de Moura Costa, D. Sc. (Orientadora/UFMG), e com a participação dos Professores Jupira Gomes de Mendonça, D. Sc. (Escola de Arquitetura/UFMG) e Helder dos Anjos Augusto, D. Sc. (ICA/UFMG), reuniu-se, por videoconferência, a banca para defesa de dissertação de **Anne Caroline Veloso de Almeida**, estudante do Curso de Mestrado em Sociedade, Ambiente e Território, que apresentou a dissertação intitulada: "De que lado você mora – Um estudo sobre segregação urbana em Montes Claros 1926 - 2019".

A estudante foi considerada **aprovada**, com as seguintes recomendações: NÃO HOUVE EXIGÊNCIA DE ALTERAÇÕES. AS SUGESTÕES FEITAS PELA BANCA SERÃO INCORPORADAS DE ACORDO COM DISCUSSÃO A SER FEITA ENTRE A MESTRANDA E O SEU ORIENTADORA.

E, para constar, eu, Professora Heloisa Soares de Moura Costa, presidente da banca, lavrei a presente ata que depois de lida e aprovada, será assinada por mim e pelos demais membros da banca examinadora.

Obs.1) A estudante somente receberá o título após cumprir as exigências do regulamento do Curso de Mestrado em Sociedade, Ambiente e Território, conforme apresentado a seguir:

Art. 83 – Para dar andamento ao processo de efetivação do grau obtido, o candidato deverá, após a aprovação de sua Dissertação e a realização das modificações propostas pela banca examinadora, encaminhar à secretaria do colegiado do curso, com a anuência do orientador, 3 (três) exemplares da dissertação e 2 (dois) CD, no prazo de 60 (sessenta) dias.

Obs.2) A estudante deverá apresentar junto com a versão final da dissertação, comprovante de submissão de um artigo em periódico com Qualis/Capes na área Planejamento Urbano e Regional/Demografia.

Montes Claros, 12 de novembro de 2020.

Assinatura dos membros da banca examinadora:



Documento assinado eletronicamente por **Heloisa Soares de Moura Costa, Professora do Magistério Superior**, em 12/11/2020, às 17:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jupira Gomes de Mendonça, Professora do Magistério Superior**, em 12/11/2020, às 17:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Helder dos Anjos Augusto, Vice diretor(a)**, em 12/11/2020, às 17:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufmg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0367309** e o código CRC **626AFB60**.

Referência: Processo nº 23072.240550/2020-73

SEI nº 0367309

**MESTRADO ASSOCIADO UFMG/UNIMONTES
EM SOCIEDADE, AMBIENTE E TERRITÓRIO**

ATESTADO

Atestamos para os devidos fins que **ANNE CAROLINE VELOSO DE ALMEIDA**, CPF 026.248.366-16, defendeu sua dissertação intitulada "De que lado você mora – Um estudo sobre segregação urbana em Montes Claros 1926 - 2019" do Curso de Mestrado Associado UFMG/Unimontes em Sociedade, Ambiente e Território, nesta Universidade, como parte das exigências do Curso, em 31 de outubro de 2020. O encaminhamento para obtenção do Título de Mestre só ocorrerá após a entrega da dissertação impressa e submissão do artigo para publicação.

Montes Claros, 23 de novembro de 2020.


Prof. Fausto Makishi

Coordenador do Mestrado Associado UFMG/Unimontes
em Sociedade, Ambiente e Território

*A Deus, que me permite sonhar e me dá forças
para realizar.*

Aos meus pais, que me ensinaram a lutar.

A minha Vó Duca, que me ensinou a acreditar.

A Magoo, por compartilhar dos meus sonhos.

*A Madre Angélica, que do céu intercede por
mim....*

*A Beatriz, Miguel e Clara razão de querer
sempre mais...*

AGRADECIMENTOS

A minha orientadora, Heloisa Costa, pela sabedoria e serenidade.

Aos colegas e funcionários do mestrado pela amizade, companheirismo e convívio que sempre guardarei comigo.

Aos professores do PPGSAT, em especial a Heldér dos Anjos, Eduardo Ribeiro, Flávia Galizonni, Roberto Monte- Mór e a Iara França pela contribuição com a minha formação.

Aos meus alunos e ex-alunos que partilharam comigo muitas vezes as angústias e alegrias deste período, em especial a Anilson, Fernanda e Filpi que, direta ou indiretamente, me auxiliaram nessa pesquisa.

A minha família pelo apoio incondicional.

E a Deus, gratidão por sua presença incansável na minha vida.

Meu muito obrigada!

“A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia”.

(HOBBSAWM, 1996).

RESUMO

Tendo como foco de pesquisa a Cidade de Montes Claros/MG, que integra a Mesorregião do Norte de Minas, define-se como tema de estudo deste trabalho a análise da importância da Ferrovia Central do Brasil do Norte de Minas no processo de desenvolvimento, industrialização e de consolidação de condições peculiares socioeconômicas e de segregação na cidade. Historicamente, a implantação do ramal ferroviário que interligou a estação de Corinto à Montes Claros e, posteriormente, as obras de expansão da linha férrea, impulsionaram o processo de desenvolvimento da região, sobretudo nas áreas administrativa e comercial, fazendo com que a cidade se torna-se referência no Norte de Minas. Contudo, apesar da importância desempenhada pela linha férrea em Montes Claros, a política rodoviarista conduzida no século XX e, consequentemente, as transformações urbanas presenciadas com a abertura de estradas e o uso de veículos automotores individuais e coletivos como modos de transporte preferenciais, provocaram transformações nas relações instituídas entre os moradores da cidade e o trem. Assim, em 1996, a ferrovia em Montes Claros passou a ser destinada, exclusivamente, ao transporte de cargas e, embora mantida a rota do trem que percorre o tecido urbano no sentido Norte-Sul, essa mudança provocou transformações na vida cotidiana dos moradores da cidade. Não obstante, apesar da linha férrea desempenhar o papel de conexão da cidade no sentido Norte-Sul, presencia-se situações de rupturas da malha urbana e condições socioeconômicas distintas entre as porções Leste e Oeste, de modo que, no contexto atual, a ferrovia influencia negativamente na intensificação das condições de segregação socioeconômica em Montes Claros. Sob essa condição, os contrastes entre as porções fragmentadas pela linha despertam interesse de análise sobre as dicotomias existentes entre seus extremos. Assim, define-se como objetivo geral desta dissertação analisar o papel da linha férrea como elemento gerador de valorização diferenciada do espaço urbano e de segregação social em Montes Claros. Para tanto, recorre-se a pesquisa qualitativa, utilizando como métodos de investigação análise documental, pesquisa bibliográfica e empírica, essa última conduzida por meio das visitas de campo.

Palavras-chave: Norte de Minas. Montes Claros. Linha Férrea. Segregação socioeconômica.

ABSTRACT

The research focuses on the City of Montes Claros/MG, part of the Minas Gerais' north Mesoregion, and study the importance of the Central Railway of Brazil of the North of Minas on the development, industrialization and consolidation of the particular socioeconomic conditions and segregation in the city. Historically, the construction of the railway branch that connected the station of Corinto to Montes Claros and, later, the expansion of the railway connections, boosted the development process of the region, mainly in the administrative and commercial areas, turning Montes Claros into a reference in the North of Minas Gerais. However, despite the importance of the railway in Montes Claros, the transportation policy implemented in the 20th century and, consequently, the urban transformation that occurred with the opening of roads and the use of individual and collective motor vehicles as preferred modes of transport, induced changes in the relations established between city residents and the train. Consequently, in 1996, the railroad in Montes Claros started to be used exclusively for cargo transportation. Although the route of the train that runs through the urban fabric in the North-South direction was maintained, this change caused transformations in the daily life of the residents of the city. Nevertheless, even though the railway connects the city in the North-South direction, there are rupture situations in the urban network and distinct socioeconomic conditions between the East and West areas. Hence, in the current context, the railway negatively influences the intensification of socioeconomic segregation conditions in Montes Claros. Under this condition, the contrasts between the areas fragmented by the line incite interest in analyzing the dichotomies existing between its extremes. Therefore, the general objective of this dissertation is to analyze the role of the railway as an infrastructure of improvement of urban space and social segregation in Montes Claros. For that purpose, qualitative research was used through document analysis, bibliographic and empirical research by field visits.

Keywords: North of Minas. Montes Claros. Railway. Socioeconomic segregation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Proposta de Prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil – 1927.....	45
Figura 2 - Mapa do Estado de Minas Gerais: Vias de comunicações existentes em 1928.....	52
Figura 3 - Vista parcial de Montes Claros – MG anos 70	67
Figura 4 - Evolução dos condomínios horizontais em Montes Claros/MG entre 1980 e 2011	68
Figura 5 - Evolução no processo de verticalização em Montes Claros no período de 1981-2010	69
Figura 6 - Estação Ferroviária da Central do Brasil em Montes Claros nos anos 60.....	71
Figura 7 - Estação Ferroviária de Montes Claros, anos 80.....	71
Figura 8 - Estação Ferroviária de Montes Claros, anos 80.....	72
Figura 9 - A extensão da linha ferroviária que passa pela cidade de Montes Claros- MG	73
Figura 10 - Crescimento Urbano de Montes Claros	77
Figura 11 - A divisão dos equipamentos públicos pela linha férrea que corta Montes Claros	87
Figura 12 - Os equipamentos educacionais divididos pela linha férrea que corta Montes Claros	89
Figura 13 - A diferença da renda per capita de bairros divididos pela linha férrea que corta Montes Claros.....	90
Figura 14 - As regiões de planejamento divididas pela linha férrea que corta Montes Claros	93
Figura 15 - O saneamento básico e as regiões divididas pela linha férrea que corta Montes Claros.....	94
Figura 16 - Vista da cidade de Montes Claros no ano de 1950	97
Figura 17 - Formas de Ocupação do Solo – Montes Claros.....	110
Figura 18 - Montes Claros: Renda Domiciliar Mensal	112
Figura 19 - A evolução da expansão urbana de Montes Claros	115
Figura 20 - Divisão da população por região de planejamento e a separação da linha férrea	117
Figura 21 - Linha Férrea Urbana – Montes Claros – MG	118
Figura 22 - Linha férrea passagem entre o Centro e bairro Morrinhos	119
Figura 23 - Linha Férrea – Morrinhos/Centro	119

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Modelos teóricos de segregação urbana.....	22
Quadro 2 - A segregação urbana em Montes Claros - 2005 a 2020.....	80
Quadro 3 - Elementos que fazem parte do efeito barreira no espaço urbano.....	101

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Aspectos demográficos de Montes Claros entre os anos de 1960 a 2020	64
--	----

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	SEGREGAÇÃO URBANA: A BUSCA DA COMPREENSÃO DA ESTRUTURA ESPACIAL INTRAURBANA E SUAS TRANSFORMAÇÕES SELETIVAS EM RAZÃO DO “LUGAR”	19
2.1	Segregação Urbana: conceitos e características sob a perspectiva urbanística	19
2.2	O Caso de Londres (Inglaterra): “uma cidade para todos?”	25
2.3	A influência da Escola de Chicago na teoria que separa <i>ville</i> e <i>cité</i> entre pessoas e o lugar e o embate da segregação	30
2.4	A urbanização do Brasil sob a influência das características urbanísticas de Londres	35
2.5	O caso de Brasília e a segregação funcional.....	37
3	OS INSTRUMENTOS DE INFRAESTRUTURA URBANA COMO INFLUENCIADORES DA SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL URBANA: UMA ANÁLISE A NÍVEL ESTADUAL E MUNICIPAL.....	43
3.1	O desenvolvimento urbano e as ferrovias como instrumento segregador	43
3.2	De Minas à Bahia: os trilhos transformando a paisagem	49
3.3	A segregação urbana pelas linhas férreas	55
4	O ESPAÇO URBANO REGIONAL DE MONTES CLAROS – MG (2000 a 2010): E A (RE)PRODUÇÃO DAS SEGREGAÇÕES INDUZIDAS PELA SEPARAÇÃO DA LINHA FÉRREA	58
4.1	A produção do espaço de Montes Claros	58
4.2	A formação urbana de Montes Claros: o início da segregação socioespacial.....	63
4.3	A produção da vida nos territórios da segregação socioespacial Norte/Sul e Leste/Oeste na Cidade de Montes Claros.....	69
4.3.1	A produção da carência: o acesso a serviços públicos nos espaços segregados de Montes Claros.....	95
4.3.2	A pobreza mora ao lado: trabalho e ocupação nos territórios segregados da cidade de Montes Claros.....	104
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	121
	REFERÊNCIAS	125

1 INTRODUÇÃO

A cidade, como existe hoje, é o resultado de inúmeras transformações ao longo da sua história. A Revolução Industrial acirrou o processo de urbanização com a forte imigração campo/cidade, que resultou em um aumento abrupto da população das cidades, modificando as relações sociais neste espaço, uma vez que, além de serem indivíduos com diferentes hábitos e culturas, eles também possuíam uma realidade socioeconômica distinta, provocando conflitos e disputas no espaço em formação.

Entende-se aqui que a cidade é um processo contínuo de (trans)formação, bem como, um palco permanente de conflitos materiais, simbólicos e territoriais que concebem e constroem cotidianamente a cidade. Entretanto, é importante destacar aspectos da formação das cidades que estão atrelados à dominação política e econômica local que influenciam de sobremaneira a forma do espaço tal qual ele se apresenta.

Sob tal contexto, em que se presencia disciplina e controle logístico da sociedade, é necessário se pensar no espaço, na disciplinarização e no controle da cidade quando se impõe um traçado urbano, quando tudo se transforma em mercadoria, valor imposto pela burguesia (BRESCIANI, 1985, p.44). O espaço urbano é um espaço produzido e entender este processo de produção é importante para poder analisar as diferenças sociais existentes na estrutura das cidades brasileiras. Segundo Villaça (2011), nenhum aspecto do espaço urbano brasileiro poderá ser jamais explicado/compreendido se não forem consideradas as especificidades da segregação social e econômica que caracterizam nossas metrópoles, cidades grandes e médias.

Da mesma forma, a segregação urbana só pode ser satisfatoriamente entendida se for articulada explicitamente (e não apenas implicitamente ou subentendida) com a desigualdade. Essa explicitação se dá desvendando-se os vínculos específicos que articulam o espaço urbano segregado com a economia, a política e a ideologia, por meio das quais opera a dominação por meio dele (VILLAÇA, 2011, p.37).

Desse modo, o presente estudo pretende fazer um registro histórico, bibliográfico e documental acerca do processo de ocupação e expansão urbana da cidade de Montes Claros, analisando a influência da elite e do poder local sobre a conformação da cidade e como a linha férrea demarcou o limite das classes sociais dentro do espaço urbano de Montes Claros.

A Ferrovia Central do Brasil passou a operar na cidade de Montes Claros – MG no ano de 1926; o trem era sinal de avanço e modernidade por onde passava. A Cidade de Montes Claros nesse tempo era controlada por uma classe composta de fazendeiros, ditos coronéis, que se revezam enquanto classe política dominante. Essa dominação local e influência política

podem ser observadas durante muitos anos até chegar à contemporaneidade, como é demonstrado:

Apesar do notório crescimento ocorrido em Montes Claros nas décadas de 1940, 1950 e 1960, [do qual falaremos mais adiante], durante todo o século, a hegemonia política manteve-se, salvo em excepcionais e muito curtos intervalos, com a “velha” classe dos proprietários, apegados a valores sociais e políticos tradicionais. Secular liderança econômica, sustentada no casamento entre o latifúndio e a pecuária, facultou lhes também proeminência política, mantida através de “estratégias autoritárias” de bases “coronelistas e clientelistas (CARDOSO JUNIOR, 2008, p.52).

Assim, com base em uma análise de um artefato físico, a linha férrea no caso, buscar-se-á avaliar as divisórias de estratos sociais/ econômicos impostas, conquanto já se tem confirmado que existe a segregação sócio espacial na cidade de Montes Claros:

Progride, pela vontade da burguesia, a compartimentação espacial e social da cidade. A especialização dos bairros é cada vez maior: bairros de grande comércio, bairros das estações, bairros das administrações etc... Uma osmose se faz a porta da cidade, que agora são estações de trem, como uma membrana permeável entre a estrada e a rua, entre o campo e a cidade (LESSA 1993, p. 102).

Sabe-se, assim, que o avanço do transporte rodoviário no Brasil, a abertura de estradas, a diminuição do tempo de deslocamento, através dos avanços tecnológicos dos veículos automotores, aliados a toda política rodoviária alavancada no século XX, modificaram a relação da sociedade e da cidade com o trem, tanto que em 1996 o trem de passageiros faz sua última viagem em Montes Claros, passando a transportar exclusivamente cargas. O fim do transporte de passageiros não modificou a rota do trem, que continua percorrendo o tecido urbano em sentido norte e sul, mas em uma frequência inferior aos tempos gloriosos de seu funcionamento. Sugere-se, com isto, que a linha férrea continua, ainda nos dias atuais, dividindo a cidade em dois lados, Leste e Oeste, criando uma ruptura entre extremos, uma fissura, um corte na malha urbana.

Nessa perspectiva, o objetivo deste estudo foi o de “analisar o papel da linha férrea como elemento gerador de valorização diferenciada do espaço urbano e de segregação social em Montes Claros”. Para se atingir este objetivo foi necessário analisar as especificidades relacionadas com a linha férrea, entre elas: identificar diferentes territórios segregados e sua caracterização enquanto lugar; descrever a importância sócio histórica da linha férrea urbana como marco geográfico/ territorial e social da cidade de Montes Claros – MG; produzir através da cartografia elementos que fundamentem a segregação/diferenciação do solo em Montes Claros – MG; e propor ações ou diretrizes que possam ser incorporadas as políticas

públicas e sociais que propiciem e contribuam para minimizar o estigma de elemento causador de fragmentação e de condições socioeconômicas distintas entre as áreas fragmentadas pelo eixo ferroviário.

O interesse em analisar a segregação a partir da divisão influenciada pela linha férrea surge a partir de orientações acadêmicas enquanto docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo. Os contrastes entre os lados da linha instigam a análise da realidade local e as dicotomias entre seus extremos. Assim, a intenção aqui é de elucidar questionamentos levantados relacionados com o tema, tendo por base a realidade da região, sendo eles aqui colocados: (1) As barreiras invisíveis ou não, delimitam o círculo de poder de um território? (2) O que faz com que um ser humano dito civilizado, evoluído e tocando o ápice da cadeia evolutiva, expulse “o outro” do “seu território”, para fincar suas bandeiras, seus marcos, seus valores culturais?

Compreende-se, pois, que a demarcação de territórios permeia a história da humanidade até os dias atuais (a contemporaneidade); seus resultados se apresentam através de guerras, explorações territoriais e humanas e conflitos que se eternizam. No mundo animal, a natureza impõe suas regras próprias e milenares: Vence o mais forte, o mais ágil e, segundo Darwin (1859), o mais adaptado. Almejando suprir suas necessidades básicas de sobrevivência, o animal busca sua presa para se alimentar, defende suas crias e constrói suas tocas e ninhos, deixando evidente o limite de seu território. Até mesmo os pássaros, num extenso e complexo espaço aéreo, delimitam seus marcos e se unem em bando vigilantes de seus espaços.

Explorar, enquanto fenômeno atrelado ao desenvolvimento, significou, historicamente, “trazer bárbaros e atrasados para a luz da civilização”, no dizer de Hobsbawm (1996). Para o autor, a transformação verdadeira se dá em terra – via estradas de ferro – graças à extraordinária extensão da construção das linhas de estrada de ferro. O fato é que a estrada de ferro parece ter interferido no modo de vida das pessoas e na forma como estas se relacionam com o tempo e espaço.

Diante do exposto, a importância do estudo proposto coloca-se no resgate histórico, econômico e cultural de dados relativos à linha do tempo (1926-2019), no tocante à discussão da linha férrea urbana enquanto divisor territorial das classes socioeconômicas montesclarenses, possibilitando, assim, compreender as consequências sócio espaciais da linha férrea urbana enquanto uma fronteira urbana produtora de segregação em Montes Claros.

Acerca da metodologia utilizada na presente pesquisa, adota-se uma abordagem qualitativa, já que o estudo proposto refere-se à um fenômeno social e, para tanto, utiliza-se como métodos de pesquisa aplicada aquelas que objetivam estudo exploratório, descritivo e explicativo. Quanto aos procedimentos, são utilizados como fontes de dados pesquisa bibliográfica, documental e de campo, tendo ênfase a análise de documentos históricos, fotos e projetos para compreensão das transformações presenciadas ao longo da história da linha férrea, bem como, produção de registro fotográfico e mapeamentos para síntese e análise espacial das suas condições atuais.

A pesquisa tem como objetivo compreender a produção do espaço pela teoria agregada à prática, fruto da atuação dos agentes que o produzem. Para tanto, é necessário rever teoricamente a literatura e identificar as categorias utilizadas na pesquisa, ou seja, espaço urbano, segregação sócio espacial.

Ainda, o presente trabalho caracteriza-se como um estudo de natureza descritiva. Enquanto pesquisa descritiva atende de forma mais adequada a estudos que pretendem expor as características de determinado fenômeno (VERGARA, 2005).

Foi realizada uma revisão de trabalhos históricos e atuais que se debruçaram sobre os assuntos pesquisados como a linha férrea, a produção do espaço urbano em Montes Claros e, ainda, estudos sobre mandonismo e poder local e suas influências na formação do espaço.

A pesquisa bibliográfica é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído seja exigido algum tipo de trabalho dessa natureza, há pesquisas desenvolvidas exclusivamente a partir de fontes bibliográficas. Boa parte dos estudos exploratórios pode ser definida como pesquisas bibliográficas. As pesquisas sobre ideologias, bem como aquelas que se propõem a análise das diversas posições acerca de um problema, também costumam ser desenvolvidas quase exclusivamente mediante fontes bibliográficas. [...]

A principal vantagem da pesquisa bibliográfica reside no fato de permitir ao investigador a cobertura de uma gama de fenômenos muito mais ampla do que aquela que poderia pesquisar diretamente. Essa vantagem torna-se particularmente importante quando o problema de pesquisa requer dados muito dispersos no espaço (GIL, 2002, p.44).

Como parte dos métodos de pesquisa, foram produzidos elementos de cartografia como mapas, croquis, mapas mentais, intervenções em cartografia existente, trabalho de campo, leitura do espaço, fotografias, entrevistas, relatos de vida de pessoas pré-selecionadas. De acordo com a socióloga Maria Isaura Pereira de Queiroz, essa técnica significa:

[...] o relato de um narrador sobre sua existência através do tempo, tentando reconstituir os acontecimentos que vivenciou e transmitir a experiência que adquiriu. Narrativa linear e individual dos acontecimentos que nele considera significativos, através dela se delineiam as relações com os membros de seu grupo, de sua

sociedade global, que cabe ao pesquisador desvendar. Desta forma, o interesse deste último está em captar algo que ultrapassa o caráter individual do que é transmitido e que se insere nas coletividades a que o narrador pertence. (...) Este (o entrevistado) é quem determina o que é relevante ou não narrar, ele é quem detém o fio condutor (QUEIROZ, 1988, p.20).

A pesquisa em questão caracteriza-se também como um estudo de caso, visto que, de acordo com Gil (2002, p. 139): “é aquele cujo propósito é o de estudar características de uma população. Eles são selecionados porque se acredita que, por meio deles, torna-se possível aprimorar o conhecimento acerca do universo a que pertencem”.

Para contextualização e definição do objeto de análise deste estudo e ainda como uma categoria de análise, ou seja, o espaço urbano, será utilizada uma análise bibliográfica a partir de autores como Lefebvre (1999; 2006), Limonad (1999), Carlos (2007), Corrêa (1989), Singer (1978) e Soja (1993).

Almejando a qualidade dos resultados obtidos, utilizar-se-á um conjunto de técnicas de estudo, compreendendo a análise de dados secundários, análise de mapas, documentos, entrevistas, depoimentos pessoais, análise de artefatos físicos e imateriais (no caso de valores da cultura popular do território), além da observação espontânea e da observação participante, que foram realizadas a medida em que as restrições decorrentes da pandemia da Covid 19 permitiram. Neste estudo, a análise de dados é de caráter qualitativo, no qual se buscará a preservação da unidade social/cultural do local da investigação.

Dentre os aspectos socioeconômicos, houve a mensuração dos contrastes existentes entre os dois lados da linha férrea, através do processo de ocupação da cidade e do estudo comparativo de pelo menos dois bairros que são separados por estas linhas, avaliando taxas de crescimento populacional e características econômicas. No entanto, foi necessário dispor da evolução de informações no tempo através de dados coletados pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Pesquisa e Estatística) e de imagens georreferenciadas da Cidade de Montes Claros.

Outra técnica utilizada para obtenção dos dados da pesquisa foi a entrevista semiestruturadas que “é utilizada para recolher dados descritivos na linguagem do próprio sujeito, permitindo ao investigador desenvolver intuitivamente uma ideia sobre a maneira como sujeitos interpretam aspectos do mundo” (BOGDAN; BIKLEN, 2010, p. 134), servindo como um meio de reunir dados através da comunicação entre indivíduos (ANDERSON; HANUKA, 2003).

Todas as informações levantadas por meio da entrevista, bem como as documentações e figuras levantadas, foram analisadas à luz do referencial teórico. O resultado dessa pesquisa, portanto, dividiu-se em três capítulos, além da introdução e considerações finais, que se

referiram, respectivamente, a : capítulo 1: segregação urbana: a busca da compreensão da estrutura espacial intraurbana e suas transformações seletivas em razão do “lugar”; capítulo 2: que trata dos os instrumentos de infraestrutura urbana como influenciadores da segregação sócio espacial urbana: uma análise a nível mundial, nacional, estadual e municipal; e o capítulo 3: o espaço urbano regional de Montes Claros – MG (2000 a 2010): e a (re)produção das segregações induzidas pela separação da linha férrea.

2 SEGREGAÇÃO URBANA: A BUSCA DA COMPREENSÃO DA ESTRUTURA ESPACIAL INTRAURBANA E SUAS TRANSFORMAÇÕES SELETIVAS EM RAZÃO DO “LUGAR”

Para compreender conceitualmente as características da segregação urbana, este item dialoga com importantes referências do urbanismo, como Carlos Vainer, Otilia Arantes, Mike Davis e Ermínia Maricato; da geografia, como David Harvey, Neil Smith, Roberto Lobato Corrêa e Milton Santos; da arquitetura, como Flávio Villaça e Sergio Ferro; e da sociologia e economia, como Francisco de Oliveira, Jean Lojkine e Manuel Castells. Para melhor desenvolvimento, o texto seguirá uma ordem cronológica para compreender o que mudou ao longo do tempo.

2.1 Segregação Urbana: conceitos e características sob a perspectiva urbanística

Castells (1983, p. 210) aclarou que a segregação urbana deve ser entendida como "uma tendência para organizar o espaço em regiões com forte homogeneidade social interna e fortes diferenças sociais entre elas. Visto, portanto, como uma forma de hierarquização".

Lojkine (1981, p. 166), por sua vez, descreveu a segregação como uma manifestação da renda da terra urbana, que é "um fenômeno gerado pelo mecanismo de formação do preço da terra e é determinado pela divisão social e espacial do trabalho". Aplica-se, com isso, o que hoje se compreende como a divisão entre centro e periferia. Ou seja, nessa visão a separação de classes sociais é influenciada pelas funções urbanas (comercial, industrial, residencial) (LOJKINE, 1981).

Assim, Lojkine (1981) distingue entre três tipos de segregação urbana: a oposição entre o centro com preços mais altos da terra e as áreas circundantes; a segregação frequente entre áreas reservadas para as classes sociais e moradias mais privilegiadas e as áreas com moradias populares; disseminadas pelas funções urbanas espalhadas em áreas geograficamente diferentes e cada vez mais especializadas: escritórios, indústria, habitação.

A partir dessa visão, compreendeu-se que o processo de segregação ocorrido nas cidades eram resultado da manifestação do valor da terra, sendo que quem tinha maior renda tinha também facilidade de acesso às melhores terras (mais valorizadas) e, por outro lado, a quem tinha menor renda, restava a terra menos valorizada. No entanto, essa tendência foi refutada por Alonso (1965) que, ao analisar o comportamento da localização residencial nas cidades americanas, entendeu que o conceito de lucro não é mais relevante para o processo

de tomada de decisão. Em vez disso, as famílias escolhem os locais de residência com base na utilidade ou satisfação desejada, pois ainda que o valor do solo seja definido com base na renda do trabalhador, se a atividade em questão tiver um lucro normal, pode ser paga com um acre de terra a certa distância do centro, estendendo, com isso, a teoria da renda.

Essa explicação foi acolhida por Villaça (2001) quando considerou que, no Brasil, as famílias mais ricas nem sempre ocupam as terras mais caras (onde o preço por metro quadrado é o mais alto), mesmo que isso aconteça na maioria das vezes, os estratos de maior renda ainda ocupam terras baratas nos arredores de nossas cidades (VILLAÇA 2001). Tal situação pode ser constatada quando os detentores de rendas optam por morar em condomínios construídos às margens das periferias, por exemplo.

Sob essa perspectiva, Rolnik (1995) compreendeu que a segregação passa a ser definida como a divisão do espaço urbano em diferentes classes sociais, por limites fictícios, sendo que as fronteiras entre comunidades de massa e elite podem ser passadas através de dispositivos (pontes, ruas, esquinas, linhas). Em condomínios fechados, por exemplo, a separação espacial é muito óbvia, os limites físicos definidos pelos muros e pela guarita são quase intransponíveis e também estão longe do ambiente circundante.

Por outro lado, Milton Santos (1996) estendeu o conceito de segregação à questão do *sítio social*, posto que “a especulação imobiliária decorre da combinação de dois movimentos de fusão: a superposição de lugares sociais e lugares naturais e a disputa entre atividades e pessoas de uma localização específica” (SANTOS, 1996, p. 93). Nesse sentido, os *sítios sociais* mudam devido à ênfase na escolha de lugares para experiências funcionais. Esse conceito envolve a análise de áreas residenciais que estão valorizadas em determinados períodos e a valorização ou perda de imóveis em determinadas áreas metropolitanas.

Fala-se, ainda, de uma segregação que pode ser percebida a partir da mercantilização social disseminada pela organização dos países modernos e pela expansão do trabalho remunerado. A reorganização espacial comprovada tem duas bases diferentes: uma é a base política e a outra é a base econômica. Esta última se configura com o fato de que as residências deixaram de ser formadas por produtores (representada pela comunidade rural) e se tornaram a base da comercialização (representada pela comunidade urbana); do mesmo modo a segregação segue este instinto, ou seja, se forma principalmente pela interferência do comércio de uma região (ROLNIK, 1995).

Mas além dos territórios específicos e dos territórios separados dos grupos sociais, além da separação das funções de vida e trabalho, também é evidente o tratamento desigual pelas administrações locais. A enorme área periférica sem água, eletricidade ou esgoto é

uma evidência clara de uma política discriminatória do governo e um dos mais fortes motivadores da segregação (ROLNIK, 1995).

Maricato (2001), por sua vez, explica que a segregação é uma condição inerente a toda sociedade e as influências dos sistemas políticos e econômicos capitalistas devem ser consideradas primeiramente. “É impossível esperar que uma sociedade fundamentalmente desigual e autoritária possa produzir cidades sem essas características com base na relação entre privilégio e arbitrariedade” (MARICATO, 2001, p. 51).

No entanto, embora essa seja uma condição inerente à sociedade atual, a segregação urbana ainda traz alguns paradoxos ao avaliar as condições urbanas: por um lado, é importante notar que estão se intensificando as desigualdades sociais, entre as quais os mais pobres são os que mais dependem dos recursos oferecidos à sociedade mais privilegiada. Ou seja, a parte menos privilegiada é a que apresenta transportes públicos ineficientes, saúde precária, educação deficiente e infraestrutura insuficiente. Em contrapartida, do outro lado prevalece a prerrogativa que contempla as classes socialmente privilegiadas a se beneficiarem muito mais das políticas públicas que deveriam atender principalmente aos mais necessitados. Em outras palavras, a segregação não é apenas o resultado da situação social da população, mas também a causa e o resultado de diferenças exacerbadas (MARICATO, 2001).

Segundo Villaça (2001), esse processo de segregação é resultado da intervenção estatal sobre o poder político e econômico, resultando na distribuição desigual do investimento em infraestrutura. Isso significa que a segregação é basicamente causada pelo capitalismo. Em outras palavras, nessa evolução, a lógica do capital se torna dominante. Por um lado, o crescimento espacial da população foi condicionado pelo uso da terra; por outro, a expansão urbana foi baseada no progresso tecnológico e econômico, mas que fortalece uma minoria, contribuindo ainda mais com a divisão das classes.

Talvez o maior avanço no campo da ciência geográfica tenha sido a ideia difundida por Lefèbvre, Harvey, Gottdiener e tantos outros, de que o espaço social, isto é, o espaço urbano, é produzido pelo homem enquanto sociedade, ou seja, ele não é produzido naturalmente. Assim, o espaço social está ligado a lógica do materialismo histórico, das regras e dos conflitos de classe. Todavia isso não é uma coisa que aconteceu só no passado, perdura por toda a história do desenvolvimento do espaço social. Dessa maneira, compreende-se que o desenvolvimento do espaço social extrapola as questões socioespaciais e alcança um patamar de estudos das ciências humanas e sociológicas (VILLAÇA, 2011).

Villaça (2017, p.143), em uma de suas discussões mais atuais sobre a segregação urbana, aponta as diferenças básicas no modelo de segregação sob a perspectiva da divisão entre centro e periferia, sendo que suas características mostram que: a primeira está bem equipada com serviços urbanos públicos e privados e possui a maior renda. A segunda, por sua vez, é ocupada pelos “excluídos”, onde perduram os perfis de exclusão social, especialmente, pela falta de serviços urbanos, tornando-se apenas "sub-equipada".

Villaça (2017, p. 142) entende a segregação como “um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes *regiões gerais* ou *conjuntos de bairros* da metrópole”. Entretanto, a concentração de classes em um espaço urbano não impede o aparecimento ou crescimento de outras classes sociais no mesmo espaço, ou seja, os grupos de baixa renda, principalmente, geralmente dominam grandes espaços. Mesmo porque, sob sua perspectiva, existem exemplos claros de residências de alta renda em terras periféricas, baratas, como Alphaville, em São Paulo e no Recreio dos Bandeirantes, no Rio de Janeiro. Isto significa que o preço da terra determina que a distribuição espacial dos estratos sociais não está totalmente correta ou não tem necessariamente correspondência.

Com base no exposto, pode-se dizer que a segregação socioespacial tem sido interpretada por três grandes categorias:

Quadro 1 - Modelos teóricos de segregação urbana

Categorias	Padrões de segregação	Características de segregação
Segregação espacial	Centro x Periferia	Centros separados dos locais afastados dos centros.
Segregação Social	Ricos x pobres	Divisão entre locais ocupados por trabalhadores com condições precárias e os detentores do poder.
Desigualdade de Acesso	Políticas e economia x pobreza	Divisão marcada por condições urbanas precárias e desprovidas de serviços e de equipamentos públicos e as vantagens urbanísticas a classe privilegiada protegida pelo uso e ocupação do solo

Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Pode-se dizer que a segregação urbana é a manifestação ou reprodução espacial e geográfica da divisão social, quase sempre relacionada ao processo de divisão e luta de classes. Nesta divisão e luta de classes, as pessoas mais pobres geralmente vivem em locais mais remotos e em áreas de difícil acesso, longe dos grandes centros econômicos.

Nesse sentido, a segregação urbano-espacial possui características marcantes, configuradas primeiro pelas características socioeconômicas da população, condição que define a especificidade urbana de uma região. Por exemplo, a cobertura de infraestrutura, espaços públicos e instalações podem ser condições para se identificar espaços segregados. Ou seja, a segregação é um processo no qual diferentes classes sociais tendem a se concentrar em diferentes regiões ou bairros (VILLAÇA, 2001). Assim, pode-se dizer que “a desigualdade espacial é produto da desigualdade social, sendo que uma é consequência da outra” (Marx; Engels, 1991¹ *apud* CARLOS, 2007).

Essa segregação nos espaços intra-urbanos ainda pode ser "voluntária" ou "involuntária". A diferença é que a primeira é uma escolha pessoal ou faz-se uma escolha próxima a outras pessoas da classe; já a segunda é causada por uma falta de escolha, por isso é contrária aos desejos do indivíduo (VILLAÇA, 2001).

As características da cidade dividida são a privatização do espaço social, a diferenciação de áreas populares e áreas de poder, o que indica uma disputa espacial nas cidades. A história da segregação do espaço está relacionada às narrativas das famílias e às histórias de perda do espaço nas ruas, isto é, o que deveria ser um local de comutação diária e um espaço socialização hoje é um lugar de segregação (ROLNIK, 1995, p.57).

O fato é que o espaço urbano passou a ser usado como um produto (VILLAÇA, 2011). Nesse interim, Villaça (2011) corrobora com a ideia de Rolnik (1995, p. 59) ao compreender que, como a moradia não é mais produtora e se tornou um produto, a cidade passou a ser ocupada por bairros predominantemente residenciais, ocupando a maior parte das malhas urbanas da cidade, enquanto que a parcela dos menos favorecidos fica com as sobras urbanas, locais na maioria das vezes inapropriados para a moradia humana. O desconhecimento da importância da habitação humana e a ineficiência das políticas públicas orientadas para suprir essas falhas urbanas básicas fazem da cidade um estágio de conflito social. "Quanto mais espalhada é a separação da cidade, mais óbvias são as diferenças e mais intenso o conflito" (ROLNIK, 1995, p.59).

A partir dessa perspectiva, toma-se como fundamento o entendimento expressado por Karl Marx vendo o homem como um trabalhador e somente pela quantidade de trabalho (materialização) que ele pode produzir é que ele pode ser distinguido dos outros. Dessa

¹MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *Formações econômicas pré-capitalistas*. Tradução de João Maia. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1991.

maneira, as pessoas começaram a avaliar sua capacidade de "possuir as coisas", do mesmo modo este conceito está contido nos valores urbanos (CARLOS, 2007).

Assim, se a terra urbana é entendida como “o produto de certa relação de produção” (MARICATO, 2015, p. 23), nesse contexto, é relevante destacar a lógica do uso do solo relacionado à condição de capital:

Sendo a cidade uma imensa concentração de gente exercendo as mais diferentes atividades, é lógico que o solo urbano seja disputado por inúmeros usos. Essa disputa se pauta pelas regras do jogo capitalista que se fundamenta na propriedade privada do solo, a qual – por isso e só por isso – proporciona renda e em consequência é assemelhada ao capital (SINGER, 1978, p.21):

Corrêa (1989) também destacou o espaço enquanto um produto social, palco de lutas e ações acumuladas no tempo sendo tal espaço produzido por agentes que também o consomem, conforme a atuação de tais agentes. Corrêa (1989) identifica os agentes produtores do espaço urbano: os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos.

A complexidade da ação dos agentes sociais incluiu práticas que levam a um processo de reorganização espacial que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infraestrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade. (CORRÊA, 1989, p. 12)

Neste contexto, o autor ressalta ainda que a ação dos agentes que produzem o espaço é feita por meio de uma regulação jurídica reflexo do interesse de um agente dominante, não sendo este um processo neutro e sim marcado por interesses predominantemente capitalistas (CORRÊA, 1989).

Existem entre alguns dos agentes citados por Corrêa (1989) interesses em comum, principalmente quanto à apropriação do lucro sobre a renda da terra, servindo suas ações a reprodução das relações de produção, base da sociedade capitalista, podendo, assim, estar incorporados os capitais imobiliários, industriais e financeiros nas atividades que relativizam a produção do espaço, e, portanto, os agentes adotam estratégias diferenciadas no percurso do tempo, que moldam o espaço urbano às necessidades daqueles que dominam no conflito de classes.

2.2 O Caso de Londres (Inglaterra): “uma cidade para todos?”

Para entender o espaço urbano, é necessário fazer uma abordagem sobre as origens das cidades capitalistas e suas diferentes formas geográficas. Por outro lado, como qualquer outro objeto de pesquisa, o espaço urbano também pode ser estudado de acordo com um paradigma ou método de consenso ou de conflito que surge devido à dinâmica da acumulação de capital, às demandas mutantes na reprodução das relações de produção e aos conflitos de classe causados por esses comportamentos e pelos complexos comportamentos dos sujeitos na formação do espaço pela produção e pelo consumo (CUNHA, 1999).

Contudo, ao longo dos anos, a sociedade passou por algumas mudanças, especialmente em termos de distribuição geográfica do espaço. Mas essas características segregadoras do espaço urbano se fortaleceram após a Revolução Industrial. Em meados do século XIX, a população mundial era na verdade rural, com apenas 3% vivendo em áreas urbanas. No entanto, a Revolução Industrial marcou a transformação de toda a sociedade e mudou completamente a estrutura populacional do mundo (CUNHA, 1999).

O maior impacto disso, porém, de acordo com as Nações Unidas, foram as ocupações urbanas de massa desordenadas e não-sustentáveis que geraram problemas econômicos, sociais, políticos, ambientais e até climáticos, e uma parte considerável dessa população, aproximadamente 25%, ainda vive em contexto de miséria e fome que derivam vários problemas de saúde (IBGE, 2010).

Assim, entende-se que para se compreender as características segregadoras da população urbana e seus impactos na sociedade, é preciso rever a influência da Revolução Industrial na formação das cidades e na urbanização. Choay (1982) assegura que o enfrentamento das questões urbanas parte do contexto da Revolução Industrial, quando começou a se delinear o planejamento urbano como um campo de pesquisa e intervenção, afinal a sociedade industrial é urbana.

Na Europa, o mais contundente exemplo de urbanização é a Inglaterra, que é o primeiro espaço desenvolvido pelas condições impostas pelo capitalismo industrial (SPOSITO, 2005, p.49). A partir da Revolução Industrial, a população das cidades europeias se expandiu sem precedentes, fenômeno bastante expressivo em Londres na época. As cidades do século XIX começaram a assumir suas próprias formas e se tornaram objetos de observação e reflexão descritiva e política (CHOAY, 1982).

As primeiras fábricas ocuparam as cidades, o que exigiu mão-de-obra e provocou êxodo rural em grande escala, o que, por sua vez, conduziu à formação de um mercado consumidor. Ao mesmo tempo, as máquinas invadiram os campos, mecanizaram as lavouras e expulsaram os agricultores de suas terras. Como consequência, ao final do século XIX,

A Europa experimenta um acentuado crescimento demográfico: a população eleva-se de 180 milhões de habitantes em 1800, para 390 milhões em 1900. Esse notável crescimento demográfico, que deveria funcionar como um incentivo para o alargamento do mercado interno foi anulado pelas mais precárias condições a que a classe operária se viu submetida. Essas condições só tenderam a se agravar, tanto pelo crescimento da oferta de mão-de-obra, como pela racionalização do trabalho que as novas condições técnicas propiciaram, resultando no desemprego ou na imigração... De 1870 a 1913, mais de 25 milhões deixaram a Europa (GRAHM, 1973, p. 165-166).

Conquanto, o fenômeno urbano chegou acompanhado por uma série de problemas. As primeiras aglomerações urbanas da Inglaterra e da França estavam sujeitas a poluição atmosférica, falta de saneamento básico e condições precárias de vida para os seus habitantes. Em função disso, na segunda metade do século XIX, o planejamento urbano nos países ricos considerou todos esses problemas, tornando as áreas urbanas mais adequadas às funções econômicas, mas nem sempre atenderam necessariamente às demandas da sociedade (GRAHM, 1973).

O fato que se observou ao longo da formação das cidades europeias e de sua urbanização é que as cidades eram descritas com base nos fenômenos da urbanização através da identificação de causalidade, discutindo problemas urbanos e caracterizando cidades através de metáforas patológicas - cidades se tornaram uma doença que deveria ser curada. Nesse sentido, relatos e reclamações sobre as condições físicas e morais vivenciadas pelo proletariado urbano ajudaram a espalhar ideias sanitaristas que beneficiariam futuras intervenções urbanas. Na Inglaterra, comissões foram delegadas para conduzir estudos de saneamento urbano e publicar relatórios sobre as condições de vida das grandes cidades, promulgando legislação sobre trabalho e moradia no país (SOUZA; RIBEIRO FILHO, 2017).

Em termos de política, estudiosos condenaram a situação das cidades, como Engels (1975) ao descrever as condições de vida dos trabalhadores industriais na Inglaterra a partir de observações em cidades como Manchester e Liverpool. O autor aponta o contraste entre as comunidades que abrigam diferentes classes, presenciando, entre outros aspectos existentes nas cidades industriais, a segregação urbana, a monotonia dos edifícios destinados à massa e as longas distância entre trabalho e moradia. Essas críticas são

consistentes com as críticas globais da sociedade industrial, apontando que a produção do espaço urbano está diretamente relacionada às relações econômicas e políticas da sociedade.

Ocorreu com isso o que Choay (1982) chamou de ordem do pseudo-caos, materializado em diversas propostas de intervenção urbana, baseadas em imagens de futuros modelos de cidade. Os modelos de planejamento apontados pela autora, classificados como culturalistas e progressistas (HALL, 2005), foram comparados na busca de soluções urbanas, mas não conseguiram lidar com a complexidade dos problemas urbanos.

Londres, nessa época, também passou por essas mudanças urbanas que lhe deram características marcantes após a Revolução Industrial e que influenciaram muitos estudos urbanísticos. Além da forte expansão, a Londres do século XIX apresentou áreas de precariedade na periferia e no centro. Londres era famosa por vários projetos de habitação pública desenvolvidos por instituições de caridade e agências governamentais, porém esses lugares costumavam ser administráveis, mas não tinha nada a ver com as reais necessidades das pessoas, mas sim atender às necessidades das indústrias e essas condições provocaram o inchaço populacional em Londres e, eventualmente, pioraram a situação urbana naquela época (SAUNDERS, 2013).

Souza e Ribeiro Filho (2017, p. 4) mostraram ainda em suas análises que “o metrô desenhou a cidade de Londres”, pois junto com a Revolução Industrial, chegaram as estradas de ferro; só em Londres, em meados do século XIX, existiam seis terminais independentes de trens.

Em 1902, foi criada a companhia Underground Electric Railway of London Limited – UERL, por iniciativa de empreendedores com o objetivo de expandir e consolidar as linhas de metrô londrinas. A implantação das redes de transporte era responsabilidade de empresas privadas, como a UERL, ou de empreendedores que desenvolviam a construção dos subúrbios no entorno das estações. A parceria entre empresas de transporte e empreendedores imobiliários se tornou lucrativa, uma vez que, quanto mais se construíam linhas de metrô, mais se ampliavam os horizontes para a construção dos subúrbios. Nesse contexto foram criadas as primeiras estratégias de venda de moradias suburbanas (SOUZA; RIBEIRO FILHO, 2017, p. 4).

Os subúrbios de Londres foram construídos por empresas de incorporação imobiliária, cujo objetivo era construir comunidades organizadas para as emergentes classes média e baixa. No entanto, a especulação no setor imobiliário e uma avaliação detalhada do número de pessoas que podem comprar uma casa no local fizeram de muitas dessas áreas um assentamento de agricultores imigrantes imediatamente após a construção de casas, e esses locais tornaram-se favelas (SAUNDERS, 2013).

Ao explorar a urbanização de Londres, no início do séc. XX, no capítulo intitulado “A cidade da Noite Apavorante”², Hall (2005) declara que o processo de formação dos subúrbios ocorreu também em resposta ao fluxo migratório forçado pela Revolução Industrial que, por sua vez, culminou no adensamento desordenado na cidade e na verticalização progressiva. Porém, as aglomerações dos camponeses ocorriam em condições desumanas, pois não tinham condições para pagar por melhores terrenos, já que, consequentemente com a revolução, houve também a supervalorização dos terrenos urbanos. Esse estudo integrou vários relatórios da Comissão Real,

[...] sendo denunciada por um estado deplorável de miséria, adensamento populacional excessivo e falta de higiene. Entretanto, o pavor que pairava não era necessariamente sobre as condições de vida dos trabalhadores, mas “o verdadeiro terror que dominava a classe média [...] era de que a classe trabalhadora se sublevasse. E em parte alguma, esse medo era maior do que nos meios governamentais” (HALL, 2005, p. 29).

O fato é que o estudo de Hall (2016) mostra que, ao contrário do que existe hoje, as primeiras indústrias não se instalavam nas áreas mais afastadas, mas sim nos centros das cidades, onde havia a maior concentração da população, por isso ocorria uma desordem urbana. Assim, do ponto de vista da cidade, a solução aplicada naquele momento do século XIX e posteriormente nas reconstruções dos pós-guerras do século XX, foi descentralizar as moradias e a população para ocupar áreas distantes do centro da cidade. O processo de suburbanização levou à expansão da cidade, atendendo aos requisitos de saneamento da época e proporcionando aos trabalhadores novas áreas residenciais. Consequentemente, as publicações orientadas para o progresso enfatizavam a necessidade de melhorar os métodos de transporte, que seria o primeiro passo para resolver o problema da habitação. Inicialmente, isso ocorreu com o uso de bondes, linhas de ônibus municipais e ferrovias, interconectando o Centro com as novas áreas habitacionais. Em Londres, o crescimento da construção de moradias para a lucratividade, na periferia da cidade, dependeu diretamente da disponibilidade de linhas de transporte efetivas e de longo alcance, e a expansão das linhas de metrô e sua conexão com outros modos de transporte permitiram a realização dessas novas áreas (SOUZA; RIBEIRO FILHO, 2017).

O governo acreditou que os recursos utilizados para remediar os problemas urbanos e habitacionais seriam compensados, evitando, assim, manifestações da população, bem

²“A cidade da Noite Apavorante” Capítulo II do livro Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos do século XXI, 2005, faz referência ao caos que se tornou Londres, com a migração forçada dos camponeses, com a Revolução Industrial.

como, a disseminação dos ideais comunistas e as revoltas revolucionárias. O foco não estava apenas na construção da casa, mas também no design da unidade: “As novas casas construídas pelo Estado - cada uma com seu próprio jardim, cercada por árvores e cercas vivas, equipadas com casas de repouso no interior”, como forma de atrair a população de classe média para os bairros periféricos (HALL, 2016, p.82).

De outro lado, com referência aos padrões de vida da classe de alta renda, a venda de espaços característicos e de imagens de representação afetiva produziram e replicariam os efeitos do espaço urbano, como diferenciação e segregação. O consumo simbólico acaba escondendo os problemas estruturais do espaço urbano e reflete a própria sociedade. Portanto, a intervenção urbana no contexto do capitalismo usou o marketing imobiliário como estratégia para comercializar rapidamente produtos imobiliários combinada com capital simbólico para promover e continuar a lógica de pedidos estabelecida. Seja no Brasil, seja no Reino Unido, disfarçado de política habitacional ou de expansão dos meios de transporte, encontrar formas de comunicar diferenças sociais através da obtenção de símbolos de identidade ainda é o conteúdo principal da vida urbana (SOUZA; RIBEIRO FILHO, 2017).

Em decorrência do processo migratório compelido pela Revolução industrial e pelas consequentes mudanças urbanísticas, Londres, assim como vários outros Estados Europeus, fez com que atualmente a Europa, formada por cidades que desempenham um papel vital na sua economia, passasse a ser um dos continentes mais urbanizados do mundo, mas também se tornou sítio de lugares em que o desemprego, a segregação e a pobreza estão concentradas. (COMISSÃO EUROPEIA, 2011).

Com isso, o modelo europeu de desenvolvimento urbano sustentável está sofrendo uma profunda mudança demográfica, que é a fonte de vários desafios como envelhecimento da população, diminuição da população urbana ou aumento da suburbanização. Atualmente, a Europa não tem mais um crescimento econômico sustentado; muitas cidades estão enfrentando sérias ameaças de estagnação ou recessão econômica, especialmente na Europa Central e Oriental e antigas cidades industriais na Europa Ocidental, a exemplo de Londres. Com isso, a segregação está se intensificando. Mesmo nas cidades mais ricas, a segregação social e espacial se tornou cada vez mais severa, devido à polarização social (COMISSÃO EUROPEIA, 2011).

2.3 A influência da Escola de Chicago na teoria que separa *ville* e *cit * entre pessoas e o lugar e o embate da segregação

O que aconteceu com o urbanismo após a Segunda Guerra Mundial extrai força do debate sobre como abriu as cidades para a urbanização e expansão populacional, afirma Sennett (2018). Ganha ênfase, neste caso, a análise da importância da Escola de Chicago fundada em 1890, e dos urbanistas que atuaram em Chicago, que eram exímios analistas da comunidade, mas que se mostravam ambivalentes a seu respeito.

O fundador da Escola de Chicago, Robert E. Park, era um jornalista combativo e passou algum tempo na Universidade de Harvard com o psicólogo e historiador William James. Eles estudam juntos e obtêm uma pós-graduação em 1899. Berlim permitiu-lhe combinar visões puramente teóricas com pesquisa empírica. Sua escola em Chicago usou métodos antropológicos de trabalho de campo, quando morou na comunidade por um longo tempo e questionou sistematicamente as ideias das pessoas (SENNETT, 2018, p.83).

Nesta escola, destacam-se o funcionalismo, a sociologia urbana e a ecologia humana em nome do behaviorismo social e do interacionismo simbólico, que fizeram contribuições importantes até hoje, analisando as relações indivíduo-comunidade. A Escola de Chicago deu início a um processo de pesquisa em antropologia urbana, em que o "outro" passou a ser o "próximo". Ela concentrou-se na análise do ambiente urbano e deu origem a pesquisas relacionadas ao surgimento de favelas, à proliferação do crime e da violência e ao crescimento populacional (FARIS, 1970); estudos estes que foram surpreendentes no início do século XX.

A ascensão da Escola de Chicago está diretamente relacionada ao processo de expansão urbana e crescimento populacional de Chicago no início do século XX, resultado do acelerado desenvolvimento da indústria metropolitana no meio-oeste da América do Norte (GLANCEY, 2012).

William Thomas, sociólogo americano, um dos representantes da Escola de Chicago, fez de Chicago um laboratório social, onde desenvolveu suas primeiras importantes tentativas de estudo dos centros urbanos, combinando conceitos teóricos e pesquisa de campo de caráter etnográfico (VELHO, 2005, p. 62). Seu objetivo é mostrar que a cidade é um teatro privilegiado, que expressa uma modernidade típica, composto por indivíduos incompreendidos ou marginalizados. Portanto, verifica-se que as características das cidades modernas são o enfraquecimento da moral tradicional e das normas sociais e a ascensão da

lógica do caos social. A vida urbana se torna um estado de espírito, uma atmosfera cheia de estados instáveis, buscando novas redefinições (JAPIASSU, 2014).

Como resultado desse processo, Chicago testemunhou o surgimento de fenômenos sociais urbanos que são considerados problemas sociais: o crescimento do crime, a delinquência juvenil, o surgimento de quadrilhas criminosas, pequenos círculos de pobreza e desemprego, imigração e a formação de várias comunidades segregadas (GLANCEY, 2012).

Sendo assim, a Escola de Chicago tem sua importância como precursora das pesquisas sobre a cidade no campo de uma nascente sociologia urbana (FRANÇA, 2019). As razões da importância da escola de Chicago devem ser buscadas sob três aspectos: questões demográficas, geográficas e técnicas (COLIN, 2010).

Em relação às questões geográficas, tem-se uma posição especial em Chicago, a cidade é porta de entrada e o maior armazém para o mercado agrícola do Centro-Oeste, porque é a confluência das principais ferrovias e redes fluviais. No que diz respeito às questões demográficas, a terra é valorizada devido ao rápido desenvolvimento do setor terciário, o que leva a um alto grau de concentração de comércio e serviços e ao aumento da urbanização (CURTIS, 2008). Já em relação às questões técnicas, têm-se as evoluções das estruturas de ferro nas construções, marcando o aperfeiçoamento das técnicas construtivas (COLIN, 2010).

Park (1979, p. 31), com base em observações de "favelas", aborda que a segregação populacional resulta em impactos sociais e que, portanto, contribui para o aumento do crime e de outras questões. Diz Park (1979, p. 50): “o motivo do rápido aumento do crime em nossas grandes cidades [deve-se] ao fato de que o elemento estrangeiro de nossa população não tenha conseguido se assimilar à cultura nem se conformado aos seus mores [*hábitos, costumes*]”. Ou seja, para ele o fato de haver a segregação por si só leva uma parcela a buscar meios para se equiparar àquela parcela com maior riqueza, a todo custo e, por conta disso, há o aumento dos crimes na cidade.

Pode-se dizer que para Park, esse fracasso de assimilação foi exacerbado pelo fracasso e pela gradual falta de controle social na família e na comunidade, visto que não se tem um controle sobre todas as gerações (ARAÚJO, 2018). A ideia de Park é que a cidade seja algo esponjoso que atrai e repele ao mesmo tempo, e, por isso, influencia nos processos de formação de uma comunidade, assim como nas condições de segregação (JOSEPH, 2005).

Essa multiplicidade destacada por Park pode ser justificada por compreender que a cidade ou a sociedade não é apenas um meio de tolerar diferenças; ela recompensa diferenças e enfatiza peculiaridades profissionais ou culturais. As cidades que usam expansão e radiação correspondem ao triplo processo de atração, fusão e reforço cumulativo, ou seja, a densidade é que multiplica e determina as dependências e os laços (ARAÚJO, 2018).

Todas essas questões sociais (ou "patologia social" como usado na época) se tornaram importantes, portanto, para compreender a funcionalidade das cidades (BENÉVOLO, 2011).

Como argumenta Park (1979, p. 28-29), a cidade é, antes, “um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições e de sentimentos e atitudes organizados, possuindo organização moral, bem como organização física”. Em outras palavras, a metrópole da época em que a escola de Chicago estava em expansão se apresentava como um destaque representativo de minorias excluídas. Essa exclusão é particularmente evidente nos tipos de moradia e nas diferentes regiões, onde existem as mais diversas tensões e conflitos, sendo parte dessa contextualização o fundamento da “sociologia urbana” concebida por Park.

Isso deu origem ao que Park chamou de “ecologia humana”, porque, em suas palavras (1979), ecologia é a ciência que descreve os desafios humanos típicos e as instituições na área de habitat humano e as ações que convergem para produzir essas constelações, tais como transporte, jornais, anúncios, elevadores e telefones. Compreende-se assim que essas ações ecológicas tendem a enfatizar a concentração e a mobilidade da população.

Fundamentalmente, a ecologia humana apareceu porque tentou transmitir a forma de comunidade no processo de organização social e tentou traduzir os princípios da ecologia em pesquisa social, a partir da relação entre os seres vivos e o meio ambiente (GOTTDIENER, 1993, p. 35). Essa analogia biológica representa uma aproximação entre as ciências sociais e as ciências naturais para explicar a realidade da evolução das cidades (MARAFON, 1996).

Para Park, o equilíbrio entre desintegração social e reorganização é o núcleo da expansão urbana. A interação entre o ambiente urbano e os indivíduos que lhe dão vida é chamada ecologia urbana (JAPIASSU, 2014). Assim, falar sobre ecologia humana era, para Park, pensar em disputas espaciais causadas por extinção e conflito. Portanto, ao competir por espaço ou recursos, considera-se a predominância de sobreposições com pessoas ou comunidades. Uma série de eventos que mudaram o espaço social em certa medida (por

exemplo, a construção de ferrovias); áreas naturais, compostas por pequenas áreas nas cidades em desenvolvimento, sendo que a composição aparece de várias maneiras e varia de acordo com a situação (VALLADARES, 2015).

Para tanto, a ecologia urbana pode ser dividida em cinco estágios:

1. Invasão: quando um grupo racial ou étnico tenta se mudar para o território de outro;
2. Resistência: quando o grupo estabelecido tenta defender seu território e suas instituições contra os intrusos;
3. Competição: se o grupo estabelecido é incomodado pelos os recém-chegados, os dois começam a competir pelos recursos escassos;
4. Acomodação ou cooperação: com o passar do tempo os dois grupos elaboram acordo relativo aos que devem segregar dividir ou compartilhar;
5. Assimilação: é o processo pelo qual um grupo minoritário mistura-se com a população majoritária e, por fim, desaparece como grupo distinto. (ARAÚJO, 2018, p.124)

Essa formulação busca identificar e entender as diferenças sociais e culturais nas grandes cidades em rápido crescimento e acredita que, além das diferenças entre sociedades estrangeiras e culturas claramente mais distantes, é importante estudar essas diferenças entre sociedade (VELHO, 2009, p. 11). Contrariando essa ideia, Astier e Laé (1991, p. 94) entendem que a solidariedade é a base das conexões sociais; portanto, consideram a transformação da comunidade, o local da vida e não o local de trabalho (fábrica), em uma comunidade ideal (VALLADARES, 2015).

Todavia, o trabalho de Park tem importância porque reflete sobre a cidade através de duas dimensões constituintes, que envolvem organização material e ordem moral e enfatiza fortemente como definir espaços ou territórios com características específicas. Em sua pesquisa, Park e Wirth tentaram ressaltar aspectos específicos da socialização, como coexistência, interação e socialização em locais espaciais precisos. Como mencionado anteriormente, esses dois fatores são fortemente influenciados por Simmel, que adotou uma forte abordagem empírica à capacidade social das grandes cidades (FRANÇA, 2019). Segundo Martins (2013, p. 227), na visão de Park, a ecologia humana analisa a segregação da população, a expansão do material e o processo de interação social, pois está incluído na dinâmica da vida urbana.

Com base nos fatores acima descritos, Wirth (2001) tenta destacar o uso da distribuição espacial com base no tipo de cidade, tamanho, localização, idade e função na análise da cidade. O autor acredita que as características e a influência social de diferentes cidades (pequenos centros urbanos, portos mundiais prósperos, indústria, universidades etc.) variam muito. Se existirem condições, como tamanho, densidade e heterogeneidade, as

cidades se tornarão mais urbanizadas. Para entender a cidade como um modo de vida, Wirth (2001) oferece três perspectivas analíticas: ecologia (idade, gênero, raça, etnia, nascimento e mortalidade); organização social (contatos primários e secundários, relações familiares e de vizinhança) personalidade urbana e comportamento coletivo (problemas mentais, suicídio, crime, corrupção, manipulação de grupos de controle organizados) (FRANÇA, 2019).

A Escola de Chicago considera as mudanças na estrutura de produção e o aumento dos fluxos migratórios o marco para a manifestação de segregação (FRANÇA, 2019). Nesse contexto é direcionada a análise para as comunidades urbanas, mobilidade e distância e para os processos de concentração, segregação, invasão e herança (MARAFON, 1996). Além desses conceitos não exclusivos, os ecologistas humanos também descobriram processos espaciais que interferem na organização das cidades, chamados de processos ecológicos. Entre eles, destacamos: descentralização, centralização-descentralização, segregação, invasão e sucessão (FRANÇA, 2019).

De fato, o espaço urbano "apresenta várias características de interesse para os geógrafos, é fragmentado, claro, reflexivo, condições sociais e campos simbólicos e de luta" (CORRÊA, 1989, p. 01), onde as condições segregadoras, segundo Logan e Molotch (1976), são resultado de uma construção social baseada na divergência entre valor de uso e valor de troca. Logan e Molotch (1976) romperam com o ponto de vista econômico neoclássico e o ponto de vista determinista marxista, buscando o que definiram como a "verdadeira sociologia urbana". Eles acreditam que a cidade não é apenas o resultado de ações institucionais, mas o próprio mecanismo de crescimento, ou seja, o estabelecimento de vínculos entre o progresso e as agências governamentais para alcançar o crescimento urbano determinarão a motivação interna da cidade. Logan e Molotch (1976) ressaltam ainda que o ativismo humano nas cidades americanas é forte em relação às questões relacionadas à qualidade de vida e ao uso dos espaços da cidade (FERREIRA, 2003).

Para Logan e Molotch (1976, 1988), a cidade não se limita ao espaço onde o capital se acumula, é também um espaço de vida com contradições sociais. Portanto, compreender a relação entre capital e trabalho pode ser relevante para entender como os espaços estão conectados. Os autores ressaltam que, para os capitalistas, o valor de troca das cidades como mercadorias capitalistas se sobrepõe ao valor de uso da vida cotidiana dos cidadãos, entre os quais o espaço urbano é o apoio ao consumo coletivo e meio para a reprodução dos trabalhadores, além de representar qualidade de vida. Assim, o foco da análise está nos conflitos de interesses únicos entre buscar lucros e buscar qualidade de vida. Logan e Molotch (1987) enfatizaram também que o entusiasmo humano das cidades é muito forte

em questões relacionadas à qualidade de vida e ao uso do espaço urbano. Em outras palavras, a análise do crescimento não deve ser uma função da demanda econômica, mas um objetivo de ação política (LOGAN; MOLOTCH, 1987).

2.4 A urbanização do Brasil sob a influência das características urbanísticas de Londres

Souza e Ribeiro Filho (2017) tentam comparar as estratégias imobiliárias usadas em Londres, ainda que em momentos distintos, às estratégias similares usadas para vender empreendimentos imobiliários no Brasil, ambas consideradas como resultado do processo de produção espacial controlado pelo mercado. Em Londres, a intervenção urbana no início do século XX se concentrou na construção suburbana para resolver problemas habitacionais. No atual contexto brasileiro, a escassez de moradias é uma das razões para conceder crédito para financiamento e construção de moradias, com foco na possibilidade trazida pelo Programa Minha Casa Minha Vida - PMCMV, iniciado e administrado pelo Governo Federal em 2009. Mas, no Brasil, o motivo da implementação do PMCMV não era acalmar os trabalhadores, como ocorreu em Londres, mas sim como estratégia política para resolver a crise econômica global iniciada no ano 2008.

Ocorre que após o ano de 2008, as grandes empresas do setor imobiliário tornaram-se vulneráveis à crise a partir do momento em que foram listadas na Bolsa de Valores. Para evitar o colapso econômico e mitigar o impacto econômico, o governo forneceu recursos financeiros disponíveis para projetos habitacionais com uma faixa de renda menor do que aqueles anteriormente atendidos por empresas que iniciaram a produção no mercado de massa (SOUZA; RIBEIRO FILHO, 2017).

Todavia, segundo estudos apresentados por Biderman *et al.* (2019, p. 2), o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) contribuiu para expansão urbana das metrópoles brasileiras, mas, ao mesmo tempo, contribuiu também para o agravamento dos seus problemas, tais como: “a deterioração das áreas centrais, população residindo em áreas com pouca infraestrutura de serviços públicos e distante dos locais de trabalho e o comprometimento da mobilidade urbana”. Isso ocorre, segundo eles, porque o programa é um dos principais responsáveis pelo espraiamento da cidade:

Os programas habitacionais costumam seguir a lógica da maior quantidade pelo menor preço, com isso, estão propícios a construir unidades habitacionais nas periferias das cidades onde os terrenos são mais baratos. [...] o Estudo parte do

pressuposto que “morar longe” não se refere apenas à distância do centro de uma região metropolitana ou cidade. Morar longe se refere muito mais a estar longe dos serviços públicos. Por exemplo, uma localização periférica ao lado do trem, com um nível de serviço razoável, com solo servido e os demais serviços básicos como educação e saúde, não está longe no sentido que queremos dar ao termo nesta análise (BIDERMAN *et al.*, 2019, p. 2).

Tomando os países em desenvolvimento como exemplo, o processo de produção de moradias para o mercado brasileiro foi diferente em alguns aspectos do Reino Unido. Na Inglaterra, construtores e gerentes de sistemas de transporte formaram parcerias lucrativas para expandir seus negócios, e, ainda que o principal objetivo fosse de se construir uma das maiores redes de infraestrutura de metrô do mundo, foi possível realizar essa associação. Ao contrário, no Brasil para empreendedores associados a mecanismos políticos, as ações dos agentes de produção do espaço culminaram na construção de cidades segregadas, em que a infraestrutura de transporte circundante tornou-se precária e o transporte público nem sempre foi garantido (SOUZA; RIBEIRO FILHO, 2017).

Preteceille e Ribeiro (1999) fizeram uma análise comparativa entre duas cidades de economias distintas, Rio de Janeiro e Paris, para mostrar que as mudanças econômicas influenciam diretamente na mudança das suas estruturas espacial social.

Nunes *et al.* (2015) corroboram essas comparações e explicam, porém, que com a necessidade de responder ao crescimento econômico e às necessidades da nova classe média, assim como ocorreu nos países em desenvolvimento, o Brasil optou por produzir casas em grande escala, antes de se pensar na cidade estrategicamente. Como resultado, o país enfrenta atualmente graves problemas urbanos e ambientais.

Do ponto de vista espacial, conforme esclarece Rolnik (1995, p. 54-55), ocorre que mediante essas transformações urbanas decorrentes do aumento de população, da descentralização, da verticalização, dos investimentos em condomínios horizontais e do espraiamento urbano, a segregação espacial tornou-se cada vez mais aparente. Do ponto de vista social, áreas residenciais e comunidades homogêneas derivam das manifestações iniciais dessa segregação que estão inicialmente relacionadas às condições do proletário. Como consequência disso, a chamada "arquitetura segregada" redefine o conceito de espaços públicos e privados. Diz Rolnik:

Para a burguesia, o espaço público deixa de ser a rua – lugar das festas religiosas e cortejos que engloba maior variedade possível de cidades e condições sociais – e passa a ser a sala de visitas ou o salão. Do ponto de vista do modelo burguês de morar que se esboça com estas mudanças, “casa” e “rua” são dois termos em oposição: a rua é a terra de ninguém, perigosa, que mistura classes, sexos, idades, funções, posições, na hierarquia; a casa é território íntimo e exclusivo. Dentro de

casa se estruturam locais ainda mais privativos – a zona íntima, cujas paredes definem os contatos por sexo e idade. Assim, é fechado no quarto da casa isolada do bairro homogêneo e exclusivamente residencial, que o indivíduo está totalmente protegido da tensa diversidade da cidade (ROLNIK, 1995, p.55).

No entanto, há sinais de que esse modelo de desenvolvimento urbano na Europa está ameaçado. Na medida em que a população urbana aumenta, a pressão sobre a terra também aumenta e tudo isso é somado ainda aos problemas sociais relacionados ao aumento do desemprego nas cidades. Percebe-se assim, que mesmo nessas cidades mais desenvolvidas, a segregação espacial é um problema crescente (COMISSÃO EUROPEIA, 2011).

Fato é que, assim como ocorreu por muitos anos em Londres, a expansão urbana e a proliferação de assentamentos de baixa densidade são uma das principais ameaças ao desenvolvimento territorial sustentável. Os serviços públicos são caros e difíceis de garantir, os recursos naturais são frequentemente explorados, as redes de transporte público são inadequadas dentro ou fora da cidade, causando maior dependência de carros e engarrafamentos (COMISSÃO EUROPEIA, 2011).

Ocorre que para realizar efetivamente as ambições de alcançar o verdadeiro desenvolvimento sustentável e harmonioso das cidades, é preciso enfrentar muitos desafios coletivamente, mas falando-se no enfrentamento desses problemas pelos países desenvolvidos isso parece muito mais fácil. A dúvida é como efetivar esse enfrentamento nos países subdesenvolvidos como o Brasil, por ser um país que ainda se encontra em transformação.

2.5 O caso de Brasília e a segregação funcional

Maricato (2015) reflete sobre o processo de urbanização do Brasil e observa que o capitalismo no país e na periferia do mundo tem características históricas diferentes. Não podemos pensar nesse processo sem pensar nas características especiais do desenvolvimento histórico do capitalismo brasileiro, a saber, a "modernização atrasada". Através do trabalho de Francisco de Oliveira (2003) sobre esse processo, Maricato definiu o histórico de urbanização/industrialização do Brasil como "urbanização de baixos salários" e autoconstrução de moradias. Até hoje, esse fenômeno existe nas cidades brasileiras e resulta no baixo custo de reprodução do trabalho.

No desenvolvimento do capitalismo, as cidades sempre tiveram um papel no ciclo contínuo de modernização, de modo que sempre serviram como os principais centros de

expansão absoluta. Com o desenvolvimento da globalização, muitas cidades reforçaram seu papel no processo de desindustrialização e na financeirização econômica transformando o perfil das cidades (MARICATO, 2015).

O discurso neoliberal - o lado ideológico do processo de globalização - está aumentando e foi assumido pela política pública do país, os direitos que o bem-estar social conquistou ao longo dos anos foram enfraquecidos, o controle da economia foi relaxado tornando-a cada vez mais financeira, influenciando também o desemprego, ataques a sindicatos e desconstrução de políticas públicas. No entanto, esse foi um fenômeno que contribuiu ainda mais para a desigualdade social (SMITH, 1988).

Entre os países centrais, principalmente a Europa e os Estados Unidos, vê-se claramente o ajuste da estrutura de produção. No entanto, embora essa dinâmica afete todo o planeta, não é inteiramente uma realidade global. Nos países periféricos, o processo de globalização significa que, mesmo que não estejam subordinados aos principais centros financeiros do mundo, eles também devem se integrar ao mercado mundial, o que permite que as condições históricas da dependência econômica continuem (MARICATO, 2015).

Junto a esse processo, o padrão dos países periféricos baseados no passado colonial ajuda a entender as dificuldades de implementação de políticas inclusivas e democráticas: um longo legado de tradições de propriedade da terra deu o direito à terra um papel básico nessas formulações até hoje (MARICATO, 2015).

“A história da formação da sociedade nacional latino-americana é a história de uma longa luta pela terra. No primeiro dia, todos ouviram o grito: - Terra à vista! No depois, sempre, há colonização bandeirismo, pioneirismo, busca do ouro, coleta de especiarias, escambo com os nativos, donatárias, sesmarias, escravização do índio e do negro, economia primária exportadora, enclave, industrialização substitutiva de importações, associações de capitais, latifúndio, fazenda, plantação, engenho, estrada, rodovia, barragem, agroindústria, fábrica, cidade. Sempre se repete o grito: - Terra à vista!” (IANNI, 1988, p. 54).

No atual modelo de política urbana do país, prevalece o que Gomes (1998) chama de “ambiguidade constitutiva”, amplamente reconhecida pelos historiadores e cientistas políticos como um símbolo da política brasileira, “ambiguidade entre ‘público’ e ‘privado’ na qual o ‘privado, reformula o limite, mas se esforça para manter o limite’” (GOMES, 1998³, p. 502 *apud* ROLNIK, 2009, p. 37).

Mesmo no caso em que todas as pessoas que desejam construir outra cidade estão nessa situação desvantajosa - uma cidade como o "direito de viver na cidade" (LEFEBRVE,

³GOMES, C. A política brasileira em busca da modernidade. Na fronteira entre o público e o privado. In: SCHWARCZ, L. (org.) História da vida privada no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. v.4.

2006 p.117), uma cidade justa que aceita diferenças – existem ainda muitos problemas na constituição da cidade ideal. Essas são questões para vários movimentos sociais que apoiam a reforma urbana. São trincheiras de batalha pelas quais se devem lutar nos próximos anos e, ao mesmo tempo, formar uma agenda para pensar o desenvolvimento urbano contemporâneo.

Aborda-se, então, a questão da “cidade funcional”, que na visão de Sennett (2018, p. 93) é fundamentada sobretudo na ideia de “redução de tempo de deslocamento”, é certo que isso não passa de uma questão de bom senso. Essa simplificação dita “brutal”, por Sennett (2018, p. 92), se manifesta de maneira mais dramática em Brasília, a capital do Brasil, planejada com a colaboração de Lúcio Costa no final da década de 1950. Costa (1950) aplicou o princípio de cidade funcional: “para constituir uma cidade de finalidade política, sendo que cada forma devia representar determinada parte do processo político”. Ficou claro, no entanto, que a forma dos prédios de Brasília pouco contribuía para promover a democracia por trás de suas paredes. Uma cidade mais ampla, quase que imediatamente, começou a crescer ao redor da cidade planejada – “uma cidade de gente pobre que gradualmente criava um lugar social e economicamente intenso, embora caótico” (SENNETT, 2018, p. 93). A moderna *Cité* não foi capaz de acompanhar a *Ville* modernizadora, afirma Sennett.

Embora o urbanismo moderno tenha sofrido várias críticas nessa situação, a ideia do país de ser pioneiro na construção de uma cidade completamente moderna pode garantir uma conexão mundial com o Brasil (ALMEIDA JÚNIOR; SOUZA, 2016).

A concepção de Lúcio Costa pode expressar apreço pelo espaço de transporte pessoal, propondo a rodovia, na qual os carros são protagonistas do espaço urbano, e podem circular livremente em estradas largas e atravessar seu eixo rodoviário. Pode-se notar o fato de que a indústria automobilística americana tem uma enorme influência nesse contexto histórico. Tomando a cidade de Nova York como exemplo, podem-se mencionar as grandes reformas urbanas propostas pelo prefeito Robert Moses. A arquitetura de Brasília é quase contemporânea: em 1961, a repórter Jane Jacobs publicou o livro “Morte e vida nas grandes cidades”. O livro foi uma síntese e relato crítico dos processos de reurbanização e de planejamento urbano calcados nas propostas tão discutidas nas propostas modernistas (ALMEIDA JÚNIOR; SOUZA, 2016).

O Projeto Trans-Manhattan, por exemplo, patrocinado pelo prefeito Robert Moses, propôs a demolição de edifícios para programar a rodovia de Manhattan. Segundo ele, “a cidade é criada pelo tráfego. Uma cidade sem pessoas é uma cidade fantasma” (MOSES, 1996, p. 308). Apesar de defender as grandes cidades, Jacobs (2007) se opôs a esta proposta

porque acreditava não ser a melhor solução para o desenvolvimento urbano que deve visar principalmente às pessoas e não os carros. Jacobs (2007) acreditava que grandes áreas de liberdade são inimigas da rua, que podem ser vistas no projeto de Le Corbusier e, finalmente, reverberadas no design de Brasília. Sobre os impactos do pensamento de Le Corbusier no planejamento urbano, Jane Jacobs (2007) nos aponta:

A cidade dos sonhos de Le Corbusier teve enorme impacto em nossas cidades. Foi aclamada delirantemente por arquitetos e acabou assimilada em inúmeros projetos, de conjuntos habitacionais de baixa renda e edifícios de escritórios. [...] Ele procurou fazer do planejamento para automóveis um elemento essencial de seu projeto, e isso era uma ideia nova e empolgante nos anos 20 e início dos anos 30. Ele traçou grandes artérias de mão-única para trânsito expresso. Reduziu o número de ruas, porque “os cruzamentos são inimigos do tráfego”. [...] A cidade dele era como um brinquedo mecânico maravilhoso. Além do mais, sua concepção, como obra arquitetônica, tinha uma clareza, uma simplicidade e uma harmonia fascinantes. Era muito ordenada, muito clara, muito fácil de entender. Transmitia tudo num lampejo, como um bom anúncio publicitário. Essa visão e seu ousado simbolismo eram irresistíveis para urbanistas, construtores, projetistas e também para empreiteiros, financiadores e prefeitos. Ela deu enorme impulso aos “progressistas” do zoneamento, que redigiam normas elaboradas para encorajar construtores a reproduzir ainda que parcialmente o sonho. (JACOBS, 2007 [1961], p. 23)

Mas, a “utopia” de Brasília desapareceu gradualmente ao longo do tempo. A cidade começou a se parecer com o resto do país e a demonstrar uma óbvia relação com outras cidades brasileiras, principalmente em termos de segregação do espaço social (HOLSTON (1993).

Segundo Holston (1993), "O povo de Brasília atribui corretamente a falta de vida nas ruas a vários fatores, como a distância entre um edifício e outro e a segregação das atividades em áreas urbanas remotas. Mas a explicação comum é a mais profunda ao mesmo tempo: Brasília “não tem esquinas”. Essa observação indica que todos os sistemas de espaço público tradicionalmente estabelecido em outras cidades do Brasil nas ruas de Brasília não existem; além de não haver esquinas e calçadas; Você pode atravessar as paredes exteriores de casas e lojas; por causa da falta de praças e ruas" (HOLSTON, 1993, p. 113).

Para Almeida Jr. e Souza (2016), a nova capital é conhecida por sua estrutura urbana, que causou admiração e estranheza a quem a vê. Então, as pessoas criticaram o humanismo de Brasília pensando que "uma cidade sem esquinas" pode levar à "morte nas ruas". Para quem mora na cidade, essa novidade se torna o hábito, mas, ao mesmo tempo, exclui qualquer outro estilo de vida que não seja adequado à realidade desse ambiente social.

A forma de ocupação do espaço urbano de Brasília criou vazios territoriais entre o Plano Piloto e outras regiões administrativas, preenchidas pelo crescimento da população. A

área urbana, altamente dispersa e fragmentada, se expandiu, levando a uma redução na vegetação nativa. No entanto, as características espaciais, que geram e replicam as desigualdades sociais existentes, não mudaram claramente. Em várias pesquisas urbanas em Brasília, a segregação espacial social foi comprovada e esses sinais indicam que as condições de vida são afetadas pela segregação espacial social (GUIA, 2006).

Como consequência, as políticas urbanas de Brasília adotaram fortes ações na periferia onde reside a população de baixa renda, mas não adota medidas para controlar a ocupação da periferia pelas camadas de maior renda (ALMEIDA JR.; SOUZA, 2016).

De acordo com um estudo comparativo internacional realizado por Bertaud e Malpezzi (1999) e complementado pela Rede do Observatório das Metrópoles⁴, Brasília é a capital mais segregada no Brasil e a segunda capital mais segregada no mundo (sendo a primeira Mumbai, na Índia), devido a seu espraiamento. Desse modo, o espraiamento não atinge todos igualmente. As famílias com menor poder de compra estão no fundo da pirâmide social, a uma média de 26,6 quilômetros do centro do Plano Piloto. Os que estão no topo da pirâmide social estão, em média, a 5,1 km do mesmo local. A diferença na sociedade não pode ser mais óbvia (HOLANDA, 2016).

Em Brasília, forças não-hegemônicas também desempenham um papel nessa estrutura de espaço social segregado. Em geral, a força centrífuga que dominou a organização "explosiva" na área começou a ser oposta à força centrípeta, iniciando uma mudança a ocupação urbana perto do centro da metrópole-Plano Piloto. O próprio Lucio Costa (1987) assinou um relatório de pesquisa sugerindo a ocupação da área adjacente ao plano, o que levou à "área suburbana" que ele havia condenado anteriormente.

Nesse caso, é enfatizado que os resultados mostram que a organização socioespacial das aglomerações urbanas é amplamente restringida pelo status das pessoas na hierarquia social e no setor de emprego, o que também determina a acessibilidade de serviços e instalações públicas (GUIA, 2006).

Dessa maneira, o estudo de Brasília revela que o padrão predominante de espacialização da segregação, de certa forma, assemelha-se à Goiânia no que se refere ao espraiamento da pobreza para a periferia da cidade e dos municípios do entorno, marcando a dicotomia núcleo periferia (LOPES; COSTA, 2005). Mas o capitalismo destruiu o sistema

⁴O Observatório das Metrópoles é um Instituto Nacional de Ciências e Tecnologia (INCT) formado por grupo de pesquisa conduzido pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTIC), através do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), em parceria com a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ). (<https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/apresentacao/>) o texto parece estranho, checar na webpage.

socioespacial, que pretende explicar o próprio mundo com novos e poderosos princípios econômicos e construir socialmente o espaço. Isso significa que instituições, normas e ideologias consolidam a prática social na medida em que recebem identidade. São processos sociais realizados na vida e no espaço. As cidades são transformações da natureza, são feitas pelo homem e acumulam tempo humano através da ação social (OLIVEIRA, 2018).

Nessa perspectiva, reconhece-se a influência do processo de gentrificação na segregação sócio espacial, mostra que o problema engloba muito mais do que a valorização imobiliária de uma localidade e vai além, tendo efeitos sobre a população afetada, geralmente a de menor renda, em um processo considerado “normal”, que é deslocada das áreas valorizadas. A gentrificação, quando percebida no mercado imobiliário, já é parte de um amplo processo generalizado, resultado da interação de políticas públicas direcionadas ao incremento da arrecadação, via promoção da reprodução da acumulação de capital, sendo geralmente excludente (LAURIANO, 2015).

3 OS INSTRUMENTOS DE INFRAESTRUTURA URBANA COMO INFLUENCIADORES DA SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL URBANA: UMA ANÁLISE A NÍVEL ESTADUAL E MUNICIPAL

É importante notar as profundas diferenças estruturais entre as realidades dos países industrializados e do Brasil, onde os interesses do capital relacionados ao interesse público da cidade e as ferramentas de planejamento urbano parecem ser uma tentativa de responder a modelos sociais e urbanos organizados de forma deliberadamente desigual, o que muda completamente seu potencial e seu possível alcance. Fica incutida na imagem do país uma estrutura histórica de segregação espacial, em essência, condicionada pelos interesses de poderes que fizeram com que as políticas governamentais fossem direcionadas aos privilégios da classe dominante (WHITAKER, 2003).

3.1 O desenvolvimento urbano e as ferrovias como instrumento segregador

A história das ferrovias teve início no final do século XVIII, principalmente nas primeiras décadas do século XIX, e sua trajetória histórica foi causada pelas mudanças nos processos de produção. Nesse sentido, a Revolução Industrial, o progresso científico e o capital de giro proporcionaram condições para o estabelecimento, uso e expansão da primeira estrada de ferro. A construção de ferrovias em escala global causou mudanças políticas, econômicas, sociais e ideológicas. Em menos de um século, o transporte ferroviário se espalhou pelo mundo e se tornou sinônimo de industrialização, aumento de capital e de desenvolvimento urbano (LUCENO; LAROQUE, 2011).

Segundo Possas (2001), o trem trouxe mudanças em nível concreto e físico, moldando diferentes regiões do mundo. Além das mudanças vistas pelo olho humano, o ritmo de vida das pessoas também mudou, e essa mudança inconsciente e hipotética é crucial para a formação de uma sociedade capitalista plenamente desenvolvida. Os trens foram essenciais para a composição da sociedade moderna e da lógica da cidade marcada pelo tempo, trabalho e consumo:

A partir das questões analisadas sobre o surgimento das ferrovias e sua disseminação pelas diferentes partes do mundo, pode-se deduzir que um verdadeiro processo revolucionário aconteceu sobre trilhos. Surgida no bojo da Revolução Industrial, a construção das ferrovias alimentou a produção, o consumo, o lucro e a movimentação monetária (POSSAS, 2001, p. 54-55).

Essa associação do desenvolvimento urbano com o desenvolvimento do transporte ferroviário, portanto, condiz com a explicação de Corrêa (1997, p.295) ao revelar a dimensão espacial do ciclo de reprodução do capital. A interação espacial pode ser embasada e compreendida na sociedade capitalista, mostrando diferentes padrões temporais e espaciais que conferem à organização social e a seu movimento transformacional características distintas, e isso pode ser influenciado por diversas condições, como por exemplo, pela influência de rios, ferrovias, industriais, que deram início e corpo às cidades em todo o mundo.

Conforme Diniz, Lessa e Alencar (2012, p.7) afirmam:

[...] os prolongamentos das linhas férreas possibilitaram um processo de dinamização do comércio, dos meios de transportes, dos sistemas de comunicação e da estrutura urbana das cidades. O advento da ferrovia foi catalisador da urbanização e/ou formação de cidades; centralizando a vitórias povoações pelo mundo.

Segundo Lima (2009), os princípios políticos e econômicos do capitalismo se expressam na lógica da expansão, esta que acredita que a extensão de ferrovias em áreas de difícil acesso se tornaria uma excelente oportunidade de expansão dos negócios, pois contribuiria na abertura de novas linhas de produção e novos centros urbanos que dependeriam das ferrovias para se conectar a malha urbana estabelecida.

A ferrovia foi um objeto de controle e mudança do antigo para o novo, motor da modernização e da urbanização, mas se de um lado o desenvolvimento das ferrovias trouxe benefícios, de outro também trouxe as consequências das mudanças, sobretudo pela disseminação dos padrões capitalistas em todo o mundo (LESSA, 1993).

No Brasil, a ferrovia se constituiu em meados do século XIX, sob a influência da Revolução Industrial e se desenvolveu nas regiões do interior do país (principalmente no sudeste), com foco no Estado de São Paulo (FIGURA 1), para atender às necessidades dos cafeicultores. No início, havia poucas ferrovias estratégicas que visavam à população ou asseguravam a ocupação territorial (GHIRARDELLO, 2001, p.19).

A Linha Centro da Central do Brasil participa, também, do processo de urbanização na medida em que será a primeira via de ligação por terra do Rio de Janeiro e de São Paulo com o interior de Minas e Bahia. Sua construção viabilizaria o acesso da administração central a essas regiões, dificultado pelas precárias condições dos meios de comunicação disponíveis.

A ferrovia que cruzou as cidades brasileiras produziu uma paisagem urbana que mudou ao longo do tempo, integrada aos aspectos socioeconômicos e culturais, e determinou a infraestrutura relacionada aos anseios econômicos do Brasil ou de grupos formados por empresários que tinham o domínio econômico (NASCIMENTO, 2017).

De acordo com Diniz (2012), ao contrário do trabalho feito na Inglaterra, onde as obras ferroviárias executadas não manifestavam caráter estético, no Brasil, as obras eram realizadas de forma a servir de sensibilização e atratividade para as pessoas. Ribeiro e Pechman (1996) acreditam que as obras das ferrovias do Rio de Janeiro, por exemplo, eram pensadas para atenderem aos interesses da população de maior poder aquisitivo e os estrangeiros, por isso, buscavam ocultar tudo que fosse ligado à pobreza, ou à falta de educação e civilização. Assim, essas reformas urbanas desconsideravam as características identitárias das regiões onde eram implantadas, conforme evidenciado abaixo:

Demolições, desmontes e remoções (tudo em nome do progresso e do traçado tecnicamente definido) têm sido as estratégias destes reformadores, sem qualquer preocupação com a preservação dos espaços de construção da identidade da cidade. A perda de referências identitárias propiciada pelo processo de expulsão/remoção e de segregação social produz, evidentemente, efeitos de distanciamento social (NEDER, 1997, p.112).

Durante o Império, a ferrovia recebeu investimentos de diversos setores tanto públicos quanto privados (PIMENTA; ELEUTÉRIO; CARAMURU, 2003). O número de estações ferroviárias dobrou e os cruzamentos com outras ferrovias também dobraram. A ferrovia do café impulsionou um amplo e dinâmico processo de urbanização por meio da construção de novas estações (SANTOS, 2002).

Segundo Possas (2001), a construção de estações e edifícios ao longo da ferrovia interferia muito na forma de pensar de sua população e definia em percurso o espaço urbano, especialmente a partir de 1908, quando cada vez mais viajantes, escriturários e empresários apareciam exigindo a implantação de redes de pensões e hotéis que até hoje estão no centro da cidade para provar esses requisitos.

No início das construções das linhas, porém, a ocupação às margens da ferrovia era desordenada, mas após o século XIX foi estipulado que se construíssem estações ferroviárias

a cada 20 km para abastecer as estruturas com água e carvão, já que a energia a vapor era a utilizada na época para mover os trens e para que houvesse a supervisão e manutenção do trecho. Ao longo dos caminhos-de-ferro, foram se formando também vilas ferroviárias, construídas pelas empresas responsáveis pela implementação (FINGER 2009).

No que se refere às estações ferroviárias, elas eram construídas de acordo com as necessidades das localidades, podendo ser pequenas, médias ou grandes, considerando os espaços que eram necessários para servir para embarque e desembarque de passageiros e/ou produtos, cada uma com suas características específicas (NASCIMENTO, 2017).

As estações ferroviárias costumam adotar diferentes tipos de edificações, das mais luxuosas as mais simples, e seu papel não é apenas como local de desembarque e embarque de mercadorias e pessoas, mas também como catalisador da urbanização e da formação de cidades, mudando a dinâmica da vida rural e proporcionando progresso e desenvolvimento (DINIZ, 2012).

Devido ao serviço da estação, a implantação dessas construções foi realizada em terreno plano e amplo para colocação de várias vias, linhas principais e desvios. A localização geralmente era escolhida próximo de hidrovias. A área em frente à estação precisava ter espaço livre suficiente para cargas e descargas futuras, pontos de estacionamento de veículos, bebedouros para animais, etc. (GHIRARDELLO, 2002, p. 170).

Assim, de acordo com Cloquet (2003):

Além das estações de embarque de passageiros, o complexo ferroviário envolve uma gama de edifícios que compõe a paisagem ferroviária, garantindo sua eficácia. Dependendo da sua importância, as estações podiam contar apenas com um modesto edifício para viajantes e escritórios para administração, ou de todo um complexo de edifícios com oficinas de construção e de manutenção, entrega de locomotivas e de carros, lojas, escritórios, alojamento dos empregados, reservatório de água, etc. (CLOQUET 1900⁵ *apud* WICKERT, 2003, p. 37).

A chegada do trilho quase sempre era tida como um marco na história das cidades. Isto é, durante a construção da ferrovia, devido à instalação de objetos fixos, a paisagem circundante foi se alterando, resultando em outras estruturas e vistas em perspectiva. Enquanto os longos trilhos da ferrovia tomavam forma, os edifícios ferroviários também aumentavam em categorias: estações, armazéns, oficinas, prédios administrativos, cabines de sinalização, salas de treinamento, alojamento do pessoal, salas de máquinas e salas de

⁵ CLOQUET, L. *Traité d'architecture: Éléments de l'architecture, types d'édifices. Esthétique, Composition et Pratique de l'architecture*. Tome Quatrième. Paris: Librairie Polytechnique; Cn Béranger; Éditeur, 1900.

energia (NASCIMENTO, 2017). Tudo isso, muitas vezes, dava origem a diversas vilas de ferroviários que posteriormente originaram cidades ou que serviram de mudança espacial das cidades já existentes (MATOS, 1990, p. 197). No que diz respeito a essas vilas, estas surgiam sob a forma de habitação, para um único empregado ou para toda uma equipe com ou sem suas famílias e, em alguns casos, até habitações de grande envergadura foram construídas (PASSARELLI, 2006, p. 364).

As novas edificações foram construídas segundo rígidos padrões tipológicos hierarquizados, agrupados em blocos de duas, quatro ou oito unidades com tamanhos e padrões de acabamento que variavam conforme a importância do funcionário na empresa, além de alojamentos para solteiros e casas isoladas para funcionários hierarquicamente superiores e engenheiro-chefe. Todas foram construídas em pinho-de-riça, madeira importada da Inglaterra que chegava ao Brasil já processada, sendo as estruturas simplesmente montadas no local (FINGER, 2013, p. 719).

Assim, a ferrovia trazia consigo elementos culturais, que se firmavam na paisagem, trazendo novas perspectivas, valores, hábitos e funções, desempenhando um importante papel promotor de mudanças no espaço geográfico. Consequentemente, houve o aumento do número de habitantes urbanos por onde a ferrovia passava. Possas (2001) afirma este fato quando explica as mudanças que se desencadearam na cidade de Bauru com a introdução da ferrovia:

Até os anos 20, a ferrovia foi quase que ímpar na propulsão das mudanças na vida da cidade. O trânsito da economia e de sua diversidade foi instrumento materializado do capital e dos negócios que se interiorizam. Agiu como fluxo das novas ideias e dos novos valores neste “chão de passagem” [...] E foi responsável pela vinda de muita gente, homens e mulheres de todos os níveis sociais, das mais diferentes etnias e culturas (POSSAS, 2001, p. 193-196).

Em alguns locais, as cidades foram se formando a partir das ferrovias e, em outros, as características das localidades iam se modificando a partir do momento em que as ferrovias adquirindo uma centralidade indutiva. Isso é o que mostra o estudo apresentado por Zorzo (2003, p. 9), que concluiu que a construção das ferrovias promoveu o crescimento das cidades e das redes urbanas, especialmente, no caso do Estado de Minas.

Nascimento (2017) atesta que a ferrovia trouxe maior crescimento populacional para a região servida, quando se compara ao crescimento médio da população em todo o Estado. Já Vencovsky (2006) assegura que as ferrovias interferiam na organização do espaço urbano, provocando fluidez e desenvolvimento em determinadas regiões, especialmente naquelas com maiores investimentos e melhores recursos.

Neste caso, pode-se dizer que esses acontecimentos trouxeram significativas mudanças nas condições de urbanização das localidades que margeavam as linhas ferroviárias (NOBERT, 1998, p. 13). Esses eventos estão relacionados de forma física, pessoal ou social com a função e o significado das coisas e como essas se modificam, sejam construídas, desconstruídas ou reconstruídas, elas deixam marcas, cicatrizes e memórias ao longo da paisagem. Sobre as marcas do passado expressas na paisagem, Santos; Carneiro (1996) as denomina rugosidades,

O que na paisagem atual, representa um tempo do passado, nem sempre é visível como tempo, nem sempre é redutível aos sentidos, mas apenas ao conhecimento. Chamemos rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos. [...] (SANTOS; CARNEIRO, 1996, p. 92)

Corrêa (1989) determina que as cidades que começaram a se desenvolver sob a influência de malha ferroviária tiveram dois destinos no século XIX: ou declinaram quando o sistema ferroviário se tornou obsoleto devido a política rodoviarista, ou mantiveram sua importância em função da expansão de suas linhas e consequentemente, influenciaram no crescimento econômico e demográfico das cidades onde foram implantadas (CORRÊA, 1989). Esse segundo modelo foi o destino, por exemplo, da cidade de Montes Claros, pois, para esse município, a construção da ferrovia resultou no seu desenvolvimento.

3.2 De Minas à Bahia: os trilhos transformando a paisagem

Minas Gerais já se apresentava como diversa dos demais territórios desde os remotos tempos coloniais. Duarte (2002) apresenta situações socioculturais, colhidas ao *modus vivendi* dos mineiros daquela época. Diferença marcante de Minas para o restante da colônia brasileira nessa época foi o desenvolvimento de uma camada da sociedade, que podia ser situada “entre os escravos e os grandes senhores, ricos e donos de muitos escravos”. (PEREIRA, 2005).

Essa camada média era formada por trabalhadores livres: comerciantes, artistas, artesãos, vendedores ambulantes, advogados, professores, funcionários públicos, militares e outros. Havia, ainda, muitos mulatos que eram carpinteiros marceneiros, seleiros, santeiros e entalhadores. Muitos desses trabalhadores eram libertos ou forros, que já haviam conseguindo sua almejada alforria. No entanto, a maior parte do trabalho cabia aos escravos, que além da

mineração, trabalhavam também no comércio, nos transportes, no serviço doméstico e muitas outras atividades. O mineiro costumava então “alugar os seus cativos a outra pessoa” (PEREIRA, 2005). Outra marcante característica da vida mineira colonial eram as grandes fazendas e as minerações, que utilizavam mão-de-obra escrava. Pereira (2005) lembra ainda que, como acontecia com a maior parte dos escravos, em Minas Gerais “custavam muito mais caro do que no resto da colônia e, por isso, muitos senhores os faziam trabalhar duramente, para compensar o investimento que haviam feito ao compra-los” (PEREIRA, 2005, p. 25).

Campos (2011) apontam que os povoados e as vilas cresceram sem projeto. As casas eram dispostas de acordo com a vontade dos moradores; as ruas seguiam os relevos, as calçadas eram bastante estreitas e, na maior parte, nem existiam. O local mais espaçoso das vilas geralmente era próximo às igrejas. A população mais pobre morava em habitações conhecidas como “choças” ou em casas de “pau-a-pique” (a infestação de “barbeiros” era comum e as doenças como “chagas” dizimavam a população tanto urbana, quanto rural). Os mais ricos habitavam sobrados com muitos cômodos, com mobiliário e utensílios vindos da Europa, de onde importavam pianos, bibliotecas e outros luxos burgueses.

Mas, com a implantação das ferrovias no século XIX no Brasil, a ordem social, demográfica e urbanística das cidades passou por profundas mudanças. Basicamente, diante das ameaças beligerantes de países vizinhos em áreas remotas e desabitadas, especialmente aquelas nas regiões norte e centro-oeste do Brasil, o papel da ferrovia, nesse caso, era o de unir e promover a produção agrícola, que influenciou na função estratégica de ocupação de territórios (GALDINO, 2015).

Mas, ainda assim, em Minas Gerais não foi diferente dos outros Estados do Brasil. A “[...] chegada da ferrovia resultou no surgimento de novos centros urbanos, que, posteriormente, foram transformados em povoados, distritos e cidades” (PEREIRA, 2010, p.97). Segundo Santos (2002),

[...] um dos primeiros reflexos da implantação ferroviária [...] foi relação que criou com as cidades pelas quais passou. As ferrovias passam a ser associadas ao surgimento, expansão ou decadência de vilas e cidades [...] A expansão ferroviária, no entanto, traria efeitos distintos sobre os núcleos urbanos por ela servidos em função do papel de cada um deles e da própria dinâmica da malha ferroviária (SANTOS, 2002, p. 81-82).

Uma vez geradas as riquezas, era preciso transportá-las. Eis a importância do transporte de trem para o Estado de Minas Gerais. Afinal, era preciso oferecer condições para que as pessoas e as cargas pudessem circular de um lugar para o outro e trouxessem mais

riquezas ao Estado. Minas é o estado brasileiro atualmente com a maior quilometragem de rodovias e ferrovias; contando com mais de 850 municípios e nenhum deles se encontra isolado, além de fazer limite com outros tantos Estados, Minas se comunica territorialmente com importantes Estados do País (SILVA, 2008).

“Atualmente, o tamanho da malha ferroviária mineira é de pouco mais de 5 mil km – a segunda maior do Brasil, embora seja pelo menos 50 vezes menor do que a malha rodoviária do estado, que é de 272 mil km”(ADRIELY, 2019, *online*). “O trem” marcou indelevelmente a história das Minas Gerais e dos mineiros, fazendo parte, dos aspectos culturais, econômicos e também afetivos da “mineiridade”, do acervo histórico material e imaterial do Estado de Minas Gerais, tanto que o trem se tornou um bem cultural característico das cidades mineiras, que faz parte da vida dos brasileiros, em geral. Porém, em Minas Gerais, tais bens culturais têm um papel especialmente importante, como é o caso, por exemplo, do trem e das festas religiosas (COSTA, 2018).

O vocábulo “trem”, sempre lembrado na fala dos mineiros, vem do latim “terem” que significa “algo, alguma coisa, qualquer coisa”. O uso costumeiro e cultural da palavra está também relacionado ao fato de Minas Gerais ser, comprovadamente, o Estado brasileiro com a maior quilometragem de ferrovias desde o início do século XX, sendo que, num passado recente, o trem foi o principal meio de transporte dos mineiros (DUARTE, 2002).

Tal era a importância de Minas Gerais para o país que houve um projeto expansionista inteiramente destinado às Minas Gerais, com a finalidade de integrar várias regiões do país, incorporando até a região do Norte de Minas Gerais. Como mostra a Figura 2, a estrada de ferro entraria no Norte de Minas vinda de Diamantina e Curvelo. Em três linhas férreas atingiria as cidades de Bom Fim, (atual Bocaiúva), Montes Claros e Grão Mogol, passando pelos povoados de Olhos d’ Água e Santa Cruz.

Figura 2 - Mapa do Estado de Minas Gerais: Vias de comunicações existentes em 1928



Fonte: ARQUIVO NACIONAL, 1928.

Um dos troncos faria a ligação Rio-Bahia e, ao ser efetivado, estendeu a Ferrovia Central do Brasil pelo Norte de Minas Gerais, seguindo da cidade de Montes Claros até Tremendal (Monte Azul) e daí até Bom Jesus dos Meiras (Brumado). É neste contexto de instalação da ferrovia no Norte de Minas Gerais, que se dá o novo movimento de ocupação do território do Norte de Minas em sua dimensão geográfica leste, de Montes Claros no sentido à Bahia, passando por Monte Azul (ALMEIDA, 2012).

A parte norte de Minas Gerais foi mais complexa do que outras partes do Estado devido a sua localização geográfica, principalmente em função do seu histórico de secas. Em outras regiões, há menos oportunidades de receber benefícios e incentivos federais e estaduais - após a primeira fase de expansão territorial e sua ocupação, a região Norte foi esquecida e não recebeu os mesmos incentivos das outras regiões (ALMEIDA, 2012).

Dividida por regiões, o norte de Minas Gerais está ligado à produção pecuária e quase não há sinais de industrialização. O desenvolvimento do Estado está em um nível médio, e as vantagens e o desenvolvimento de outras regiões também são evidentes. Vários estudos a consideram uma área de baixo índice populacional, o que comprova a racionalidade da população e o baixo investimento. No entanto, ao mesmo tempo, no projeto mineiro da SUDENE, a zona norte era um espaço não prioritário. Nesse caso, a instalação da Ferrovia constituiu a grande causa do estado brasileiro do norte de Minas Gerais e de toda a sua história, pois servia de conexão entre as várias outras regiões, ou seja, notou-se a posição do estado que servia de entroncamento entre as outras regiões do país (ALMEIDA, 2012).

Esses trilhos favorecem o processo de fomento ao comércio, os meios de transporte, os sistemas de comunicação e a estruturação urbana do norte de Minas Gerais, em especial a cidade de Montes Claros, principalmente por sua importância no desenvolvimento da região. Ao longo de todas as estações ferroviárias no norte de Minas, surgiram assentamentos, vilas, que se tornaram importantes para o desenvolvimento das cidades que já existiam, modernizando o ambiente e os costumes daquelas localidades (PEREIRA, 2010).

Porém, a realidade é que esse prometido “desenvolvimento” trazido com a instalação das estradas de ferro nem sempre foi real, especialmente avaliando as margens das estradas do Norte de Minas, pois ao contrário dos países que vivenciaram uma real Revolução Industrial, esta região fazia parte de um recém-nascido país em desenvolvimento (ESTEVA, 2000).

Urbino Vianna mostrou, há mais de um século atrás, a necessidade da ligação ferroviária de Montes Claros à estação da Estrada de Ferro Central do Brasil mais próxima que, à época, encontrava-se na cidade de Buenópolis, inaugurada em seis de setembro de 1914 e distante 74 quilômetros:

A «estrada de ferro» é a legítima e talvez única aspiração do sertanejo; benefício mais palpável que os governos podem conceder; meio profícuo de se encaminhar rapidamente o progresso, é ella que virá resolver, ou melhor, dar a chave de quanto problema se nos apresenta. Entretanto, modificam-se planos, paralisam-se obras, adiantam-se para as *calendas memoráveis*, o principal elemento impulsionador do nosso engrandecimento, por futilidades que seriam removidas se o governo assim o entendesse... (VIANNA, 1916, p. 239).

Antes do alerta de Urbino Vianna, já se tinha conhecimento da importância de uma ligação férrea de Montes Claros com centros mais desenvolvidos, esse tipo de ideia não se constituía uma novidade nas aspirações da região.

Portanto, é possível visualizar que a ferrovia passou a desempenhar um papel importante na melhoria da estrutura urbana das cidades do norte de Minas Gerais. Tentando conseguir uma participação maior no ambiente político, a ferrovia também mudou a vida das pessoas, trouxe comodidade, pois vinham na bagagem dos migrantes todos os produtos culturais e econômicos que pudessem ser transportados, mas junto a isso também vieram alguns problemas (DINIZ; LESSA, 2011).

Em estudo sobre os caminhos coloniais e ferroviários em Minas Gerais, Campos (2007, p. 3) apontou diversos atributos relacionados à dinâmica ocupacional ocorrida ao longo de toda a extensão da via e do entorno, que marcavam a forma de trabalho, o tipo econômico, o cotidiano e os mitos que permeavam a reprodução da estrada real e da história de Minas Gerais. Com o surgimento de muitos núcleos de povoamento, as mudanças na paisagem são perceptíveis, os centros de povoamento foram transformados em aldeias, vilas e cidades e, gradualmente, sofreram mudanças tecnológicas, sociais e culturais. No entanto, associado ao simbolismo cultural daquela época, na construção dessas estradas também eram identificados retratos de violência social, submissão de trabalho, falta de educação, de formação e ocupações urbanas sem projetos pré-definidos.

Durante o século XIX e início do século XX, o panorama político norte-mineiro era desolador. Segundo Figueiredo (2010), o norte de Minas, lugar distante, pobre e relativamente isolado, se tornou para muitos um típico exemplo de terra de coronéis. De fato, as condições socioeconômicas do sertão mineiro, desde a sua ocupação até pelo menos o final da década de 1920, sempre apresentaram índices inferiores às áreas mais prósperas do estado. Isto é, em termos econômicos, a área se manteve predominantemente associada às atividades primárias de caráter agropecuário (FIGUEIREDO, 2010, p. 161).

É possível, então, constatar a importância da estrada de ferro como elemento supostamente promovedor de progresso e com poder para civilizar e modernizar as regiões que ela atendesse. Desta forma, ter a estrada de ferro poderia ser o elo que faltava para se deixar o passado atrasado e alcançar o mundo moderno, tornando-se o desejo de qualquer localidade brasileira do século XIX (FIGUEIREDO, 2010, p. 98). Com isso, as estradas de ferro se tornaram um dos símbolos mais importantes desse novo momento de modernização para o Norte de Minas, associado ainda aos investimentos da SUDENE, a região prosperou (SANTOS, 2012, p. 2).

Mas, mais do que isso, as linhas férreas trouxeram impactos na urbanização do país, sobretudo por implicarem em cercas invisíveis entre povos socialmente segregados.

3.3 A segregação urbana pelas linhas férreas

A infraestrutura de transporte tem uma série de efeitos benéficos para a sociedade, por isso desempenha um papel vital para alcançar o desenvolvimento. A ferrovia é um símbolo de progresso e modernidade, proporcionando a expansão do sistema de transporte entre o final do século XIX e o início do século XX, minimizando os isolamentos geoespaciais da época, rompendo as restrições comerciais e barreiras de mercado (MARTINS; CAIXETA FILHO, 1998, p. 71).

Esses fatos mostram que a ferrovia possui uma lógica de expansão que se deve principalmente à abertura de novas linhas de produção e centros urbanos (dependendo da operação ferroviária). A expansão regional era vista como uma excelente oportunidade para expandir os negócios, onde o núcleo urbano passava a depender da ferrovia para conectar-se à rede da cidade estabelecida (CAMPOS, 2011).

Por outro lado, os proprietários dos meios de produção e aqueles que procuram imitar o seu estilo de vida, de certa forma estão decididos a viver em locais com elevados valores imobiliários, perto de locais de lazer, ou pelo menos que tenham recursos naturais mais visíveis. Em suma, para este público, a infraestrutura e os serviços devem estar presentes em um bom ambiente de moradia, com pavimentação de estradas, hospitais próximos às residências (públicos ou principalmente privados), escolas de alta qualidade, linhas telefônicas de resposta rápida, TV paga (cabos), etc. Portanto, para essa demanda social, deve haver uma organização geográfica que possa atender a todas as suas condições e manter seu alto padrão social.

Izidoro e Silveira (2019) consideraram que

Estes pressupostos são comprovados com o aparecimento de barreiras que interrompem o acesso entre essas classes distintas, visto que, tais separações podem ocorrer com o auxílio de meios naturais, como a localização de um rio ou de uma montanha, colocando em lados opostos os diferentes, ou através de meios antrópicos, como a construção de muros ou cercas. Mas todos estes aspectos possuem uma idealização e pessoas que o idealizam para isso, sendo os fatores políticos (detentores deste poder), embasados no poder econômico e determinante para a representação espacial dos locais (IZIDORO; SILVEIRA, 2019 p. 13).

Essa situação reflete fortemente a segregação de residência existente na sociedade capitalista, que tem produzido enormes divisões sociais e alta concentração de renda e poder entre as poucas comunidades restritas (geralmente confinados em condomínios fechados), o que representa uma espécie de segregação socioespacial (IZIDORO; SILVEIRA, 2019)

Para Santos (2006, p. 66) “[...] a paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza [...]”. Ou seja, é preciso entender que sentidos se expressam não só nas paisagens, mas também expressam os momentos políticos, sociais e econômicos importantes para determinar os grupos sociais e para revelar elementos visíveis e elementos invisíveis como igualdade social, miséria e riqueza, etc.

De fato, os vestígios deixados na paisagem podem ser vistos ao longo da linha férrea, mas com a continuidade do tempo, muda de sentido, enquanto transcorrem as atividades sociais, desde a supressão da vegetação à implantação de estradas, passando pela construção de vilas e todo o seguimento, ou com o surgimento de novas atividades econômicas, formas de habitação, expressões culturais, aspectos urbanos e todas as outras formas de produção e reprodução social, mostra que as cidades hoje estão cheias de vitalidade e necessitam ser revistas para que prossigam evoluindo de maneira mais adequada e planejada (SANTOS, 2006, p. 66).

Portanto, quando se fala em reprodução social, estará se referindo a moradias e comunidades definidas como unidades de reprodução sociais, enquanto que as fábricas e locais de trabalho será um local de produção, ou seja,

Existe vida ao longo dos trilhos, sendo latente a capacidade de sobrevivência do homem ao adaptar-se às situações mais adversas possíveis, buscando suprir as suas necessidades e diante disso produzindo novas dinâmicas e interagindo com a organização socioespacial imposta pela classe dominante (CORRÊA, 1999, p. 11).

Segundo Monte-Mor (2006), esta cidade é o resultado do aprofundamento da divisão do espaço social na comunidade, estimulado pelo contato e cooperação entre pessoas com estilo de vida e hierarquia social espacial produzidos dentro da comunidade, criando um fluxo regular de bens e pessoas entre as comunidades.

As ferrovias têm afetado historicamente o processo de construção e desconstrução da paisagem, principalmente no que se refere às questões econômicas, aos resultados do comportamento humano e às características sociais e espaciais de populações específicas.

O fato é que o crescimento de uma cidade está intimamente relacionado ao processo de desenvolvimento, seja induzido pelo processo de industrialização, seja pela ilusão do progresso ou, ainda, pelo processo de assentamento e reprodução populacional em uma determinada área, que gradualmente se torna uma cidade (SANTOS, 2008).

Segundo Castells (1983), a urbanização induzida pela industrialização provocou fortes transformações nos moldes da urbanização, no que se refere ao papel desempenhado pelas cidades e na estrutura interna destas cidades, sendo visto, portanto, como um processo de

“produção social das formas espaciais”. O impacto deste processo não está relacionado apenas no aumento populacional, mas principalmente na relação entre o espaço arquitetônico e a transformação da estrutura social. Assim, de acordo com Possas (2001), a construção das ferrovias e de seus edifícios ao longo da linha interferiu muito no espaço urbano, sendo que os centros urbanos das cidades precisaram se adaptar a esse intenso movimento de pessoas e suas necessidades.

Assim, verifica-se que o desenvolvimento da cidade de Montes Claros, mesmo não tendo sido iniciado pela implantação da linha férrea, foi promovido pela construção da ferrovia, e a ferrovia é refletida na cidade. Por um lado, ela apoia a ocupação urbana ao estimular a vida econômica, por outro lado, incentiva a formação de comunidades operárias próximas a suas estações. A ferrovia ajustou a escala econômica da região e alguns catalisadores que penetraram na cidade pronta para irradiar crescimento. As mudanças econômicas e culturais ocorridas na cidade alteraram os hábitos de vida, que estiveram relacionados às ferrovias (SILVA, 1989).

4 O ESPAÇO URBANO REGIONAL DE MONTES CLAROS – MG (2000 a 2010): E A (RE)PRODUÇÃO DAS SEGREGAÇÕES INDUZIDAS PELA SEPARAÇÃO DA LINHA FÉRREA

Localizado no norte de Minas Gerais, o município de Montes Claros ocupa uma área de 3.576,76 Km² quadrados e está situado a uma altitude de 650 metros, com longitude de 16°43'41" e latitude de 43°51'54" (MONTES CLAROS, 2020).

Montes Claros nasce no fim do período colonial brasileiro, sendo sua economia basicamente agrícola, voltada à exportação. A cidade se destacava por estar no entroncamento entre o lado Sul da linha, responsável pela produção cafeeira, e ao Norte pela extração de cacau, borracha e a produção de açúcar (OLIVEIRA, 1994). A entrada de Francisco Sá (nortemineiro) em 1922, no governo federal, no cargo de ministro da viação e obras públicas foi preponderante para o desenvolvimento da cidade, tendo em vista “suas intervenções junto aos governos estadual e federal para a extensão até Montes Claros das linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil” (OLIVEIRA, 1994, p.18). Francisco Sá considerava a cidade de Montes Claros como “*Coração robusto do sertão mineiro*” (SANTOS, 2015).

Em função de sua localização geográfica e do crescimento da rede viária, Montes Claros é listada como o segundo maior entroncamento rodoviário do país, tornando-se cidade polo do Norte de Minas (XIMENES, 2016). Contudo esta cidade tem importância não apenas para o norte de Minas, pois também é entroncamento de conexões com outros Estados e, em decorrência dessas suas localizações, a cidade recebe imigrantes do seu entorno e de boa parte de municípios situados no Nordeste e no Sul da Bahia, que se mudam em busca de melhores condições. Isso também contribuiu para sua expansão urbana, principalmente nos últimos anos (GOMES, 2007).

Por esta razão, a urbanização da cidade está diretamente relacionada à sua história política, econômica e até cultural. Assim, para se compreender o impacto do desenvolvimento urbano e socioespacial da região de Montes Claros, é necessário fazer um estudo mais aprofundado em relação a seus antecedentes históricos.

4.1 A produção do espaço de Montes Claros

Segundo registros históricos, Montes Claros tem sua narrativa iniciada no século XVI, quando a expedição Espinosa/Navarro, composta por 12 espanhóis e portugueses, pisam pela primeira vez em Minas Gerais. A parte norte do Estado, naquela época, era a

área onde os índios Anais e Tapuias viviam. Com isso, outras expedições e a busca pelos tesouros de Minas Gerais levaram à instalação de três grandes fazendas na região: Jaíba, Olhos d'Água e Montes Claros, esta última localizada à margem esquerda da cabeceira do Rio Verde Grande, próximo aos morros formados por xistos calcários, quase sem vegetação. Pelo alvará de abril de 1707, o Bandeirante Antônio Gonçalves Figueira obteve a sesmaria de uma légua de largura por três de comprimento, ou seja, 6 Km x 18 Km, constituindo-se na Fazenda de Montes Claros. Formigas foi o segundo povoado da Fazenda Montes Claros. Gonçalves Figueira, para alcançar mercado para o gado, construiu estradas para Tranqueiras na Bahia e para o Rio São Francisco, sendo grande o seu interesse de expansão do comércio de gados, e, com isto, procurou ligar-se ao Rio das Velhas e também à Pitangui e Serro. A região foi se povoando e a Fazenda de Montes Claros transformou-se no maior Centro Comercial de Gado, no Norte de Minas Gerais (MONTES CLAROS, 2006).

O processo de ocupação da região esteve fortemente relacionado à pecuária bovina extensiva, durante os séculos XVI e XVII, atividade estreitamente vinculada à açucareira. Estas atividades deram um impulso ao desenvolvimento econômico local nesse período. Posteriormente, no século XVIII, a exploração algodoeira constituiu um marco regional, uma vez que esta atividade foi significativamente ampliada na região, em resposta ao aumento da demanda externa influenciada pela Revolução Industrial. No século XIX, a borracha sobressaiu-se como um importante produto na pauta produtiva regional. Além destas atividades, o desenvolvimento regional esteve apoiado também na agricultura de subsistência - cultivo de arroz, feijão, milho e mandioca (CARDOSO, 1996; RODRIGUES, 1998).

A próspera localidade foi denominada então de Arraial das Formigas e, posteriormente, em Arraial de Nossa Senhora da Conceição e São José de Formigas, passando adiante a se chamar Vila de Montes Claros de Formigas e, finalmente, Montes Claros (MONTES CLAROS, 2006). Em 1857, a Vila Montes Claros de Formigas, que na época tinha pouco mais de 2.000 habitantes, foi favorecida por políticos que exigiam que a vila fosse transformada em cidade, uma vez que, nesse período, suas melhorias eram semelhantes a de outros municípios mineiros daquela época. Assim, a Lei nº 802, de 3 de julho de 1857, instituiu Montes Claros como município (GRAÇA, 2009).

Diferentemente do que ocorre em outras partes da região, a cidade de Montes Claros passou por um processo de modernização no final do século XIX. Entre 1848 e 1876, as ocupações relacionadas ao artesanato, comércio e administração pública aumentaram. Além disso, no final do século XIX e início do século XX, antes mesmo da chegada da Ferrovia Central do Brasil, algumas fábricas foram instaladas na cidade (SILVA, 2011).

A atividade industrial, no entanto, deu-se por volta dos anos de 1882, com a implantação da primeira fábrica de fiação e tecelagem, objetivando a industrialização do algodão produzido na região, que se denominou popularmente “Fábrica do Cedro”, passando a chamar, posteriormente, Fiação e Tecelagem Santa Helena (Montes Claros, 2015).

A intensificação da economia local foi possibilitada a partir da implantação das ferrovias no início do séc. XX, proporcionando a ampliação das relações comerciais do Norte de Minas com as demais regiões do país. Também a chegada da ferrovia com a Estrada de Ferro Central do Brasil, colocava Montes Claros em foco, obrigando a implementação de estradas de rodagem para o escoamento das mercadorias que aqui se concentravam para posterior distribuição (SANTOS, 1997).

Contudo, a consolidação do capitalismo na região verificou-se em fins da década de 60, possibilitada, sobretudo, pela intervenção estatal, planejada através da atuação da SUDENE e da Companhia para o Desenvolvimento do Vale do São Francisco (CODEVASF), entre outros órgãos (RODRIGUES, 1998).

Somente em 1963, o norte de Minas Gerais foi incluído no órgão regulador. O objetivo da agência era de estreitar o hiato de produtividade entre a região Nordeste e as regiões centro e sul do país, e modernizar a região por meio de projetos industriais e agrícolas (SILVA, 2011).

As características geográficas e socioeconômicas da região permitiram considerá-la como sendo uma região de transição entre o Sudeste e o Nordeste brasileiros. Apesar de estar localizada no Sudeste brasileiro, apresenta indicadores socioeconômicos e alguns aspectos físico-geográficos semelhantes àqueles existentes na região Nordeste. Estas especificidades constituem o motivo da sua inserção na área de abrangência da SUDENE (CARDOSO, 1996).

Essa característica de sertão, portanto, foi um vetor para as mudanças na localidade. Antes da SUDENE, vários órgãos foram criados no intuito de sanar os problemas das secas no Nordeste ou minimizá-los. Em 1909 criou-se a Inspetoria de Obras Contra as Secas (IFOCS), permitindo um maior conhecimento das características físico-ambientais do semiárido regional; em 1945 criou-se o Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS) que substituiu a IFOCS, objetivando a construção de obras para prevenir e minorar os efeitos das secas; em 1948 foram criadas a Comissão do Vale do São Francisco (CVSF) e a Companhia Hidrelétrica do São Francisco (CHESF), com o objetivo de explorar as possibilidades econômicas do Rio São Francisco e seus afluentes. A CVSF deveria atuar por um período de 20 anos, recebendo recursos correspondentes a um valor anual não inferior a 1% da renda tributária da União. Em 1952 foi criado o Banco do Nordeste do Brasil (BNB), cuja área de

atuação foi estabelecida em função do Polígono das Secas (incluindo-se a Região Mineira do Nordeste - RMNE). É importante ressaltar que a RMNE foi incluída no Polígono das Secas⁶ em 1946, através do Decreto-Lei nº 9.857, que atribuía ao DNOCS a função de:

(...) realização de todas as obras destinadas a prevenir e atenuar os efeitos das secas na região (...) na área compreendida entre a margem direita do Rio São Francisco desde Barra no Estado da Bahia, até Pirapora, Estado de Minas Gerais, a linha Montes Claros e a linha Montes Claros-Amargosa, no Estado da Bahia (BRASIL, 1946, p. XX).

A autarquia tinha por fim planejar e promover o desenvolvimento da região Nordeste. Inicialmente, o subdesenvolvimento desta região era atribuído apenas ao fenômeno das secas, sendo que posteriormente constatou-se que estava diretamente relacionado ao modelo de desenvolvimento implementado no Brasil, cujas políticas adotadas contemplaram, sobretudo, a região Sudeste, alargando as diferenças entre esta região e as demais, especificamente a região nordestina (CARDOSO, 1996).

A SUDENE⁷ foi criada em 15 de dezembro de 1959, através da Lei nº 3.692, que abrangeu 42 municípios do Norte de Minas Gerais, dentre os quais fazia parte a cidade de Montes Claros, consistindo, na opinião de alguns autores, num ato pioneiro por parte do Governo Federal em termos de fomento e planejamento regional (OLIVEIRA, 1996). A área do Polígono das Secas foi ampliada em 1951, pelo Decreto-Lei nº 1.348, incluindo (...) a cidade de Barras, no Estado da Bahia (...) as cidades de Pirapora, Bocaiúva, Salinas e Rio Pardo, no Estado de Minas Gerais, cidades de Vista Nova, Poções e Amargosa, no Estado da Bahia (...)”⁸.

Com o passar do tempo, a cidade continuava crescendo e se desenvolvendo. Não obstante, alguns entraves se manifestavam como gargalo para a efetivação das pretensões que a SUDENE obstinava para a região. O setor de infraestrutura - energia, transporte e telecomunicações - constituía entrave ao desenvolvimento econômico, dificultando a instalação de unidades produtivas. Assim, o primeiro passo da agência de desenvolvimento

⁶ As constituições brasileiras de 1934 e 1946 já manifestavam uma preocupação com o problema das secas. Neste sentido, destinava-se uma fração de 4% e 3%, respectivamente, da receita tributária da União para combatê-lo. Daí, a definição de “Região das Secas” ou “Polígono das Secas” para fins de aplicação destes recursos.

⁷ Para outras informações sobre a SUDENE ver, entre outros: Oliveira (1996) e Cardoso (1996).

⁸ Em 1976 passaram a integrar o Polígono das Secas as áreas à margem esquerda do Rio São Francisco, dos municípios de São Francisco, Manga e Januária. Após 1998, um total de 54 municípios do Vale do Jequitinhonha também foi incorporado à área da SUDENE, o que em extensão territorial (em Minas Gerais) totalizou 173.379 km².

foi conectar a cidade ao sistema CEMIG em 1965, com energia da represa de Três Marias (GRAÇA, 2009).

Todavia, a importância dada a influência da SUDENE não se acopla ao nascimento de Montes Claros, mas a sua transformação, marcada pelo incentivo à expansão industrial e agropecuária. Ou seja, a SUDENE foi para a região norte-mineira, durante sua estada e existência, um instrumento promotor de desenvolvimento regional, que possibilitou a Montes Claros o delineamento de centro regional, bem como sua polarização para os diversos grandes centros (SANTOS; CARNEIRO, 1996).

Assim, tem-se na trajetória histórica de Montes Claros dois momentos distintos, um divisor de águas: antes da SUDENE e depois da SUDENE. A partir de 1964, quando se dá a aprovação do primeiro projeto industrial na região mineira da SUDENE, iniciou-se uma transformação no processo de desenvolvimento regional. A cidade de Montes Claros constituía-se a partir daí como polo industrial regional, tornando-se atrativo para os empreendedores locais, assim como para empresários de grandes centros, que passaram a perceber no município norte-mineiro um futuro promissor para a implantação de grandes empresas, (hoje conhecida pelo Distrito Industrial). Inúmeras indústrias foram se instalando, abrindo portas para o emprego industrial. Indivíduos de todas as regiões brasileiras vieram em busca de trabalho.

Contudo, essa ascensão se firmou mesmo a partir dos anos 1970, a partir de um estudo realizado pela Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana do Ministério de Planejamento (CNPU), que elaborou uma série de classificações conceituais para as cidades médias brasileiras, justificando a importância de se estudar essas cidades, e traçou hipóteses para sua classificação funcional, dando origem ao Programa Nacional de Apoio às Capitais e Cidades de Porte Médio (PNCCPM). Entre as cidades beneficiadas pelo PNCCPM, Juiz de fora e Montes Claros foram as únicas do Estado de Minas Gerais a receber investimentos e, como parte das ações do programa, em 1980, Montes Claros foi contemplada com o *Projeto Cidade de Porte Médio*. (PEREIRA; LEITE, 2004).

Sobre o espaço na questão da teoria crítica, Limonad (1999) explica que até os anos 1970 ele era visto como um fator externo à dinâmica social e que, a partir daquela década, se inicia a produção teórica acerca do espaço e da urbanização em si, personificados no que a autora chama de uma economia política da urbanização e do desenvolvimento. O campo de análise urbana foi ampliado em diversos setores a partir de estudos políticos e sociais e principalmente sobre a reprodução da força de trabalho e consumo coletivo.

O urbano poderia assim ser considerado não simultaneamente tanto o lugar da reprodução das relações de produção, quanto o lugar de reprodução das relações de produção, referentes aos bens e meios de produção, quanto o lugar da reprodução da força de trabalho. [...]. Ao nível do capital o urbano se espraia como novas formas de apropriação e ocupação do espaço, que resulta em uma estruturação territorial da produção. No nível da força de trabalho o urbano dissemina-se como um modo de vida dos trabalhadores e sua efetiva inserção na produção e que conduz a uma redistribuição territorial da população. A “combinação desta estruturação e distribuição transforma a face do território e engendra (novos) padrões de urbanização (LIMONAD, 1999 p. 86-87).

A SUDENE tinha, portanto, a difícil tarefa de combater o problema do subdesenvolvimento nordestino. No entanto, passadas quatro décadas, este problema persiste⁹. Contudo, não se pode deixar alheio às considerações que tal desenvolvimento também provocou intensa migração na localidade e esvaziamento de setores rurais, face ao êxodo rural.

Como consequência, Montes Claros foi beneficiada com o Distrito Industrial, que passou a crescer continuamente, oferecendo oportunidades para diversas empresas, que trouxeram para a cidade um desenvolvimento socioeconômico muito significativo. Como reflexo dessa evolução, mais recentemente, esse desenvolvimento não é afetado apenas pela expansão do comércio e da indústria, mas também pela concentração de universidades estaduais e federais, além de faculdades privadas, e isso, por conseguinte, afeta e incentiva a cidade a firmar sua liderança no processo de desenvolvimento regional (FRANÇA, 2007).

“Montes Claros é o resumo do Norte”, já dizia Haroldo Livio¹⁰. O fato é que, em comparação com a história das grandes cidades, Montes Claros passou de aldeia a polo industrial em muito pouco tempo. Enquanto progride, a população montesclarenses atualmente pode tirar proveito de uma rede eficaz de serviços públicos e privados, áreas industriais de rápido crescimento e extensos complexos culturais e de lazer para se estabelecer como um centro urbano, mas este progresso acelerado trouxe alguns entraves.

4.2 A formação urbana de Montes Claros: o início da segregação socioespacial

Montes Claros, de acordo com Oliveira e França (2013), se mostra como um exemplo de desenvolvimento econômico e que, nos últimos vinte anos, teve impulsionado seu processo

⁹ No início de 2001 a SUDENE foi extinta, sendo instituída a ADENE (Agência de Desenvolvimento do Nordeste).

¹⁰ Dr. HAROLDO LÍVIO DE OLIVEIRA 2º Vice – Presidente da **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Montes Claros, Volume II, 2006-2007.**

de urbanização, sobretudo em função do setor da construção civil que tem modificado a paisagem por meio da implantação de edifícios e condomínios residenciais horizontais e verticais (PEREIRA; LEMOS, 2004; SOARES, 2005; FRANÇA, 2007).

Com essas considerações, França (2007) mostra que assim como ocorre nas cidades médias, Montes Claros (MG) caminha para a descentralização, com a formação dos subcentros da cidade, ou seja, “[...] o núcleo central deixou de ser um espaço monopolista único de produção e reprodução de atividades econômicas que atendam às necessidades da população. [...]”

Dados apresentados pelo IBGE (2010) mostram claramente essa mudança na urbanização da cidade, como pode ser observado no quadro comparativo da população do Município de Montes Claros entre os anos de 1960 e 2010, estendendo-se com as estimativas até 2019, conforme segue:

Tabela 1 – Aspectos demográficos de Montes Claros entre os anos de 1960 a 2020

População	1960	1970	1980	1991	2000	2010	2019*
Urbana	43.093	85.154	155.313	227.295	289.223	344.427	-
Rural	62.855	31.332	21.995	22.270	17.724	17.488	-
Total	105.982	116.486	177.308	249.565	306.947	361.915	409.341
Grau de Urbanização (%)	40,66	73,10	87,60	91,08	94,21	95,00	95,00

Fonte: IBGE 2010 *Estimativa IBGE 2019.

Esses dados indicam que o grau de urbanização da cidade passou de 40,66% em 1960 para 73,10% em 1970 e, em 2010, esse valor era de 95%. Nos últimos anos, ele apresentou um aumento significativo de 17,9%. Estimativas do IBGE (2019) em comparação a 2010 mostram que a população do município é de aproximadamente 409.341 residentes, dos quais aproximadamente 95% residem na área urbana, tornando-o o sexto município mais populoso de Minas Gerais.

Isso significa dizer que a área do município, frente à distribuição populacional, confirma o crescimento exagerado da densidade populacional, ou seja, aproximadamente 93% da população global da cidade estaria inserida em apenas 2,8% da área sede do município, enquanto somente 7% desta população estaria compondo a zona rural com uma extensão de 93% da área total (MONTES CLAROS, 2014). A distribuição de área na mesma região é igual a: 3.576,76 km² total divididos em: 97,00 km² de Sede, contra 3.479,79 km² na zona rural (IBGE, 2017).

Por isso, ainda que seja detectada uma queda da taxa de crescimento populacional razoável nos últimos anos, a proporção da população e do desenvolvimento urbano só tende a aumentar (GOMES, 2007).

Montes Claros atualmente é formada por dez distritos e o distrito-sede é subdividido em cerca de 200 bairros e povoados. A cidade conta com diversos atrativos naturais, históricos ou culturais. Com uma população predominantemente urbana, o município é um local em franco crescimento, principalmente no que diz respeito à construção civil (construção de prédios, casas, apartamentos, lojas, dentre outros).

Conforme já afirmado anteriormente, a cidade de Montes Claros é considerada polo de desenvolvimento regional do Norte do Estado de Minas Gerais, exercendo significativa influência sobre os demais municípios da Região do sul da Bahia. Além de desempenhar um importante papel como centro urbano comercial, industrial e de prestação de serviços, é também polo cultural e universitário. A localização geográfica do município é privilegiada, considerando o segundo maior entroncamento rodoviário nacional, dispondo para o escoamento de produção de rodovias como as BRs 135, 365, 251 e 122. No transporte aéreo, o aeroporto Mário Ribeiro é dotado de infraestrutura capaz de suportar a operação de aeronaves de grande porte, e conta, atualmente, com uma média de 05 (cinco) voos diários das companhias aéreas Gol e Azul. A economia, originalmente voltada para a agricultura e pecuária, sofreu transformação a partir dos incentivos fiscais e financeiros concedidos pela Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), que fez com que grandes indústrias do contexto nacional e internacional se estabelecessem no município, como a Coteminas, Elster Medição de Água S.A, Lafarge, Nestlé, Novo Nordisk, Valle S.A. Mais recentemente, a multinacional do setor farmacêutico, Eurofarma, anunciou a instalação de uma unidade em Montes Claros, com o investimento inicial previsto de R\$ 200 milhões e que deverá gerar mais de 500 (quinhentos) empregos diretos. O setor educacional destaca-se regionalmente em razão das instalações de importantes centros universitários e faculdades, como: diversos campus da Universidade Estadual de Montes Claros (UNIMONTES), da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e do Instituto Federal do Norte de Minas Gerais (IFNMG). Conta, ainda, com vasto número de instituições na rede privada de ensino superior, ensino médio, ensino infantil, e com o Conservatório Estadual de Música “Lorenzo Fernandez”.

Montes Claros é referência regional na prestação de serviços de saúde, possuindo ampla rede de hospitais, consultórios e clínicas médicas, além de hospital universitário

(UNIMONTES), laboratórios, com capacidade de procederem aos mais diversos tipos de exames e análises laboratoriais.

O setor cultural e religioso é bastante dinâmico e atuante, sendo que festas folclóricas e religiosas são mantidas há mais de uma centena de anos – como é o caso das “Festas de Agosto” que festejam São Benedito e Nossa Senhora do Rosário, com as “dançantes”, Marujos, Catopês e Caboclinhos. A culinária, tipicamente norte mineira, é cultuada em Montes Claros, com o arroz com pequi, carne-de-sol e nas bebidas artesanais, a cachaça e o licor de pequi. (Dados do IBGE – 2010/17 e literatura historiográfica local).

Porém, de acordo com a pesquisa de Gomes (2007), esses mesmos fatores que têm contribuído para o crescimento populacional de Montes Claros, também colaboram para o agravamento dos problemas de infraestrutura. Segundo Gomes (2007, p. 56), como resultado da expansão urbana, ocorreram dois processos:

A expansão do tecido urbano para além dos limites das cidades representando o deslocamento das classes de baixo poder aquisitivo, das áreas centrais, em direção à periferia, num processo de periferização, como também, em diferentes tempos e sociedades, o deslocamento para a periferia das populações ricas em busca de qualidade de vida e privacidade, optando por residir em loteamentos residências fechadas (condomínios fechados) (GOMES, 2007, p. 56).

Porém, antes do surgimento desse nível de expansão horizontalizada, Montes Claros sofreu um processo de verticalização, comum de acontecer nas cidades Médias, ou seja, conforme Malta *et al.* (1993) explicaram, Montes Claros já havia experimentado a verticalização na década de 1950. No processo, os edifícios raramente ultrapassavam os três andares, até que os padrões coloniais fossem abandonados e as técnicas modernas de construção que ainda foram usadas até 1950, quando a altura dos edifícios começou a variar entre 3 e 10 andares. Em 1960, teve início a construção do Hotel ACIMC (hoje Monterey Hotel), localizado na Rua Dom Pedro II e com 12 andares. A figura a seguir mostra o processo de verticalização da cidade em meados dos anos 1970.

Figura 3 - Vista parcial de Montes Claros – MG anos 70



Fonte: GRAÇA, 2009.

Malta *et al.* (1983) esclarecem as características iniciais da verticalização montesclarenses:

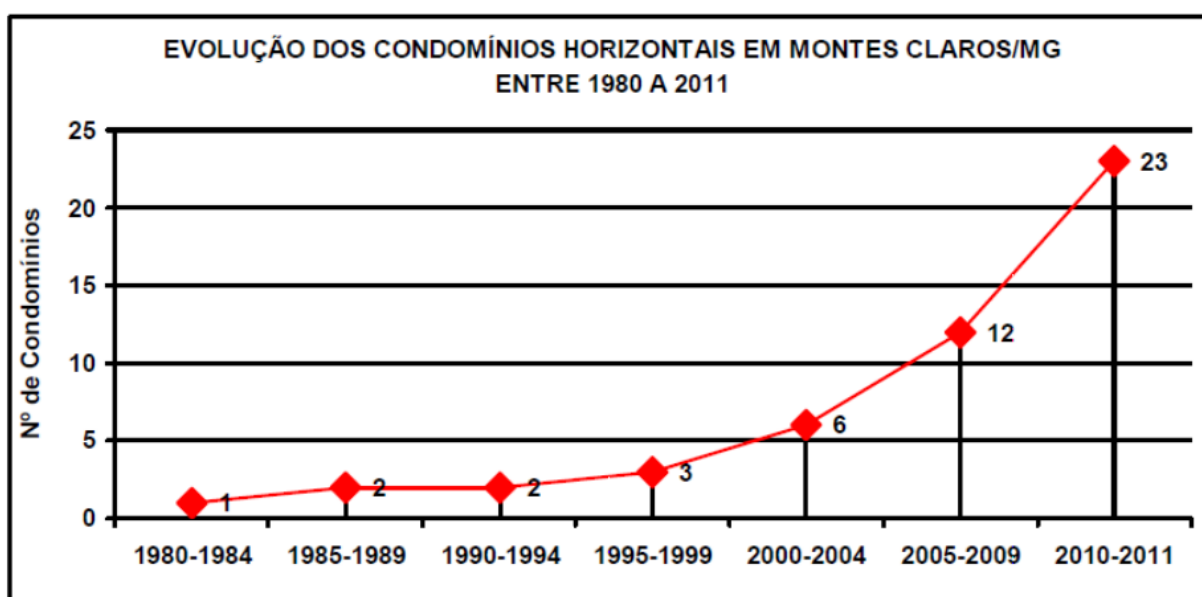
[...] toda cidade polo tende a ter um processo de verticalização, Montes Claros não foge à regra, mas pode-se constatar que na parte histórica ainda permanecem os primeiros casarões em 1886, situados nas proximidades da Praça Dr. João Alves Rua Justino Câmara, D. Eva, Cel. Celestino e outros no núcleo central da cidade erguidos por imitação de modelos e status social. Outra edificação que destaca o crescimento vertical da época é prédio da Catedral de Nossa Senhora Aparecida (1928) que tem altura aproximada de 42 a 44 metros, equivalente a um prédio de quatorze andares, que foi por muito tempo a edificação mais alta da cidade. (MALTA *et al.*, 1983, p. 80).

A partir da década de 1980, com o surgimento de novas áreas a cidade de Montes Claros se expandiu, as pessoas perceberam a rápida expansão da área construída. Obviamente, o sinal desse período foi o aumento da especulação imobiliária. Atualmente, o entorno da cidade ocupa uma área de 97 quilômetros quadrados. O processo de verticalização não se limitava mais apenas à área central, mas também se manifestava nas áreas de classe média alta próximas ao núcleo central, como Ibituruna, Melo, Funcionários, etc. De acordo com França (2007, p. 137):

A verticalização tem sido observada, também, na zona sul de Montes Claros, que compreende bairros de população de classe média e alta, como, por exemplo, Ibituruna, Melo, Todos os Santos, Panorama, São Luiz, Morada do Sol. Essas áreas reúnem amenidades, tais como, proximidade com o núcleo central e a rodoviária, além de importantes empreendimentos econômicos, tais como o shopping-center, universidade e faculdades (FRANÇA, 2007, p. 137).

Melazzo (2001) compreende que essas configurações espaciais surgem como “resultado de estratégias espaciais de agentes imobiliários que atuam no mercado de terras urbanas”. Oliveira (2010, *apud* OLIVEIRA; FRANÇA, 2012, p. 6) apresentou um gráfico que demonstra a expansão urbana dos condomínios horizontais na cidade de Montes Claros em ascensão a partir do ano de 2000 (FIGURA 4), quando a cidade passou a ganhar novas condições de crescimento socioeconômico, com o crescimento dos investimentos industriais e universitários, influenciando assim tal expansão:

Figura 4 - Evolução dos condomínios horizontais em Montes Claros/MG entre 1980 e 2011

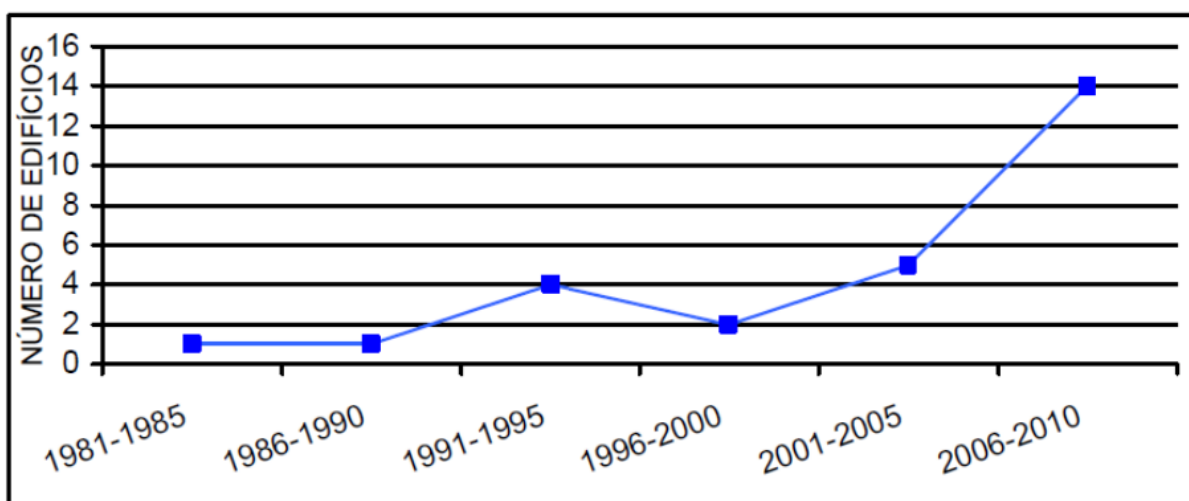


Fonte: OLIVEIRA, 2010 *apud* Oliveira; França (2012), p. 6.

Embora em 2011 a cidade média de Montes Claros já totalizasse 23 condomínios fechados, dado verificado no estudo apresentado por Meireles *et al.* (2014), no Fórum de Ensino Pesquisa e Extensão da Universidade Estadual de Montes Claros, FEPEG, identificou-se através de pesquisa nos registros públicos dos cartórios da cidade um total de 37 empreendimentos horizontais até o mês de setembro de 2014.

Do mesmo modo, Oliveira e França (2013) apresentam em seus estudos uma análise do processo de verticalização da cidade de Montes Claros, observado desde 1980 (FIGURA 5).

Figura 5 - Evolução no processo de verticalização em Montes Claros no período de 1981-2010



Fonte: OLIVEIRA, 2010 apud Oliveira; França (2012, p.10).

Segundo Gomez e Monte-Mór (2007, p. 5), a transformação da cidade se “refletiu diretamente na configuração de sua estrutura urbana”, tendo sofrido uma mudança regional relativamente rápida, começando a aparecer os problemas típicos de qualquer grande e média cidade brasileira não planejada, envolvendo a distribuição desigual de habitação e economia.

Isto posto, considera-se que, assim como ocorreu com tantas outras cidades brasileiras, Montes Claros surgiu da necessidade de expansão e sem dar o destino correto ao uso e ocupação do solo habitado, ainda que hoje a cidade tente adequar-se o conceito de bem-estar e a qualidade de vida das pessoas (CARLOS; SOUZA; SPOSITO, 2013).

4.3 A produção da vida nos territórios da segregação socioespacial Norte/Sul e Leste/Oeste na Cidade de Montes Claros

Os trilhos da central chegaram a Bocaiúva em 1923. Em decorrência disto, a cidade se expandiu e presenciou o crescimento de seu comércio, se tornando um centro comercial, até o

momento em que houve o prolongamento da estrada de ferro até Montes Claros (LESSA, 1995, p. 192).

Em 1926, Montes Claros se tornou o eixo da Ferrovia Central do Brasil no Norte de Minas, com a construção de um novo ramal da estação de Corinto para Montes Claros, que acabou se tornando o final da linha principal, fazendo com que o antigo trecho se tornasse o ramal de Pirapora. Desde então, a cidade começou a sofrer com o aumento expressivo da produção imobiliária. Em 1º de setembro de 1926, foi inaugurada a ferrovia em Montes Claros. Em 1930, o projeto ferroviário foi paralisado em função da crise política daquela década e da Segunda Guerra Mundial. No entanto, a chegada da via férrea e a sua persistência deram este impulso às pessoas, que constituiu esta cidade como um espaço em desenvolvimento administrativo e comercial (ALMEIDA, 2012).

Em 1948, a linha de Montes Claros foi prolongada até Monte Azul, final da linha onde havia a ligação com a R. F. Leste Brasileiro que levava o trem até Salvador. Pela linha da Central do Brasil passavam os trens para São Paulo (até 1998) até Barra do Piraí, e para Belo Horizonte (até 1980) até Joaquim Murtinho, estações onde tomavam os respectivos ramais para essas cidades. Antes desta última, porém, havia mudança de bitola, de 1m60, na estação de Conselheiro Lafaiete (SILVA, 2016).

Depois que a ferrovia chegou a Montes Claros em 1926, a “Maria fumaça” retornou ao norte de Minas Gerais em 1941. Com o surgimento dos projetos de expansão da ferrovia, aumentou a oferta de mão de obra, e a região onde está localizada a ferrovia passou a receber pessoas de todo o mundo, principalmente do Nordeste do Brasil, e com elas vinham também suas famílias. Com os benefícios da passagem da ferrovia na região, o valor dos terrenos ao longo da margem foi aumentando e seus proprietários se beneficiando disto. Por outro lado, interessados em demarcar seus territórios, os proprietários dos terrenos daquela região participavam da fabricação das travessias, pensando em beneficiar pessoas nas áreas que foram divididas pela linha, como transporte de mercadorias e outros serviços (ALMEIDA, 2011).

A construção do prédio da Estação, como é visto atualmente, (FIGURA 6), se constituiu como um dos marcos de evolução na cidade em 1960.

Figura 6 - Estação Ferroviária da Central do Brasil em Montes Claros nos anos 60



Fonte: CIDADE MINEIRA, 2020.

Figura 7 - Estação Ferroviária de Montes Claros, anos 80



Fonte: CIDADE MINEIRA, 2020.

Figura 8 - Estação Ferroviária de Montes Claros, anos 80



Fonte: CIDADE MINEIRA, 2020.

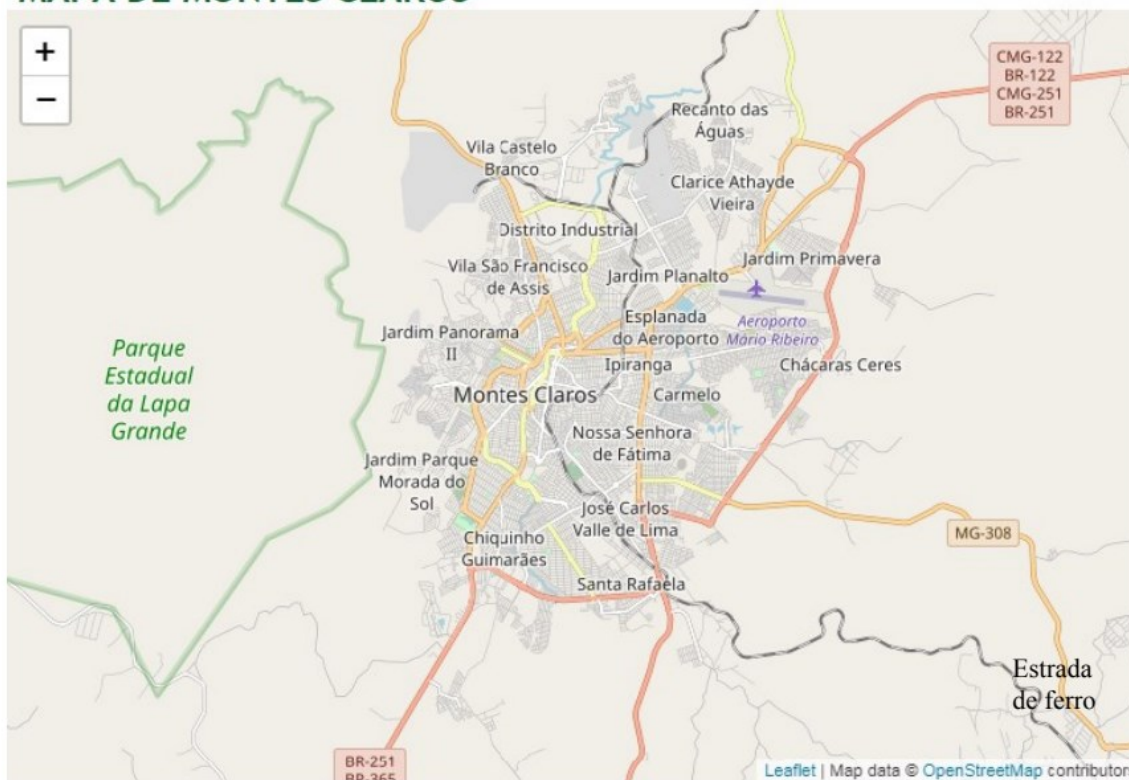
Todavia, conforme lembra Martins (2010, p. 2), nada era mais ansiado pelas comunidades interioranas do que a chegada dos trilhos e dos trens. Estar ou não na margem da ferrovia poderia significar, para essas populações, dádiva de vida promissora ou maldição de estagnação, quando não de decadência lenta até a morte, a depender do destino de seus trilhos.

Assim, “a chegada da ferrovia levou ao surgimento de novos centros urbanos, que depois se transformaram em vilas, regiões e cidades” (PEREIRA, 2010, p. 97). Essas pegadas promovem o processo de promoção do comércio, dos meios de transporte, dos sistemas de comunicação e da estruturação urbana das cidades do norte de Minas Gerais, em especial as cidades de Pirapora e Montes Claros (PEREIRA, 2010).

Em Montes Claros há uma linha férrea em formato de ípsilon (Y), cuja extensão é de 16,5 km na área urbana. A partir do pátio localizado no centro do município (onde também se localizava a estação, central de gestão) desenvolve-se a linha sob concessão da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), que foi extinta em 1997 a partir da privatização sob a concessão da FCA – Ferrovia Centro Atlântica (FIGURA 9).

Figura 9 - A extensão da linha ferroviária que passa pela cidade de Montes Claros- MG

MAPA DE MONTES CLAROS



Fonte: GUIA MAIS, 2020.

Retomando aos fatos históricos referentes à chegada da ferrovia no município de Montes Claros (MG), enfatiza-se em Lessa:

- No sertão do Norte de Minas, festas e inauguração marcaram a construção do ramal de Montes Claros (década de 20), contando com presença do ministro da viação e de comitiva de notáveis.
- O ministro Francisco Sá aparece na tradição da história oficial de Montes Claros como “único” responsável pela implantação da ferrovia.
- A visita do citado ministro, em 1924, com todas as suas festividades e homenagens comuns nas pequenas cidades, já marcava a separação de classes sociais (separando festejos “dos operários”, de funcionários dos correios e telégrafos, mostrando uma face das relações sociais na região).
- Os operários presentearam o ministro com um “artístico quadro composto por variações de madeiras da região, confeccionado por marceneiro local.”
- Já os funcionários dos correios e telégrafos ofereceram ao ministro “uma artística bengala de madeira de lei, encastrada de ouro e cravejada de diamantes, com dedicatória. (1993, p. 182)

A década de 1920 no município de Montes Claros é marcada, então, pela expectativa da implementação da ferrovia. Esta chegada gera intensas atividades imobiliárias quanto a sua localização e às inúmeras possibilidades de desenvolvimento econômico local, atreladas à

chegada da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). A inauguração do trecho de 62 Km de extensão entre Bocaiuva e Montes Claros, se tornou então símbolo de progresso e comunicação entre a cidade e o resto do país em 1926. A elite montesclarenses, composta em sua maioria por fazendeiros pecuaristas, os chamados coronéis, inaugurava então uma nova era: a do cinema; das luzes; da pompa; das janelas de veículos, tudo isso graças ao trem, mensageiro do progresso (LESSA, 1993).

Como consequência disso, a hierarquia social explícita se coloca claramente acima do lugar efetivo dos operários e dos trabalhadores rurais, que representavam a grande maioria dos trabalhadores de Montes Claros. E, na busca de esconder o mundo agrário, predominante visíveis nos sertões norte mineiro, os poderosos faziam com que a classe trabalhadora ficasse do “lado de lá” da linha enquanto que eles assumiam o poder do centro da cidade (LESSA, 1993, p. 183).

Além dessa disputa social, havia ainda a disputa pelo poder local, travada pelo Deputado Federal Camilo Prates (“dono” da banda de música Euterpe) e pela família Alves, representada pelo Deputado Federal Honorato Alves. Isso também foi uma condição responsável pela divisão da cidade em dois territórios distintos: “os de baixo” e “os de cima”, duas facções político-sociais.

No imaginário da elite montesclarenses, aspectos como pobreza, prostituição, ocupações irregulares e os bairros que surgiam na periferia da cidade eram resultado negativo das migrações verificadas em Montes Claros a partir da implantação da linha férrea e seus diferentes canais. “Montes Claros foi o principal ponto de convergência do fluxo migratório da região absorvendo camponeses e migrantes do norte e noroeste de Minas e parte do sul da Bahia.” (GOMES, 2007, p.67). Dentro deste contexto, essa elite manifestava-se, mesmo que dissimuladamente, sua insatisfação com os pobres e mendigos que ocupavam o centro da cidade.

Mas certamente a pobreza encontrou seus meios de reprodução, conservando destaque na vida da maior parte dos habitantes. E, procuremos razões às permanências ou às rupturas, o processo migratório apresenta-se de fato como elemento explicativo incontornável (CARDOSO JÚNIOR, 2008, p. 49).

Veloso (2007) ressalta que administradores locais passaram então a divulgar o risco de epidemias que poderiam surgir vindos da população de baixa renda e que poderia atingir os moradores (elite) locais. Destaca-se nesse período, a construção de um conjunto habitacional no Bairro Bonfim, atual Morrinhos, que objetivava a remoção da população carente da área central da cidade, pautado no discurso bem trabalhado do poder local, de melhoria nas

condições de vida e habitabilidade a seus novos moradores, desencadeando o processo de segregação sócio espacial na cidade. Leite (2011) destaca que a primeira ocupação irregular/favela de Montes Claros ocorreu na década de 30, em consequência das demissões de trabalhadores rurais por seus empregadores motivados pelas alterações das leis trabalhistas ocorridas no período, que garantiam uma série de direitos a estes trabalhadores. Tal situação resultou em uma migração campo/cidade e na impossibilidade de aquisição de moradia em terrenos regulares, estas pessoas ocuparam áreas vazias nas periferias da cidade, “a favela mais antiga de Montes Claros é a favela dos Morrinhos, pois está localizada no morro Dona Germana, com sua ocupação iniciada no ano de 1936.” (LEITE, 2011, p.204).

A periferia se tornou, na primeira metade do século XX, parte integrante da paisagem montesclarensense, sendo predominantemente habitada pela população de baixa renda. “Os setores mais pobres da população concentravam-se nos lugares mais remotos e menos equipados, excluídos da pauta dos poderes públicos municipais.” (CARDOSO JUNIOR, 2011, p. 73) sendo tal população, em virtude de sua vulnerabilidade, a que mais necessitava da atenção de tais poderes. Oliveira (1994) destaca que nos anos 50 aconteceu em Montes Claros a primeira grande modificação demográfica em seu contexto urbano.

Mesmo que entre 1940 e 1960 a população rural tenha crescido mais que a urbana, e esta, ao final do período, representasse pouco mais que a urbana foi em torno de 19%, sendo de 26% o acréscimo de habitantes em área rural – aumentos nada desprezíveis.

É também dos anos 50 o significativo aumento de estabelecimentos no setor de serviços, em torno de 54%, seguindo de 40% a mais de estabelecimentos comerciais e de 41% de industriais. Entretanto, para o pessoal ocupado nestes três setores, o comércio sendo o setor que mais absorve mão de obra (39,5%), enquanto a indústria ocupa 31% destes empregados e o setor de serviços, 29,2%. A crescente urbanização implica maior diferenciação social, rompendo o binômio proprietário de terras/trabalhador rural que polarizou a organização social até então. Esta diferenciação provoca novas formas de arregimentação de interesses, principalmente em relação a elite, mas que também emergem de outros segmentos regionais (OLIVEIRA, 1994, p. 31).

Aliado à crescente urbanização, o município se tornou um importante polo logístico, a partir da implementação da ferrovia, agregando muitas oportunidades à economia local, mas que, conforme pode ser observado, levou à coexistência de barreiras físicas e tráfegos de passagem que geraram diversas características na urbanização da cidade. Contudo, em uma perspectiva mais ampla, nas últimas décadas, as funções cada vez mais complexas da cidade, envolvendo comércio, serviços e indústrias levantam questionamentos sobre seu papel enquanto barreira física segregadora delimitando espaços diferenciados na urbe.

Segundo Izidoro e Silveira (2019):

[...] a convivência entre a cidade e a linha de transporte ferroviária já mostra sinais de esgotamento, sendo um elemento desagregador da economia local e também para a própria estação ferroviária (pátio de manobra, localizado no núcleo central da cidade), repetindo um quadro já conhecido em cidades onde a área urbana era cortada pelas linhas férreas que a deram origem, transformando-se, então, numa rugosidade. As infra-estruturas são antigas e centralizam a passagem de cargas no centro da cidade. Esta circulação indesejada contribui para a morosidade do tráfego interno na cidade, além de perturbar a qualidade de vida do seu entorno (2019, p. 6).

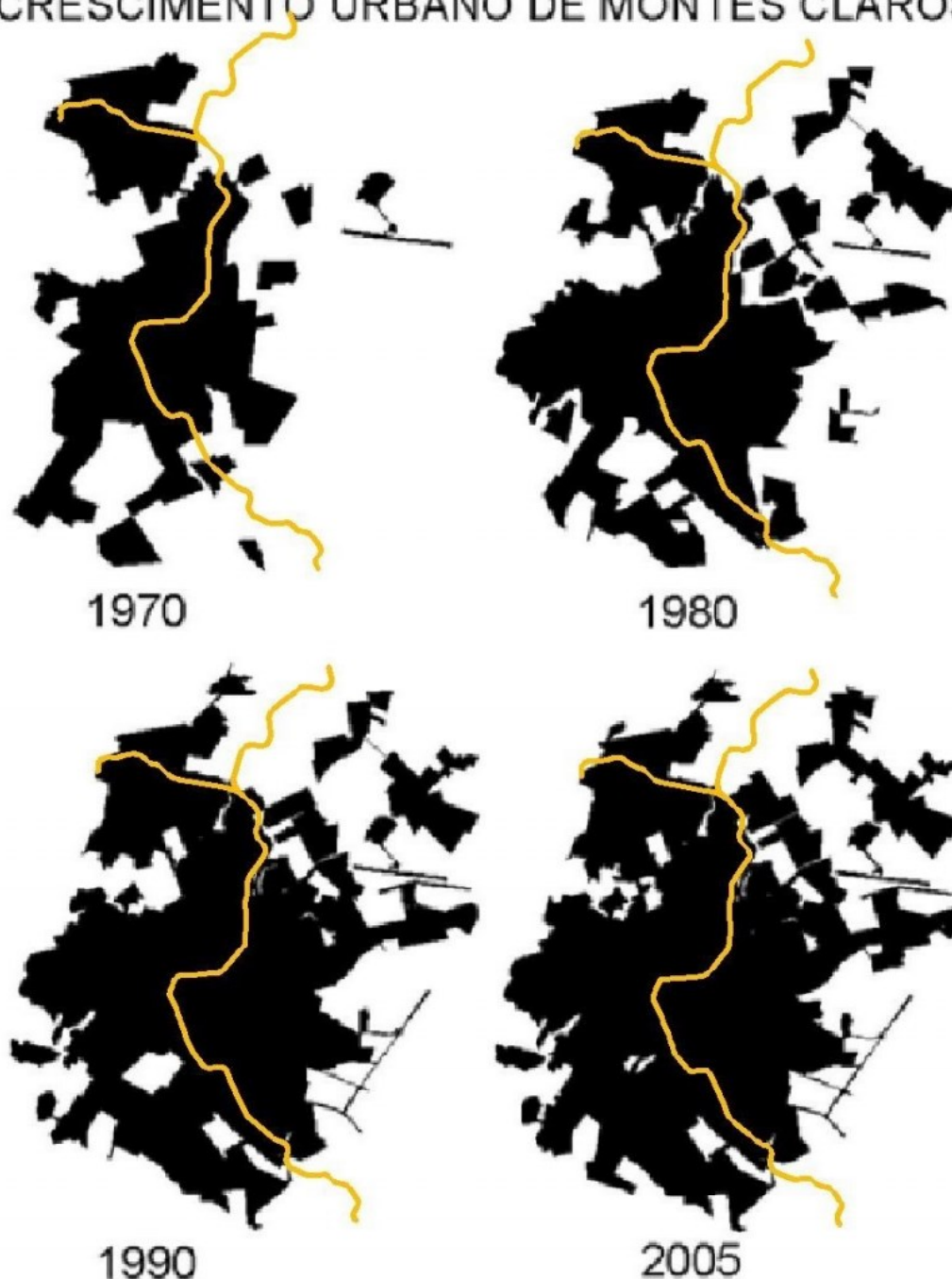
Do mesmo modo, o estudo apresentado por Izidoro e Silveira (2019, p. 7) mostra que as ferrovias de Ourinhos no estado de São Paulo, assim como acontece ao longo da extensão da linha que corta Montes Claros, acabam se tornando “também uma barreira social, já que, com a existência de cercas, muros e matas paralelas a linha ferroviária, auxilia a separar pessoas de diferentes camadas sociais que moram nas adjacências da mesma”. Viu-se que em Montes Claros ocorreu justamente essa condição, onde as linhas serviram de barreiras dificultando a convivência entre as diferenças e entre os diversos segmentos sociais e culturais que se localizam em diferentes bairros. Como no caso de Ourinhos, ficou evidenciado, por exemplo, que a segregação entre Leste e Oeste é visível, “a ferrovia auxiliou na segregação social dentro da cidade, restringindo o acesso de pessoas mais carentes ao espaço vivido por uma classe mais elitizada” (IZIDORO; SILVEIRA, 2019, p. 7).

O intenso processo de urbanização ocorrido na cidade de Montes Claros refletiu-se numa grande dinâmica populacional, provendo um crescimento rápido da população urbana, proveniente do campo, que migrava para a cidade em busca de uma melhor qualidade de vida. Essa população passava a ocupar áreas vazias e periféricas do município.

A Figura 10 mostra o crescimento e a expansão da cidade de Montes Claros a partir da década de 1970, destacando-se, em amarelo, a linha férrea, sendo possível perceber, em uma análise prévia, que existe uma proporcionalidade bilateral (para os lados Leste e Oeste) de crescimento urbano na cidade. Entretanto, o estudo pretende abordar a existência ou não de estratificação social entre os dois lados dessa linha.

Figura 10 - Crescimento Urbano de Montes Claros

CRESCIMENTO URBANO DE MONTES CLAROS



Fonte: adaptado de LEITE; BATISTA; CLEMENTE, 2010.

Durante o crescimento da cidade, nota-se que as interações espaciais, sociais e econômicas ocorrem de diferentes maneiras dentro dos limites da cidade de Montes Claros, porque o deslocamento de consumidores geralmente fez com que eles se estabelecessem

com mais frequência nos pontos comerciais mais próximos de suas casas. À medida em que a cidade ia crescendo, o desvio causado por obstáculos encontrados no trajeto da via férrea era circundado por muros e cercas, dificultando o acesso dos consumidores pelos dois lados da via.

De fato, essa foi uma tendência confirmada pelos estudos de Izidoro e Silveira (2019):

Logo, as interações socioespaciais entre um público do mesmo lado da linha são mais frequentes tornando-se mais afetivas, e mais, fazendo com que o fluxo de capital gire entre os serviços oferecidos neste espaço restrito. Por exemplo, a tendência é que um morador, que habita próximo a um dos locais mais agravantes de segregação imposta pela linha férrea, estabeleça compras num mercado, localizado no mesmo lado da linha, a quatro quarteirões de sua casa, do que ir a um mercado de porte similar ou até maior que se localiza a mesmos quatro quarteirões de sua residência, porém levaria o dobro do tempo do exemplo anterior devido ao desvio que teria de fazer da linha ferroviária. Com isso, tal morador estabelece maior contato com os habitantes que moram no trajeto de sua casa até o mercado, fazendo amigos, ou inimigos, conhecendo os nomes uns dos outros, frequentando o mesmo culto religioso, enfim, participando mais ativamente do cotidiano de cada um (IZIDORO; SILVEIRA, 2019, p. 8).

De acordo com Corrêa (2004), essa divisão vai interferir nas decisões e soluções de cada classe social para resolver como morar e onde morar, o que também depende da capacidade de cada grupo social de pagar pela moradia em que vive, impondo, com isso, características diferentes em termos de tipo e localização, fazendo com que essas características se reflitam na paisagem. Esse é o caso das comunidades que vivem ao longo da ferrovia.

A exemplo do que ocorreu com bairros polarizados como Morrinhos x Centro, Vila Sumaré x Vila Guilhermina ou Alto São João x Interlagos, a segregação se tornou uma condição socioespacial. Ou seja,

O que na paisagem atual, representa um tempo do passado, nem sempre é visível como tempo, nem sempre é redutível aos sentidos, mas apenas ao conhecimento. Chamemos de rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos. É dessa forma que elas são uma parte desse espaço-fator. Ainda que sem tradução imediata, as rugosidades nos trazem os restos de divisões do trabalho já passadas (todas as escalas da divisão do trabalho), os restos dos tipos de capital utilizados e suas combinações técnicas e sociais com o trabalho (SANTOS, 2002, p. 140).

Esse tipo de interação espacial reflete as diferenças entre os lugares, reproduz diferentes grupos sociais, separando as relações entre os grupos e criando conflitos sociais. Essas relações são refletidas empiricamente pelo movimento de veículos e pessoas

relacionadas ao carregamento e descarregamento de mercadorias, ao deslocamento diário entre áreas residenciais e diferentes locais de trabalho, à redução de compras no centro ou nos bairros, às visitas a parentes e amigos, a idas ao cinema, culto religioso, praias e parques (CORRÊA, 2005).

Um fato que é intrínseco e determinante na organização espacial da cidade é a função do Estado, que leva a intenção da urbanização a um paradoxo: de um lado ele é responsável pela implantação dos serviços públicos, como água, esgoto, sistema viário, iluminação, parques, coleta de lixo, etc; que são condições de interesse geral (MARCUSE, 2004). De outro lado, pelo costume, é condição do Estado convergir seus recursos para o favorecimento de empresas ou daqueles que se integram a essas empresas, pois são estas que detêm o controle financeiro e, conseqüentemente, fazem parte da classe que integra o Estado, tornando-os favoráveis ao mesmo tempo em que desequilibram os serviços públicos, o que resulta em mais desigualdade e conflito sociais (IZIDORO; SILVEIRA, 2019).

As metas de crescimento econômico e industrial ofuscaram as reais consequências desse fenômeno, e, portanto, esse desenvolvimento trouxe em seu caminho grandes áreas de pobreza, estagnação, marginalidade e uma verdadeira exclusão do progresso social e econômico, uma vez que não servia às pessoas, mas sim ao capitalismo local (ESTEVA, 2000). O que ocorreu, pois, na realidade das construções dessas linhas férreas, na maioria das vezes, foi “pobreza e tirania, carência de oportunidades econômicas e destituição social sistemática, negligência dos serviços públicos e intolerância ou interferência excessiva de Estados repressivos” (SEM, 2000, p. 3).

Em outras palavras, ao alocar espacialmente equipamentos de consumo coletivo, o Estado também interfere na segregação residencial (CORRÊA, 2005, p. 26), já que a população se distingue de acordo com os padrões de consumo distribuídos nas diferentes comunidades. Tudo isso é afetado pela linha férrea e seus modos de segregação, a divisão do trabalho acaba desempenhando as mesmas características dessa divisão socioespacial, pois, de acordo com Santos (1982, p.62), “a divisão do trabalho, segue os parâmetros de cada momento, isto é, conforme o seu conteúdo social, econômico e político”.

A linha férrea desempenhou na cidade de Montes Claros um papel no processo de segregação social no município, separando a classe média das camadas de menor renda, distinguindo-a em termos de consumo em resposta às necessidades, conduzindo ao controle ideológico e separação de classes. Além disso, no processo de produção, troca, comunicação e consumo, esse obstáculo também influenciou no controle da mobilidade e na instabilidade social e, por um longo período de tempo, a fragmentação da estrutura social se tornou óbvia.

Isso pôde ser percebido a partir das análises apresentadas pelos estudos das diversas comunidades que se formaram ao longo da história da cidade de Montes Claros. É possível perceber que os bairros têm características diferentes, cada bairro tem papel diferente, com diferentes estruturas de interação espacial. Mas, a presença da linha férrea fez com que essas interações causassem maiores diferenças, favorecendo a segregação (VIEIRA, 2004).

Essa diferença entre os bairros que compõem o lado Leste e o lado Oeste da cidade, ou mais especificamente o lado de baixo e o lado de cima da linha de trem, fica mais evidente conforme o quadro abaixo, feito com base em diversos estudos sobre segregação em Montes Claros ao longo dos anos, em relação ao desenvolvimento territorial e urbanístico.

Quadro 2 - A segregação urbana em Montes Claros - 2005 a 2020

(Continua)

AUTOR	OBJETIVO	CONSIDERAÇÕES FINAIS	BAIRRO ESTUDADO/ Classificação em relação ao lado da linha*
Leite e Pereira, 2005	Análise das formas de uso e ocupação do solo urbano, no propósito de compreender a dinâmica interna dessa cidade de porte médio e a formação de espaços de segregação.	Os espaços de pobreza na cidade de Montes Claros dizem respeito não apenas à periferia, mas a todo local onde se encontra uma associação de fatores como diferenciação de renda, valor do solo, uso do solo, dentre outros que conduzem a fragmentação do espaço urbano.	O estudo mostra que bairros como Distrito Industrial e Vera Cruz, Vila Nazaré, Vila Ipiranga, Jardim Alvorada, Vila Telma, Santa e Cidade Industrial são considerados bairros localizados do lado leste de Montes Claros cuja população possui renda mais baixa, Do outro lado há menos bairros com essa característica, como Vila Mauricéia, Barcelona Park, Vila Atlântida e Jardim Eldorado.
França e Soares, 2007	Analisar o processo de expansão urbana de Montes Claros, cidade média localizada no Norte de Minas Gerais, por meio da formação de novas centralidades e da redefinição de funções do núcleo central.	A cidade de Montes Claros vem passando por importantes transformações socioespaciais, dentre às quais a redefinição de sua centralidade.	As regiões norte e leste passaram a concentrar parcelas de população de média e baixa renda com instalações infra-estruturais urbanas, não raro, inadequadas. Tais áreas são caracterizadas, em geral, por loteamentos realizados pós década de 1970 com formação de bairros que abrigam grandes contingentes populacionais. [...] Os bairros localizados na zona oeste de Montes Claros tiveram sua ocupação inicial também na década de 1970. Entretanto, em função de fatores geográficos e econômicos, essa região é ocupada por uma população de média e alta renda com bom acesso a serviços urbanos e saneamento básico.
Leite, Brito e Leite, 2009	Analisar as diferenças socioeconômicas entre as favelas daquela cidade, através do uso do Sistema de Informação Geográfica – SIG.	Esse trabalho mostra ainda que há uma grande diferença socioeconômica entre as favelas da cidade em análise. Também foi possível constatar a eficácia do SIG nos estudos dos problemas sociais urbanos.	As favelas mais antigas, como Morrinhos e Vila Tupã, estão na região central do lado leste da linha férrea da cidade de Montes Claros.

(Continua)

AUTOR	OBJETIVO	CONSIDERAÇÕES FINAIS	BAIRRO ESTUDADO/ Classificação em relação ao lado da linha*
Batista e Leite, 2009	Analisar as redefinições espaciais da segregação espontânea em Montes Claros.	Os conflitos, que antes eram entre a periferia e o centro, agora se consolidam com as áreas autossegregadas, como a região pautada para estudo, e que tende ao adensamento populacional, tendo em vista que tal área ainda apresenta vazios urbanos que também se dão entre as periferias.	A região de maior adensamento atualmente é a região Oeste da linha férrea.
Leite, Batista e Clemente, 2010	Analisar as formas de segregação na cidade de Montes Claros/MG, que é classificada como cidade média. O enfoque foi direcionado para a segregação da população de alta renda no bairro Ibituruna.	A comparação entre os dados dos sensores mostrou que a segregação espontânea na cidade de Montes Claros é concentrada na parte oeste, sobretudo no bairro Ibituruna. Além disso, as análises revelam que há tendência de maior adensamento nesse bairro, em função do interesse imobiliário que é direcionado para este espaço.	O estudo foca no bairro Ibituruna, situado do lado oeste da linha férrea, considerando esta região.
Leite e Brito, 2011	Mapear a desigualdade sócio-espacial urbana da cidade de Montes Claros/MG, no ano de 2000, através do Sistema de Informação Geográfica.	Diante dessa associação feita entre os indicadores socioeconômicos (...), mostrou que a desigualdade sócio-espacial, apesar de disseminada por quase toda a cidade, tem na periferia da cidade de Montes Claros a sua área de maior concentração.	Em Montes Claros a desigualdade sócio-espacial se mostra bem fragmentada, tendo a população de melhor condição de vida concentrada nas periferias oeste e sudoeste da cidade, ao passo que a população pobre e miserável está distribuída nas outras periferias dessa mesma cidade.
Leite e Brito 2011	Mapear e analisar o uso do solo da cidade de Montes Claros, através do uso integrado do sensoriamento remoto com o SIG.	Nesse contexto, foram identificadas três formas de moradia ilegal na cidade: o loteamento irregular, o loteamento clandestino e a favela. A maior parte da área da “cidade ilegal” é ocupada por loteamento irregular. No entanto, foram identificadas vinte e uma favelas.	O maior adensamento, naturalmente, concentra-se na área central e suas imediações, uma vez que são os espaços mais antigos da cidade e de maior valorização. No item renda, observou-se que a classe de alta renda está concentrada na parte centro-oeste da cidade. Da mesma forma, a classe média está concentrada na área pericentral e em alguns pontos da parte sudoeste do perímetro urbano.

(Continua)

AUTOR	OBJETIVO	CONSIDERAÇÕES FINAIS	BAIRRO ESTUDADO/ Classificação em relação ao lado da linha*
França, Almeida e Oliveira, 2014	Analisar a produção do espaço urbano na cidade média de Montes Claros/MG, após a década de 2000, a partir da expansão dos condomínios horizontais e dos loteamentos fechados.	Em um total de 37 empreendimentos horizontais, verificou-se que a maior parte está localizada na zona oeste da cidade, área de amenidade ambiental e boa infraestrutura urbana ocupada, sobretudo, por uma população de alta renda. Todavia, a expansão urbana horizontal não se restringe a essa área da cidade. Nas zonas leste e norte muitos condomínios horizontais e loteamentos fechados construídos e em construção atendem à demanda de moradia de populações de menor renda, inclusive inserindo os recursos do Programa Minha Casa Minha Vida do Governo Federal.	A população de maior renda está mais concentrada na região oeste da cidade, enquanto que a população de menor renda está situada na zona leste e norte da cidade. Mesmo corte feito pela linha férrea da cidade
França <i>et al.</i> , 2014	Analisar a produção dos condomínios fechados e loteamentos fechados e o processo de verticalização na cidade média de Montes Claros/MG, após a década de 1970.	O setor oeste passou a concentrar o maior número desses empreendimentos devido à implantação de uma boa infraestrutura como vias de acesso, além de espaços de comércio e serviços, tais como o Ibituruna Shopping Center. Além disso, é nesta região que se encontra a população com a maior renda per capita da cidade.	Um importante eixo de verticalização em curso em Montes Claros abrange as Avenidas Mestra Fininha, Santa Maria, Cula Mangabeira e Deputado Esteves Rodrigues todos situados no lado oeste da linha férrea.
Rocha e Leite, 2015	Analisar através do método comparativo causal a apropriação do solo urbano na cidade de Montes Claros pelos segmentos populacionais a partir da renda que estes possuem.	A distribuição dos segmentos de baixa renda pelas franjas sul, leste e norte, em que se observa um crescimento horizontal e carência de estrutura urbana conforme as edificações se avançam para as margens, para os morros.	A região central e oeste da linha férrea, onde se encontram segmentos populacionais cuja renda per capita mensal, é mais elevada em relação à franja urbana.
França, Almeida, 2015	Analisar as dimensões espaciais, econômicas e do planejamento no processo de verticalização urbana em curso em Montes Claros.	O processo segue com grande intensidade em bairros da zona sul (Morada do Sol, Augusta Mota e Canelas) e Zona Oeste (Ibituruna) desta cidade média, demonstrando que a verticalização urbana em bairros de renda média tem aumentado.	Os bairros considerados de renda média estão situados na região oeste e sudoeste da linha férrea de Montes Claros.

(Continua)

AUTOR	OBJETIVO	CONSIDERAÇÕES FINAIS	BAIRRO ESTUDADO/ Classificação em relação ao lado da linha*
Silva <i>et al.</i> , 2015	Analisar o processo de expansão urbana de Montes Claros a partir dos empreendimentos imobiliários verticais e horizontais de acordo com os diferentes níveis de renda, localização e o processo de produção do solo urbano.	A ampliação do crédito imobiliário também tem corroborado para o crescimento do número de empreendimentos destinados à população de maior poder aquisitivo. Observa-se, ainda, a reprodução espacial dos condomínios de luxo, a exemplo do que acontece no setor oeste da cidade, o que confere “nova configuração” do espaço urbano em oposição ao modelo centro/periferia antes consolidado.	Os condomínios fechados estão distribuídos em sua maioria no sudoeste da cidade, que possui a maior renda dos domicílios por setor [...] Já os conjuntos habitacionais localizam-se no norte, leste e sul da cidade (e também do outro lado da linha férrea), em setores que apresentam menores rendas dos domicílios, considerando, respectivamente, tais como: Conjunto Habitacional Prolongamento Jaraguá II, Conjunto Habitacional Monte São I e II, e o Conjunto (bairro) Habitacional Nova Suíça. Os residenciais estão no leste e sul e representa o valor de renda absoluta equivalente a R\$1.065 – R\$2.305. e, R\$4.044 – R\$7.926 alguns deles: Residencial Alfa, Residencial Solar dos Lagos, e, Residencial Jardim Primavera.
Martins e Leite, 2015	Analisar o crescimento das favelas da cidade de Montes Claros, por meio de imagens de alta resolução espacial integrada ao SIG, entre os anos de 2005 e 2011.	Dessa forma, pôde-se diagnosticar que entre 2005 e 2011 as favelas localizadas em regiões mais periféricas obtiveram um crescimento maior que as favelas das áreas mais próximas ao centro da cidade. Isso está relacionado ao fato das favelas mais antigas estarem, em sua maioria, na área central, em que seu espaço está quase que totalmente ocupado. Enquanto que as favelas mais novas possibilitam um aumento maior no número de edificações, pois elas se encontram, em sua maioria, em locais que dispõem de espaços vagos.	As favelas de Montes Claros que registraram maiores aumentos percentuais foram à Rua vinte, com 45,7%, Rua da Prata, com 39,3%, localizadas na região sul e a Cidade Industrial, com 35,7% e Vila Atlântica, com 35,3%, localizadas na região norte da cidade. Em ressalva, a favela da Rua da Prata que tem seu espaço saturado; as outras favelas citadas atribuem-se seu crescimento no número de edificações, ao fato de seu espaço ainda conter vazios, consequentemente ocorre a construção de moradias.

(Continua)

AUTOR	OBJETIVO	CONSIDERAÇÕES FINAIS	BAIRRO ESTUDADO/ Classificação em relação ao lado da linha*
França, 2016	Analisar a revisão da Lei do Plano de Montes Claros/ MG, a partir de 2015, bem como a participação social à luz dos instrumentos urbanísticos concebidos como ferramentas para a gestão e o planejamento municipal.	Os resultados obtidos permitem concluir pela baixa participação da população, pela concentração da elaboração das diretrizes em grupo de especialistas e submissão das proposições para legitimação em audiências públicas comunitárias em algumas regiões de planejamento do município e em curto espaço de tempo, durante 01 (um) mês.	O estudo mostrou que na região oeste da cidade houve mais audiências públicas que na região leste, e que apenas a região de Planejamento Ibituruna é que foi contemplada com 3 audiências.
Souza Jr. e Batista, 2016	Analisar o espaço intra-urbano de Montes Claros, a partir das áreas de ponderação definidas pelo IBGE, avaliando o tempo de deslocamento, o perfil econômico e a localização na malha urbana dos habitantes da cidade e a relação exercida pela segregação na formação da mobilidade urbana dos cidadãos.	O tempo gasto em deslocamentos territoriais (em transporte) favorecem os moradores de renda mais alta (...) por terem para si um melhor sistema viário, mas a própria localização de seus locais de moradia e de emprego (“O” e “D”) os favorece, em detrimento da população de menor renda, (...) evidenciando assim a segregação socioespacial como definidora da mobilidade urbana.	O estudo mostra que os moradores do Jardim Primavera e o bairro Village do Lago, no extremo norte e leste da cidade, são os bairros que mais gastam tempo com deslocamento e a população dessa região encontra-se em nível de baixa renda. Já as áreas de ponderação Ibituruna, Jardim São Luiz e Todos os Santos são os que gastam menos tempo, e esta associação está relacionada ao poder aquisitivo maior mostrando com isso a segregação socioespacial como definidora da mobilidade urbana.
Batista e Pereira, 2017	Analisar a expansão urbana em cidades médias a partir da realidade de Montes Claros, o parcelamento do solo e a atuação do mercado imobiliário nesse processo.	É possível observar a formação de uma dualidade periférica, na qual ricos e pobres convivem lado a lado e desfrutam em desigualdade da cidade e suas amenidades. Por fim, as diversas formas de moradias e arranjos urbanos são percebidas nas metrópoles, mas também, em sua devida escala e rugosidades, nas cidades médias, como é o caso de Montes Claros, analisada nesse trabalho.	A grande maioria dos empreendimentos destinados a primeira faixa 1 (renda mensal bruta de até R\$1.800,00) estão na porção norte da cidade, que historicamente é ocupada por indivíduos com menor renda, devido à instalação do Distrito Industrial, facilitando a ida para o trabalho e reduzindo os gastos com o transporte.

(Continua)

AUTOR	OBJETIVO	CONSIDERAÇÕES FINAIS	BAIRRO ESTUDADO/ Classificação em relação ao lado da linha*
Freitas <i>et al.</i> 2018	Apresentar aspectos da expansão urbana de Montes Claros, destacando o crescimento horizontal com a formação do Grande Independência.	Em Montes Claros, alterações substantivas ocorreram na malha urbana com a ocupação de vazios urbanos e incipiente verticalização na área central e suas proximidades, alteração na distribuição espacial de diversas atividades e dispersão da periferia o que permitiu o crescimento do Grande Independência.	Neste contexto, o Grande Independência recebeu na década de 1980 uma população notadamente de baixa renda e teve sua expansão no processo de horizontal considerando que a localização do aeroporto de Montes Claros limitou em parte o processo de verticalização. A implementação dos conjuntos habitacionais Nova Suíça, Santos Dumont, além dos condomínios Moradas Montes Claros e Smart House contribuíram para uma valorização dos terrenos no bairro Independência nos últimos anos.
Fonseca, 2018	Foi estudado o caso do bairro Cidade Cristo Rei, localizado na cidade Montes Claros/ MG.	O bairro Cidade Cristo Rei está localizado na região central/ leste da cidade e possui uma aglomeração subnormal dentro de seus limites, o que o torna uma área ainda mais vulnerável.	Foi estudado o caso do bairro Cidade Cristo Rei, localizado na cidade Montes Claros/ MG, localizado ao lado leste da ferrovia Cidade de Montes Claros.
Fernandes, Leite e Pereira, 2019	Analisar o processo de especulação imobiliária na cidade Montes Claros-MG e a auto segregação, partindo do estudo realizado no bairro de classe média alta.	Especulação imobiliária, além de não atender à função social da propriedade, estimula a expansão urbana, de modo a deixar a cidade provida de vazios urbanos em áreas dotadas de infraestrutura, criando novos loteamentos em áreas afastadas que necessitam de instalação de todos os equipamentos urbanos.	O bairro Ibituruna, localizado do lado Oeste da linha férrea, possui uma concentração da população com alta renda da cidade. Consiste em um loteamento dotado de infraestrutura e maiores amenidades.
Batista, Pereira e Bartolo, 2019	Refletir sobre a segregação socioespacial na sua relação com os condomínios residenciais fechados tendo como estudo de caso a cidade de Montes Claros/MG.	Como resultado, verificou-se que também em Montes Claros essa forma de morar deixa evidente a diferença no acesso à cidade, sendo esse mediado pelo poder aquisitivo dos moradores.	A partir dos anos de 1990, ocorreu a implantação de vários condomínios na porção sudoeste da cidade, área onde vive uma população com maior renda.

(Continua)

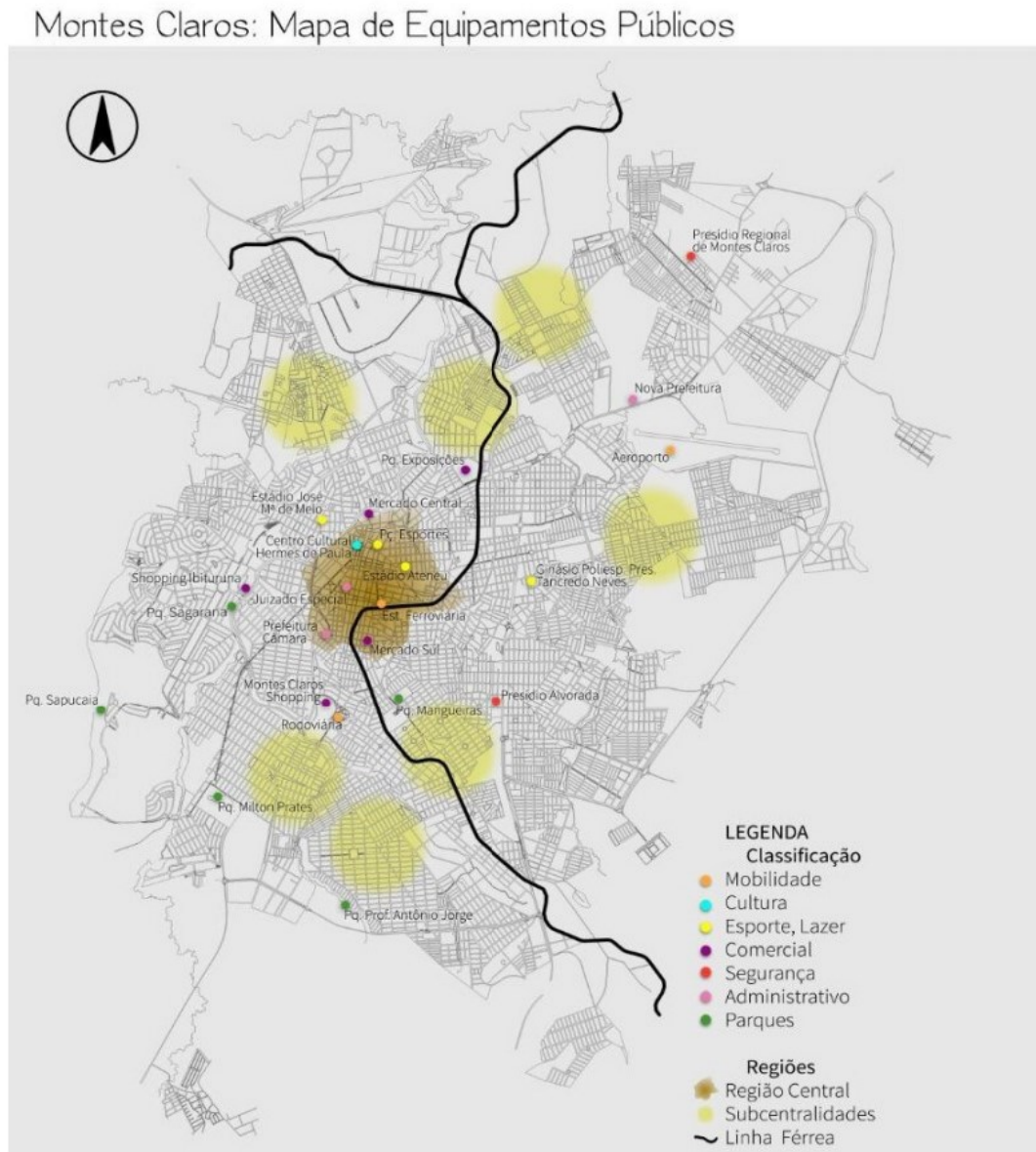
AUTOR	OBJETIVO	CONSIDERAÇÕES FINAIS	BAIRRO ESTUDADO/ Classificação em relação ao lado da linha*
França; Barbosa, 2019	Analisar a produção de Habitação de Interesse Social na cidade média de Montes Claros/MG no âmbito da Política Habitacional Brasileira.	Constatou-se nesse artigo, a partir do estudo de caso da cidade média de Montes Claros/MG, que as políticas de habitação que fomentam as HISs, quase sempre constroem os empreendimentos, isto é, os conjuntos habitacionais em áreas com valores mais baixos. Assim, as unidades residenciais podem ser construídas em larga escala, com maior rentabilidade para os agentes imobiliários.	São 11 conjuntos habitacionais do PMCMV faixa 1; 8 deles localizados na zona norte. Destaca-se que todos os empreendimentos da faixa 1 foram construídos nos extremos norte, leste e sul da malha urbana.(FIGURA 2). Cinco (5) destes estão localizados na extensão do bairro Village do Lago, separados apenas por ruas, num total de 2.190 residências.
PEREIRA <i>et al.</i> 2020.	Analisar a segregação residencial na cidade de Montes Claros, a partir da análise da renda per capita por domicílio particular nominal.	Apreende-se da Figura 2 que 33% dos domicílios com $\frac{1}{2}$ a 1 salário mínimo estão espalhados pela área urbana de Montes Claros, em destaque, as regiões ao norte da área urbana (o Distrito Industrial e suas proximidades), a Leste (Monte Carmelo e seu contorno), na parte Sul (bairro Alterosa e adjacências) e a Oeste há poucos setores com renda domiciliar de $\frac{1}{2}$ a 1 salário (Vila Mauricéia e arredores).	Diante disto, observou-se que a área urbana de Montes Claros possui uma segregação residencial bem delimitada, com a população de maior renda centrada na parte Centro-oeste da cidade. Logo, as normas urbanísticas atuantes na da cidade tem muito a avançar para diminuir as tensões e considerar os aspectos sociais presentes no espaço urbano.

Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

O quadro vem a confirmar a segregação espacial da cidade na qual os lados Norte e Leste de Montes Claros, compostos pelos bairros Vera Cruz, Vila Nazaré, Vila Ipiranga, Jardim Alvorada, Vila Telma, Santa Cecília, e Cidade Industrial, são bairros habitados por uma população de renda mais baixa. Já os lados Sul e Oeste, ainda que se tenham bairros compostos também por uma população de baixa renda como a Vila Mauricéia, Barcelona Park, Vila Atlântida e Jardim Eldorado, se destacam por possuírem mais equipamentos urbanos e, portanto, por fornecerem a essa parcela maiores privilégios (LEITE; PEREIRA, 2005).

Segundo França e Soares (2007) as regiões Norte e Leste passaram a concentrar parcelas de população de média e baixa renda com instalações de infraestruturas urbanas, não raro, inadequadas, enquanto o outro lado tem mais privilégios, pois apresenta mais equipamentos urbanos, como pode ser observado na figura a seguir.

Figura 11 - A divisão dos equipamentos públicos pela linha férrea que corta Montes Claros



Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Lefebvre (1999) destacou que a centralidade foi complexidade social na cidade. A partir desse pensamento, a perspectiva da cidade está vinculada às análises de caráter estrutural e se refere aos fatores que viabilizam a expansão das indústrias capitalistas. Segundo Costa e Mendonça (2008), no estilo de vida capitalista, o desenvolvimento urbano baseado nas normas de mercado é teoricamente legitimado pela racionalização tecnológica e amplamente difundido pela divisão dos polos, configurando os espaços sociais, econômicos e geográficos.

Além disso, as diferentes posições das classes sociais no espaço urbano refletem a estrutura das relações de trabalho existente na sociedade capitalista, porque, por um lado, existem detentores de capital, ou seja, também detentores de força de trabalho; por outro lado, existem pessoas que vendem sua força de trabalho. Dessa forma, os trabalhadores são obrigados a conviver na mesma comunidade, na mesma área residencial, enfim, na mesma organização social.

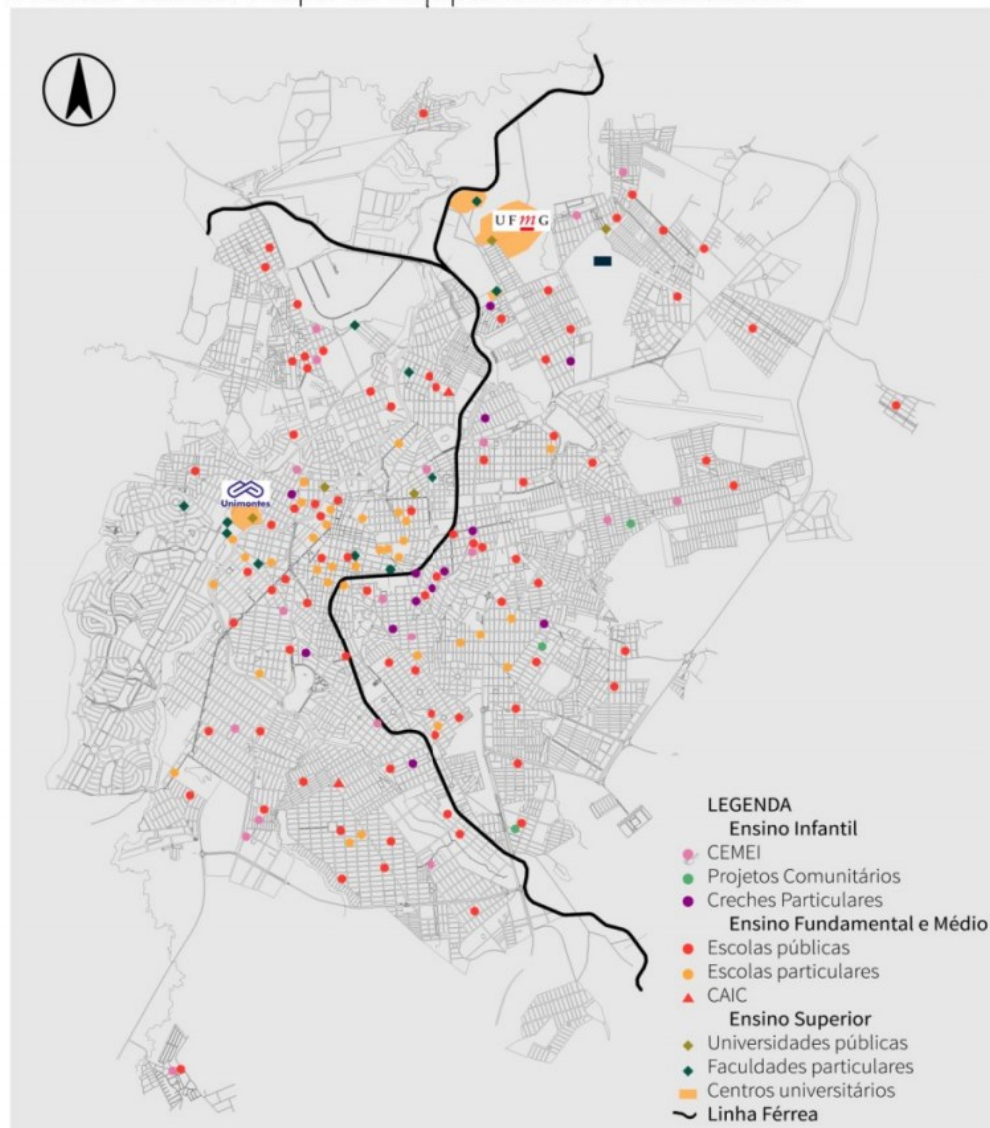
Em Montes Claros, os bairros residenciais compostos por segmentos sociais com melhores condições financeiras e que se encontram do mesmo lado da linha, se localizam próximos a mercados e centros comerciais, que oferecem maior quantidade e qualidade de produtos, como o Shopping Montes Claros. É neste espaço que prevalece o circuito superior da economia urbana em Montes Claros, assim como o acesso a praças e a centros de convivência, como é o caso da Praça de Esportes, do Parque Municipal, Parques de Exposição, Parque Sapucaia e do Zoológico.

Essa segregação sócio-espacial entre Leste/Norte e Oeste/Sudoeste, também foi confirmada nos estudos feitos por Leite e Brito (2011 e 2011a); França, Almeida e Oliveira (2014); França (2015); Freitas *et al.* (2018); Fonseca (2018) e Pereira *et al.* (2020). Rocha e Leite (2015) no qual consideram que a região central, situada do lado Oeste da linha férrea, é onde se encontram segmentos populacionais cuja renda *per capita* mensal é mais elevada em relação à franja urbana.

Assim, ao analisar a organização do espaço urbano nessas regiões mais valorizadas de Montes Claros, destacam-se aspectos que contribuem para a reprodução das condições sociais como os espaços verdes, melhores serviços educacionais e urbanos como ensino básico (FIGURA 12), água, esgoto, energia elétrica, entre outros, bem como, o aumento da distância da criminalidade. Assim, “se já existe uma diferença na renda monetária, a localização da residência pode significar que há diferença ainda maior entre a renda real” (HARVEY, 1975, p. 362).

Figura 12 - Os equipamentos educacionais divididos pela linha férrea que corta Montes Claros

Montes Claros: Mapa de Equipamentos Educacionais



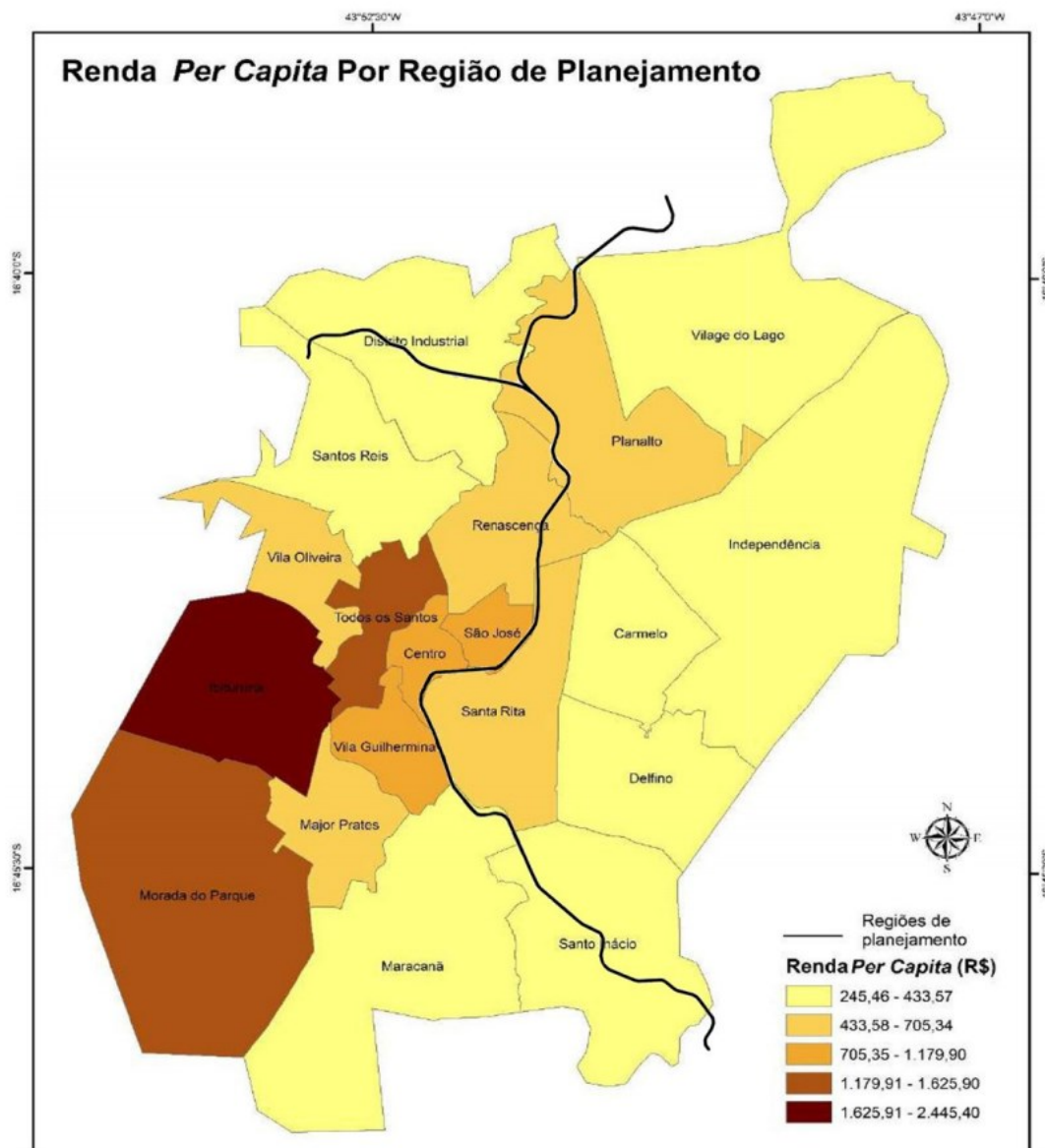
Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Considera-se ainda que as favelas mais antigas como Morrinhos, Cidade Cristo Rei e Vila Tupã estão na região central do lado Leste da linha férrea (LEITE; BRITO, 2009). A região de maior adensamento atualmente é a região Oeste da linha férrea (FRANÇA; SOARES, 2007).

Tais áreas são caracterizadas, em geral, por loteamentos realizados pós década de 1970, com formação de bairros que abrigam grandes contingentes populacionais. “[...] Os

bairros localizados na zona oeste de Montes Claros (FIGURA 13) tiveram sua ocupação inicial também na década de 1970; entretanto, em função de fatores geográficos e econômicos, essa região é ocupada por uma população de média e alta renda com bom acesso a serviços urbanos e saneamento básico”. Além disso, estudos mostram que bairros como o Ibituruna, situado ao lado Oeste da cidade, tem muito mais equipamentos e privilégios urbanísticos, mesmo sendo um dos bairros formados mais tardiamente na cidade (LEITE; BATISTA; CLEMENTE, 2010; FERNANDES; LEITE; PEREIRA, 2019).

Figura 13 - A diferença da renda per capita de bairros divididos pela linha férrea que corta Montes Claros



Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Em muitos casos, os trens promoveram a expansão urbana dividindo as cidades em regiões Norte e Sul ou Leste e Oeste. Eles desencadearam diferentes processos de segregação socioespacial induzidos, principalmente, pela divisão da força de trabalho que, por sua vez, interferiram na divisão econômica e espacial (CORRÊA, 2004; CASTELLS, 1983).

Souza Jr. e Batista, (2016) mostraram que os moradores do Jardim Primavera e do bairro Vilage do Lago, no extremo Norte e Leste da cidade de Montes Claros, são os que mais gastam tempo com deslocamento e a população destas regiões encontra-se em nível de baixa renda. Já as áreas de ponderação Ibituruna, Jardim São Luiz e Todos os Santos são as que gastam menos tempo, e esta associação está relacionada ao poder aquisitivo maior, mostrando com isso a segregação socioespacial como definidora da mobilidade urbana.

Os residenciais estão no Leste e Sul e apresentam faixas de renda equivalentes a R\$1.065 – R\$2.305 e R\$4.044 – R\$7.926, alguns deles: Residencial Alfa, Residencial Solar dos Lagos, e Residencial Jardim Primavera. Segundo Martins e Leite (2015), as favelas de Montes Claros que registraram menor renda per capita por habitante foram a Rua Vinte, com 45,7%, Rua da Prata, com 39,3%, localizadas na região sul e a Cidade Industrial, com 35,7% e Vila Atlântica, com 35,3%, localizadas na região norte da cidade. Dentre estas ruas citadas, a Rua da Prata tem seu espaço saturado, nas outras há o crescimento no número de edificações, mas neles ainda existem vazios urbanos.

Essa separação pode ser determinada pelo nível de renda da população em cada local, o que permite distinguir a sociedade urbana pelos bens e serviços prestados, porque em um lado da linha de produção existe uma rede que inclui empresas atacadistas e varejistas mais modernas, lojas de grife, shopping centers, redes bancárias, hospitais, enfim, distribuição de consumo mais específico ao público com mais vantagens financeiras, criando, assim, o que Santos (1979, p. 100) denomina de Circuito de vantagem econômica urbanas.

No outro extremo da linha, estão as pessoas com baixos salários que tendem a usar meios de consumo menos modernos, incluindo infraestrutura, como transporte, postos ou centros de saúde, chamados de zonas econômicas de baixo nível. Porque, como o nome sugere, neste caso, se gasta menos capital e a burocracia da organização logística também é menor (SANTOS, 1979).

Para Batista e Pereira (2017) e França e Barbosa (2019), a grande maioria dos empreendimentos destinados à primeira faixa socioeconômica 1 (renda mensal bruta de até R\$1.800,00) em relação à classificação socioeconômica do programa MCMV, estão na

porção Norte da cidade, que historicamente é ocupada por indivíduos com menor renda, devido a instalação do Distrito Industrial, facilitando a ida para o trabalho e reduzindo os gastos com o transporte.

Essa demarcação corrobora com a ideia de Vieira (2004):

O processo de segregação social espacial é resultado da desigualdade nas relações sociais entre as diferentes classes sociais, que leva a diferentes formas de entrada na cidade, seja a localização geográfica da cidade ou a aquisição de bens de consumo coletivos. (...) Portanto, na produção espacial da segregação, a compreensão e a interação entre a diferença e os diferentes são quebradas, e assim surge a exclusão social. (VIEIRA, 2004, p. 112).

Ao longo da linha férrea que corta a cidade de Montes Claros, percebe-se que as barreiras que surgiram se tornaram um grande empecilho ao acesso de pessoas que habitam um lado da linha ao outro lado, assim como o de veículos, que têm seus trajetos interrompidos ao longo da linha, servindo como um elemento segregador, como bem elucidou Corrêa (2005):

A segregação residencial pode ser vista como um meio de reprodução social, e neste sentido o espaço social age como um elemento condicionador sobre a sociedade. Neste sentido, enquanto o lugar de trabalho, fábricas e escritórios, constituem-se no local de produção, as residências e os bairros, definidos como unidades territoriais e sociais, constituem-se no local de reprodução (CORRÊA, 2005, p. 37).

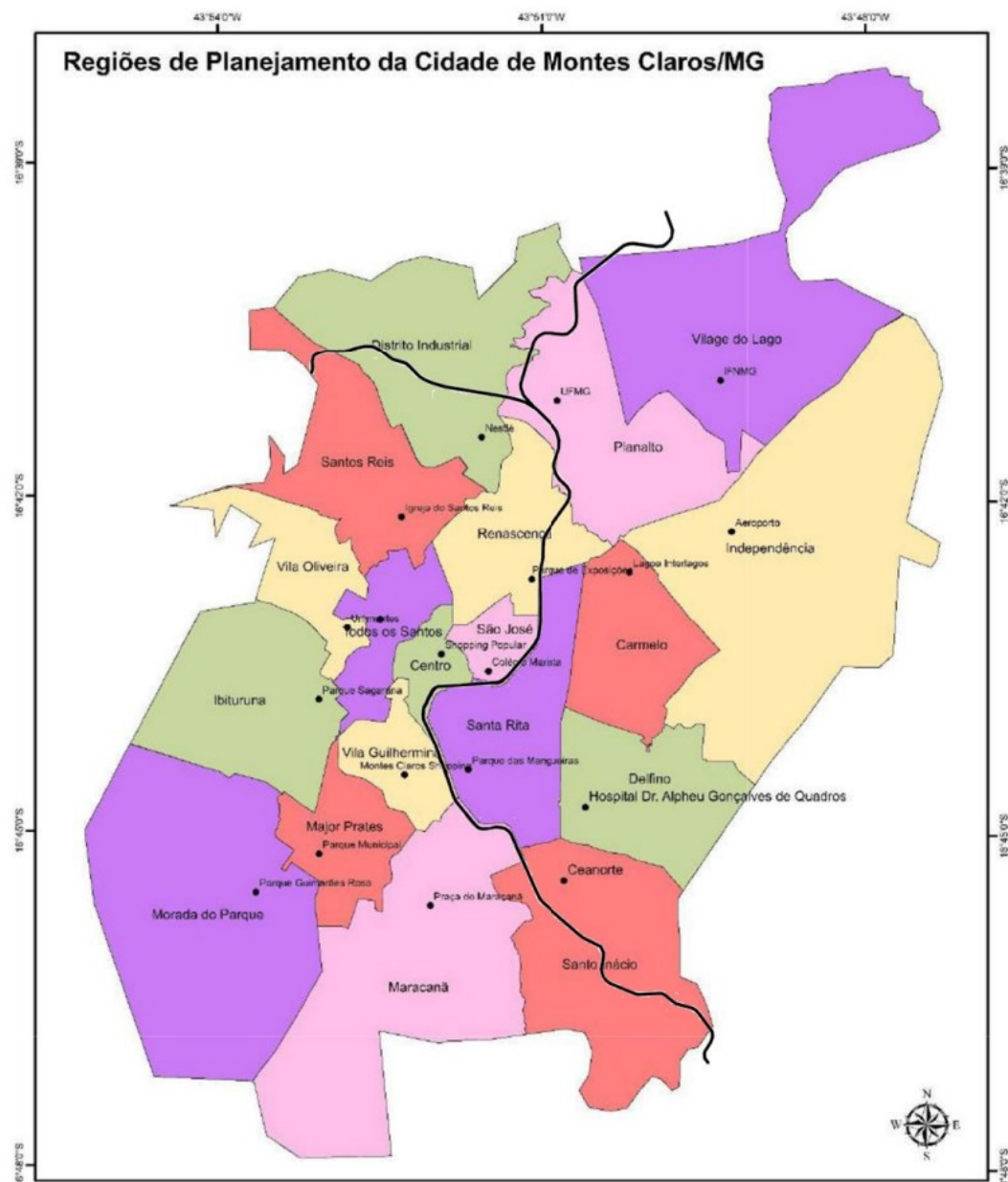
Carlos (2011), ao defender o conceito de espaço como condição, meio e produto da reprodução social, assumiu que o espaço é um produto social, resultado do processo histórico de relações e conquistas sociais, e, ao mesmo tempo, entendeu que isso fornece espaço básico para a realização de tais mudanças sociais, políticas e econômicas. Portanto, a formação do espaço reside na compreensão das reais condições para a sobrevivência humana ao longo do tempo.

Segundo Corrêa (2005, p. 66), quando se confirma que o espaço urbano é simultaneamente rompido e vinculado, pode-se entender que o processo social nele existente nada mais é do que um reflexo da história social. No contexto histórico atual, o espaço urbano é determinado pelo poder do capitalismo, que faz com que as áreas residenciais se tornem ainda mais segregadas, espelhando a complexa estrutura social em classes. Por isso, a segregação residencial significa não apenas os privilégios da classe dominante, mas também meios de controle e de reprodução social para o futuro.

Outro marco importante dessa condição de segregação na cidade de Montes Claros (FIGURA 14) são os condomínios fechados, que, segundo Silva *et al.*, (2015) e Batista,

Pereira e Bartolo (2019), estão distribuídos, em sua maioria, no Sudoeste da linha, que possui a maior renda por domicílio. Já os conjuntos habitacionais localizam-se no Norte, Leste e Sul da cidade (e também do outro lado da linha férrea), definem setores que apresentam menores rendas domiciliares, tais como: Conjunto Habitacional Prolongamento Jaraguá II, Conjunto Habitacional Monte Sião I e II, e o Conjunto (bairro) Habitacional Nova Suíça e os residenciais no Leste e Sul.

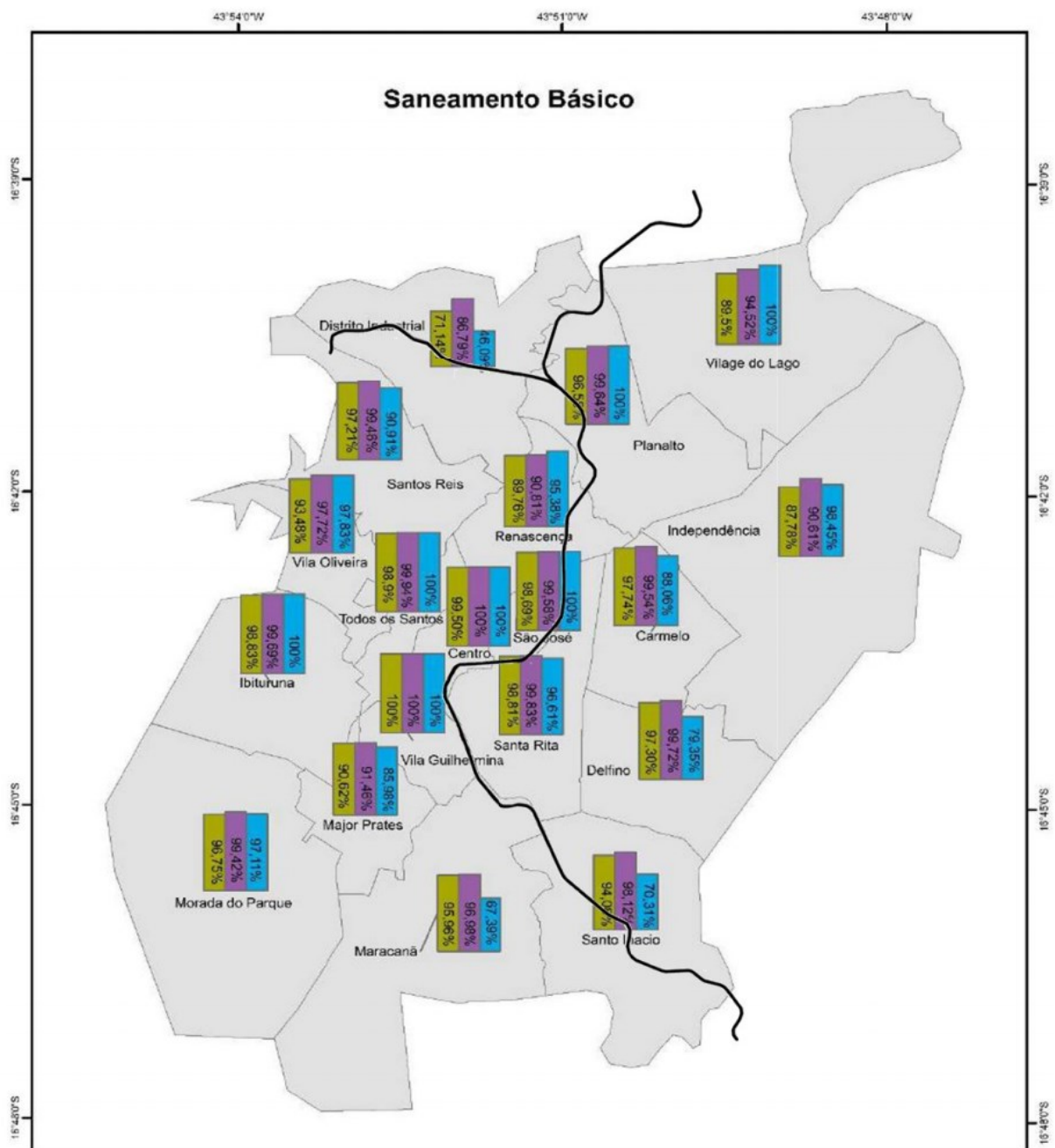
Figura 14 - As regiões de planejamento divididas pela linha férrea que corta Montes Claros



Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Nesse caso, a segregação residencial passa a funcionar como uma representação espacial das diferenças entre grupos distintos, reforçando a aproximação interna e a alienação externa, tornando cada vez mais desequilibrado esse processo de acumulação, formando um espaço de dominação e segregação, ocupando posição dominante e formando diferentes classes sociais (SPOSATI *et al.*, 2004).

Figura 15 - O saneamento básico e as regiões divididas pela linha férrea que corta Montes Claros



Fonte: Elaborado pela autora, 2020.

Ao longo do trecho observado, existem interações entre diversos bairros que, inseridos no processo de uso e ocupação do solo, sofrem com a falta de regularização fundiária, pois os terrenos são formados aleatoriamente, sem planejamento, sem saneamento, coleta de lixo, limpeza urbana, higiene, educação e segurança, podendo ser identificados esses problemas na paisagem ao longo da estrada de ferro que corta a cidade de Montes Claros. Isso mostra, sobretudo, a divisão socioespacial.

A existência de competição por espaço entre as classes tem agravado esse processo, pois as relações sociais internas da sociedade capitalista são conduzidas de forma competitiva, o que favorece a acumulação de riquezas, a individualização das pessoas e a competição entre as classes. Consequentemente, a unificação das áreas se estabelece com base nas características socioeconômicas, de urbanização e étnicas semelhantes.

Após essa separação entre grupos dentro do processo produtivo, há diferenças também nas demandas por produtos consumidos, ou seja, diferentes categorias de consumo são formadas, e isso está na lógica da segregação residencial. Como consequência disto, é fato que as classes sociais pobres viverão em comunidades em que a terra seja mais barata e, portanto, suas condições de moradia serão próximas de regiões menos privilegiadas, até mesmo em relação aos recursos naturais (CORRÊA, 1997).

4.3.1 A produção da carência: o acesso a serviços públicos nos espaços segregados de Montes Claros

Além de participar da transformação estrutural do país, a ferrovia também realizou uma grande transformação urbana. A contribuição das ferrovias para a organização espacial urbana depende das seguintes condições: a implementação de equipamentos ferroviários que orientem a configuração espacial urbana inicial, a necessidade de transferência de equipamentos ferroviários em cidades que se expandiram ao longo dos anos e a erradicação completa das rotas antieconômicas. Estas condições estão relacionadas à função de cada cidade na estrutura (função e economia) do sistema ferroviário regional e à importância da própria rede no ambiente nacional/regional (MONASTIRSKY, 2006).

O pano de fundo a que se refere inclui cidades atravessadas por ferrovias nos setores urbano e rural de áreas "indivisíveis", certos aspectos da população e da ordem social, como inacessibilidade. Portanto, vê-se que antes desta, as ferrovias têm contribuído repetidamente para a criação de várias cidades, que têm uma ordem urbana própria, diferente da ordem

urbana aplicada na maioria das cidades brasileiras em que o núcleo religioso era o centro de seu nascimento.

Essas novas cidades são diferentes das cidades formadas em torno das praças religiosas. Conforme afirma Ghirardello (2002, p. 170), o marco e a referência da cidade não são mais o patrimônio religioso, mas sim as estações, com suas linhas e limites. Ao criar um amplo espaço para implantação das plataformas e da estação, estes equipamentos se formavam em áreas retangulares. Vilas e ruas se formavam ao longo dessas linhas, construídas, preferencialmente, em locais mais planos da cidade. Por isso, parece que além de dar vida econômica à futura população, a ferrovia também produziu seu próprio desenho urbano.

Antes da República, a origem das cidades costumava ser marcada pela existência de igrejas. A capela é construída em posição de destaque no topo, enquanto o desenho da cidade está voltado para o núcleo original. [...] Já no período secular da República do Brasil, as cidades originavam-se de estações. As estações eram construídas em terrenos baixos e próximos a hidrovias. O desenho urbano também seguia as diretrizes ferroviárias: circulação, caminhões e estações de carga, pátios de armazenamento motorizados, etc. (GHIRARDELLO, 2008, p. 79)

Ocorre que em Montes Claros esse processo teve início onde hoje está localizado o largo da igreja Matriz. Foi conhecida também como Arraial das Formigas, depois Arraial de Nossa Senhora da Conceição e São José de Formigas, Vila de Montes Claros de Formigas e, por fim, em três de julho de 1857, foi elevada pela lei nº 802 a categoria de cidade com o nome de Montes Claros. Desde o início do século XIX, a cidade já se destacava como centro de atração da população influenciada pela decadência das minas de ouro. Na década de 30, segundo Gomes (2007), verifica-se, em decorrência da implantação da ferrovia, o primeiro salto demográfico na cidade que impulsionou a expansão urbana a Sul do Centro da cidade, em função da localização da estação ferroviária nesta região.

Segundo Galdino (2015, p. 29) “as chegadas e partidas, as autoridades visitantes e o burburinho do comércio disputam atenção com as obrigações religiosas”. A igreja também é erigida, mas desta vez por doação de algum morador ou indicação e exigência de sua comunidade, em uma via que põe frente a frente a porta do templo com a da estação ou, na maioria das vezes, em terreno periférico, como ocorreu no caso de Montes Claros (FIGURA 16).

Figura 16 - Vista da cidade de Montes Claros no ano de 1950



Fonte: GRAÇA, 2009.

De acordo com Almeida (2013), pensar na instalação da estrutura de transporte modal ferroviário é entender que, ao mesmo tempo em que a ferrovia é uma oferta de infraestrutura, ela também necessita para sua implantação de uma estrutura em seu entorno; assim, o desenvolvimento regional acelerou-se neste período bem como a migração para região. Destes migrados, muitos ficaram na região, muitos partiram e muitos de seus descendentes permaneceram.

Desta forma, considerando a influência da praça ferroviária no desenvolvimento urbano da cidade de Montes Claros, percebeu-se na história que a estrutura demográfica mudou. As famílias de migrantes e assentados imigrantes foram deslocadas em grande número e boa parcela de trabalhadores vieram para operar essas linhas. Porém, esse fenômeno não se realiza apenas de forma orgânica e natural, foi também influenciado pelos objetivos das políticas institucionais que visam à ocupação efetiva de terras pouco povoadas, garantindo o mercado consumidor do sistema de transporte e a mão de obra para sua construção e operação. Sobre este fenômeno, Küll (1998) apontou:

A ferrovia, como marco de ocupação urbana e cadenciadora do dia a dia quando de seu funcionamento, imprimiu forte influência no repertório memorial de seus funcionários, usuários e moradores envoltórios. A trajetória da malha férrea, em conjunto com as levas de operários, migrantes e imigrantes e suas experiências pessoais e coletivas formaram a nova cidade, com núcleos urbanos e rurais gravitários às estações. A ferrovia ditou, durante muito tempo, sua rotina: a produção a ser escoada, o recebimento de novos produtos, o lazer velado com o burburinho ante a chegada de alguma autoridade (KÜLL, 1998, p. 129).

Como forma de compreender melhor essa influência da ferrovia na urbanização e, conseqüentemente na segregação urbana, foram feitas entrevistas com ex-funcionários¹¹ da Rede Ferroviária da cidade de Montes Claros e que também atuaram na região mineira em outras cidades como Bocaiuva, Corinto, Pirapora, Várzea da Paula, Monte Azul, Engenheiro Navarro e Engenheiro Dolabela.

Foi perguntado aos entrevistados “na opinião deles qual a influência da rede ferroviária para a cidade de Montes Claros”,

R1: A malha ferroviária subordinada à Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), no Rio de Janeiro, chegou a Montes Claros em 1926, conectando-se com o Estado Bahia em 1950, tendo como Estação Limite entre Minas e Bahia, a cidade mineira de Monte Azul. **Não só para Montes Claros, mas para todo o Norte de Minas a Estrada de Ferro teve uma influência memorável.** Por exemplo, ao longo do tempo de sua construção de Corinto a Montes Claros, Norte do Estado de Minas Gerais e depois de Montes Claros à Bahia. A malha era dividida em trechos e cada trecho de construção comandado por um engenheiro. Em cada trecho, analisado e estabelecido como ponto estratégico, eram construídas diversas casas para o abrigo das famílias do engenheiro comandante e dos trabalhadores, eram o que chamavam “casas de turma”. Nessas localidades, eram construídas estações (edificações para recebimento e despacho de pessoas e mercadorias) e estribos (apenas plataformas cobertas e sem edificações para embarque e desembarque de pessoas), para transporte de pessoas e cargas.

R2: Com as construções de turmas e estações as localidades dos trechos, outras construções particulares iam sendo construídas no entorno, se transformando em comunidades e depois em cidades. **As estações e comunidades passaram a levar o nome dos seus engenheiros comandantes, tais como: Engenheiro Dolabela (comunidade pertencente a Bocaiuva), Engenheiro Navarro, Engenheiro Zander (hoje Capitão Enéas), entre outros.** Esses fatos, passaram a influenciar muito a integração entre as cidades e comunidades brasileiras com Montes Claros, do ponto de vista social, permitindo o transporte de pessoas até Belo Horizonte e ainda, o comércio de produtos agrícolas, ou seja, pessoas desde Monte Azul traziam suas produções para vender no mercado de Montes Claros (animais: galinhas, porcos, cabras etc.; plantações: legumes, verduras e frutas), possibilitando as pessoas, ao longo do trecho, a produção de renda familiar. Em 1957, por meio da Lei nº 3.115 foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, com a

¹¹ Ferroviário, 64 anos, que morou e ainda mora do lado oeste da linha férrea desde 1945. Começou a trabalhar na rede ferroviária de Montes Claros em 1983, por meio de concurso público, onde assumiu a função de “Agente Especial de Estação”, e trabalhou na ferrovia por 13 anos sendo 6 anos em Montes Claros; 4 anos em Várzea da Palma e; 3 anos em Bocaiuva.

Outro, ferroviário, trabalhou como “encarregado de trecho” por pelo menos 15 anos, também concursado, e filho de ferroviário. Este morou e ainda mora no Bairro Morrinhos, “um dos primeiros bairros formados por casas populares, destinadas a atender à comunidade de baixa renda daquela época”, conforme ele mesmo mencionou.

finalidade de administrar. Com a Estrada de Ferro, Montes Claros foi muito beneficiada, por ser um eixo importante de recebimento e distribuição de diversos produtos como: óleo diesel, gasolina, álcool, etc. Também a Construção Civil foi muito impactada com a facilidade de transporte para quase todo o Brasil a preços acessíveis.

Perguntou-se como eram as casas da ferrovia, qual a diferença dessas casas para as casas que não foram erguidas pela ferrovia;

R1: Como as turmas eram construídas em trechos, que na época eram matas densas, as casas eram projetadas de forma a proteger seus moradores e familiares, pois tratavam-se de trabalhadores que ali seriam fixados para dar continuidade às manutenções da malha ferroviária. **Assim suas casas eram geminadas, idênticas umas das outras e muito seguras em relação a animais.** As casas dos engenheiros comandantes eram diferenciadas. Eram edificações enormes, com muitos cômodos e quitais também muito grandes.

R2: Explica que como ele era encarregado de trecho vivia mudando de casas, e para esses casos tinham casas que eram destinadas a grupos de trabalhadores, moravam nelas por tempo determinado, mas todos usufruíam das mesmas estruturas. Para se alimentarem, contavam com os cantineiros, onde ficavam a maior parte do dia, ou então ficavam nos alojamentos construídos para atender a essa classe trabalhadora.

Outra pergunta feita foi se na opinião deles a linha que corta a cidade influenciou o crescimento urbano da cidade: qual a diferença desta pergunta para a primeira?

R1: Sim. Muita gente vinha de fora para trabalhar na ferrovia, outros para a atividade de comércio. O transporte de gado em grandes gaiolas ferroviárias passou a ser muito incentivado, tudo isso fez com que a ferrovia contribuísse sobremaneira com a urbanização da cidade.

R2: Sim, pois muita gente passou a mudar para a cidade e buscar morar próximo da estação, porque entendiam que conseguiriam trabalho nas obras. Ou ainda conseguiriam vender seus produtos para esses trabalhadores.

O que acha da funcionalidade atual da linha ferroviária para a cidade?

R1: Acho esta questão um pouco complexa para ser respondida, porque a funcionalidade depende muito do poder público e da política. No momento atual, por exemplo, entendo que a funcionalidade da ferrovia do Norte de Minas perdeu muito, tanto no aspecto comercial quanto social. A interrupção do trem de passageiros foi um caos para muito localidade interiorana. Muito material para a fabricação de cimento chegava em Montes Claros pela via férrea, por conseguinte muito cimento produzido saía da cidade tanto para o norte como para o sul do país. Muitas empresas do parque industrial da cidade também transportavam pela ferrovia. Hoje em dia, passou a ser quase que somente malha de transição de mercadorias.

R2: Acho que o governo deveria dar maior funcionalidade a linha férrea da cidade, especialmente porque o trecho que corta a cidade de Montes Claros até a Bahia e de outro Lado até Belo Horizonte poderia servir de turismo cultural trazendo renda e benefícios para a cidade de Montes Claros, mas mais ainda para as outras cidades que cortam o trecho, onde muitas estão perdendo sua essência de cidades, onde estão sendo esquecidas pelos governantes.

Alguns pesquisadores falam que a linha ferroviária que corta a cidade ocasionou certa separação de classes. Qual sua opinião sobre isso?

R1: É verdade, até mesmo a valoração imobiliária. Com a evolução urbana que continua em Montes Claros, entendo que a linha férrea já deveria ter sido deslocada do meio da cidade para um local que não impactasse a urbanização. Até algum tempo, por exemplo, os lotes e as edificações construídas do lado esquerdo da ferrovia (sentido norte-sul), tinham valores muito mais aquém das edificações do lado direito da mesma. Isso fez com que as classes mais pobres tivessem mais acesso aos loteamentos e às construções do lado leste da cidade, o que certamente ocasionou certa separação de classes.

R2: Concorro, isso ocorre desde que se implantou a linha férrea na cidade. Mesmo porque a própria estrutura da ferrovia seguia um padrão de divisão entre a classe trabalhadora, sendo que os engenheiros e agentes viviam do lado oeste da cidade, onde tinham construções esplendorosas e de outro lado, um pouco mais afastada da ferrovia estavam os operários.

O que nota de diferente em relação ao lado da ferrovia em que mora hoje para o outro lado? Nota que algum dos lados foi mais privilegiado?

R1: Acho que hoje em dia essa diferenciação de lados é menor, mas ainda é presente.

R2: Os privilégios do lado oeste são evidentes até os dias de hoje, moro em um bairro onde ainda sofre com o estigma de ser favela, de ser cercado pela criminalidade, mas ainda pouco olhado pelos governantes. Contudo, nesse local tem pessoas boas, trabalhadoras, e até de situações tão boa quanto as que moram do lado oeste da linha. No entanto, somos prejudicados pelo (pré)conceito que ainda perdura por toda a história da urbanização de nossa cidade.

Em sua opinião, qual a interferência que a ferrovia teve na expansão da malha urbana da cidade de Montes Claros e pelas regiões onde trabalhou?

R1: Como foi dito, as principais interferências da ferrovia na urbanização de Montes Claros e de outras cidades da região foi a integração entre elas, possibilitando uma maior urbanização. Muita gente transferiu-se do campo para as cidades. Montes Claros, como maior cidade da região foi a mais ocupada, principalmente com o advento da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste, que passou a incentivar a abertura de diversas indústrias, que contaram com o transporte de cargas pela ferrovia. Outra cidade que trabalhei, que teve impacto substancial da ferrovia, foi Várzea da Palma. Ali foram fundadas muitas indústrias como: Italmagnésio, Rima, Palmasa, Açopalma, entre outras. A maioria, eram exportadoras, que tinham acesso aos portos marítimos pela ferrovia. A mesma linha também atendia a Pirapora, também com muitas indústrias e ainda, atendia a transição do transporte com integração fluvial/ferroviário. Grãos que vinham pelo Rio São Francisco eram baldeados das “chatas” para os vagões e dali distribuídos.

R2: Como vivi por esses trechos por muitos anos percebi que muitas idades foram formadas a partir da implantação da ferrovia. E muitas dessas cidades têm seus centros urbanos envoltos pela linha férrea. Ou seja, isso mostra que essas cidades

viveram muitos anos em função das ferrovias, e suas culturas, portanto, estão diretamente relacionadas com as condições impostas pelas ferrovias.

Assim, pode-se considerar que, por certo período de tempo, locais que desempenham a função de trilhas arriscaram se tornarem polos comerciais de uma região e, ao expandir suas redes, mão de obra e oferta de mão de obra, infraestrutura, escolas e hospitais geraram um consumo cada vez mais dinâmico. No entanto, quando o gradeamento continua a ser utilizado, estes locais deixam de se situar no centro, passando a periferias ou mesmo a uma pequena estrada, (ALMEIDA, 2012).

A disposição das barreiras não significa que não se possa entrar na zona ferroviária, pois, em alguns casos, as pessoas tendem a quebrar as barreiras para reaproveitar o espaço. Segundo Mouette e Waisman (2004), o uso regular do espaço, quando quebrado ou separado, pode levar a ajustes adaptativos, que podem levar a mudanças nos padrões de vida e afetam o comportamento social e econômico das pessoas, pois estarão mais integrados a sociedade e terão mais oportunidade de usufruir dos benefícios que hoje são, em sua grande maioria, destinados a apenas um dos lados da linha. Devido ao efeito barreira, existem vários tipos de impactos sobre a população, mas existe outro fator relacionado com o efeito barreira da ferrovia como espaço urbano: a separação física entre regiões. Além de adicionar parênteses no espaço urbano, as ferrovias que delimitam as fronteiras também afetarão a separação entre as classes como mostra o quadro a seguir:

Quadro 3 - Elementos que fazem parte do efeito barreira no espaço urbano

Nível	Características
1	Levam em conta os elementos causadores. Referem-se às características da via e do tráfego, analisando a velocidade e o volume médio do tráfego e também a composição do tráfego (porcentagem de veículos pesados) e fatores agravantes (quantidade de veículos estacionados).
2	Tem impactos diretos. São impactos primários causados pelo tráfego e pela via. Resultam em uma impedância ao movimento. Considera-se como impactos diretos as alterações na segurança durante o cruzamento da via, a facilidade/dificuldade de cruzar a via, o retardamento provocado pelo tráfego e aquele decorrente da estrutura viária.
3	Geram impactos nos padrões de viagens. Resultam das alterações na acessibilidade e na mobilidade; impactam em alterações nas escolhas modais, na forma de deslocamento (sozinho ou acompanhado) e na quantidade de viagens realizadas tanto motorizadas quanto a pé.
4	Impactos no comportamento. Fazem correspondência às alterações decorrentes das mudanças nos padrões de viagens. Pode-se citar alterações na quantidade de atividades realizadas pelos indivíduos, no hábito de caminhar no bairro e as mudanças de rota.
5	Causam impactos nas relações sociais. Decorrem das alterações nos padrões de viagens e no comportamento da população. As alterações no número de contatos pessoais na vizinhança, nos limites de vizinhança e no uso dos locais e estabelecimentos de interesse presentes no bairro e na área de vizinhança conhecida pelo cidadão, são modificadas.

Fonte: adaptado de MOUETTE; WAISMAN (2004).

Para Lessa (1993), a extensão dos trilhos da rede férrea até os recantos mais inóspitos do planeta, construiu redes de transportes que transpunham as limitações temporais e espaciais, colocando o ilimitado e infinito no centro dos seus objetivos possíveis, logo subjugando continentes inteiros, envolvendo a terra com suas cerradas redes de comunicação e transportes. Este vínculo, estabelecido pela rede de comunicação, criou no interior a expectativa de vir a pertencer ao moderno mundo urbano e industrial, no momento em que uso dos artefatos por ele produzidos ganhava força.

Segundo Lessa (1993), a chegada da ferrovia e sua parada em Montes Claros por uma década fez com que essa cidade se tornasse uma cidade “ponta de trilhos”, transformando-se num grande centro de distribuição que atendia a outros municípios da região norte-mineira e o Sul da Bahia, fator que contribuiu para que Montes Claros se tornasse um polo regional. Para Lessa (1993), a ferrovia inseriu o Norte de Minas no circuito capitalista, mas, num primeiro momento, não se pode afirmar que trouxe de fato o *progresso* para a região.

Isso porém não é uma situação isolada da cidade de Montes Claros, é uma característica muito comum em outros centros urbanos. Nogueira e Abreu (2016) também afirmaram em seus estudos que a partir do eixo ferroviário da Estrada de Ferro Central do Brasil, a cidade de Nova Iguaçu, no Rio de Janeiro, desenvolveu-se e urbanizou-se; mas, por outro, este equipamento provocou a compartimentação espacial da área central da cidade.

Conforme mostrou Duque (2019) ao estudar a relação da urbanização com a instalação da ferrovia em Juiz de Fora em Minas Gerais entre os anos de 1870 e 1929, o espaço da cidade foi organizado de forma marcante de acordo com os interesses e com a presença da ferrovia, o que foi observado em diversas situações. A urbanização não apenas evidenciou dinâmicas pré-estabelecidas como também incorporou novos elementos e exigências para que o desenvolvimento industrial e o progresso continuassem em ritmo exponencial com o processo industrial.

Assim também foi relatado por Lima (2010) ao estudar a influência da ferrovia na urbanização da cidade de Alagoinha (BA): Esta foi uma cidade que nasceu ao redor de uma pequena capela, o arraial foi gradativamente prosperando na ruptura do domínio municipal sofrida pela família Leal ocorrida no ano de 1868, quando sob a chefia do Comendador José Moreira de Carvalho Rego foi removida a sede da vila de Alagoinhas para áreas próximas à Estação. Dessa forma, a família Leal foi paulatinamente perdendo o controle econômico e político do município, pela grandiosidade da imposição capitalista da linha férrea.

“Essas imagens atribuídas à ferrovia poderiam ser relacionadas com as intervenções urbanísticas nos grandes centros que, partindo dos primeiros questionamentos sobre o habitat urbano no século XVIII, se estenderá até o urbanismo do século XX” (LESSA, 1993, p. 86).

O trem-de-ferro surgia como um vetor que aponta para a tendência da transformação da sociedade, a inauguração mostrava-se, em função desta expectativa que suscitava, um momento revelador. Esse momento de abertura das portas da cidade para o mundo cosmopolita era visto como um divisor de águas para as culturas locais (LESSA, 2007, p. 41).

Embora essas barreiras representem uma situação de divisão, ela é um recurso multidimensional que envolve aspectos ambientais, econômicos, sociais, culturais e políticos. Por isso, a solução não é apenas retirar a barreira, mas pensar em meios de reajustá-la às necessidades da sociedade. A vulnerabilidade aponta para situações de aprofundamento da desigualdade social e quais estratégias os atores utilizaram para superar suas condições desfavoráveis de vida. Quando estão relacionados às condições ambientais urbanas, eles também determinam “a insegurança e a sensibilidade para a felicidade dos indivíduos, famílias e comunidades diante de ambientes em constante mudança e, implicitamente, os riscos que encontram em cada transição negativa capacidade de resposta e resiliência” (MOSER¹², 1998 *apud* CARDOSO Jr, 2008, p. 43).

Segundo Cabral (1985), com a organização dos municípios atendidos por ferrovias, inúmeras pessoas mineiras e nordestinas, principalmente comerciantes, passaram a se beneficiar das possibilidades oferecidas pelas estações e infraestrutura em nível de demanda e oferta. A chegada dessas pessoas, assim como na cidade de Capitão Enéas, desencadeou a necessidade de organização da vila e seu planejamento. A proposta era desenvolver um plano para organizar a vila de forma sistemática, tanto que o desenho de avenidas largas e a distribuição espacial das estruturas dos edifícios descrevem a cidade atual como uma cidade de avenidas (DINIZ; LESSA, 2011).

O município passa a ser encarado não pela sua beleza, mas pelas suas possibilidades de uso e lucro que se possa usufruir dela. Para aqueles que detinham o poder econômico e, posteriormente o político, a cidade passa a ser um objeto de lucro, com a intenção de facilitar a circulação de mercadorias. Surge uma outra cidade [...] a segregação espacial é visível (GONÇALVES e CALVANO, 2006, p. 9)

¹² Moser, C. The Asset Vulnerability Framework: Reassessing urban poverty reduction strategies. World Development, 26 (1), 1-19, 1998.

Isso foi identificado também na cidade de Montes Claros, pois, mesmo que tenha surgido antes da implantação da linha férrea, a cidade passou a organizar o espaço de acordo com seus próprios interesses, induzindo, com isso, uma transformação geográfica clara, influenciada, sobretudo pelo processo de industrialização.

Na área urbana, a falta de infraestrutura é a causa da segregação do espaço social e reflete o processo de exclusão capitalista. Neste processo, os preços de certas áreas que são do interesse do mercado financeiro sobem, deixando aos trabalhadores espaço para ganhar a vida (MARICATO, 2003). A composição das áreas carentes de infraestrutura é resultado das condições do processo de intensificação do capital e das políticas de planejamento adotadas pelas cidades brasileiras (MARICATO, 2003). Após esse processo, a cidade viu seu espaço crescer e sua população se adaptando a áreas que costumavam ser destinadas às pessoas de baixa renda, como área periférica e/ou vulnerável a riscos físicos ou ambientais.

Devido à separação entre ferrovia e espaço urbano, podem surgir condições de fragilidade e risco. Isso se deve à falta ou incompletude de infraestrutura, ao crescimento espontâneo e desordenado da área próxima ao eixo ferroviário e ao fraco desenvolvimento social e econômico da cidade. Fatos comprovam que a área próxima à ferrovia nem sempre é a área mais valiosa do espaço urbano, pois a ferrovia são associadas condições de riscos e transtornos.

A ligação ferroviária traz, portanto, riscos, e também determina o estado de vulnerabilidade. De acordo com a pesquisa de Cutter (2011), as condições de vulnerabilidade advêm de uma combinação de fatores sociais e naturais, que colocam pessoas e lugares em risco e reduzem suas condições de enfrentamento devido às condições econômicas, estruturais e físicas. Portanto, é necessário compreender as principais características expressas nessas áreas de pesquisa para que seja possível determinar as condições em que elas estão vulneráveis.

4.3.2 A pobreza mora ao lado: trabalho e ocupação nos territórios segregados da cidade de Montes Claros

Para Carlos (2007) o significado de maior relevância acerca do espaço é o da prática sócio espacial, uma vez que, a cidade é revelada enquanto o lugar da realização da vida, opondo-se aos parâmetros de que ela apenas se reproduz política e economicamente, defendendo a indissociabilidade da análise do espaço social, político e econômico.

A reprodução do espaço (urbano) recria constantemente as condições gerais a partir das quais se realiza o processo de reprodução do capital, mas também aquele da vida humana em todas as suas dimensões.

[...]

A reprodução do espaço urbano, enquanto produto social, é produto histórico, apresentando-se, ao mesmo tempo, como realidade presente e imediata o que significa pensar o urbano enquanto reprodução da vida em todas as suas dimensões onde nada pode ser definido por uma morfologia material, nem tão pouco como essência atemporal (CARLOS, 2007, p. 48).

Por isso, corrobora-se a afirmação de Silva e Alves (2016) de que a chegada da estrada de ferro foi um possível agente de progresso para o Brasil do século XIX, especificamente para a cidade de Montes Claros-MG. Porém, apesar de consolidada no Norte de Minas, segundo Pereira (2001, p. 3), Montes Claros esteve arraigada à pobreza e ao coronelismo político, “[...] uma relação de dependência que se manifesta através de favores e se perpetua por meio de compromissos que mantêm a dominação política das elites econômicas sobre a população”. Neste cenário de forças desiguais, entre as elites políticas dominantes e os menos privilegiados da cidade, o progresso e a civilidade, que provavelmente a ferrovia traria para Montes Claros, pareciam contribuir para minimizar as condições de segregacionismo e atraso.

O centro da cidade de Montes Claros, nesta mesma época, era ocupado em sua grande maioria por casas pertencentes à elite local e ainda pelo comércio que acontecia principalmente no entorno do mercado que se localizava onde atualmente é o “Shopping Popular”. De acordo com Gomes (2007), fora da área central havia pequenos núcleos isolados e povoados próximos a estradas de acesso de propriedades rurais.

No imaginário da elite montesclarenses, aspectos como pobreza, prostituição, ocupações irregulares e os bairros que surgiam na periferia da cidade eram resultado negativo das migrações verificadas em Montes Claros a partir da implantação da linha férrea e de seus diferentes canais. “Montes Claros foi o principal ponto de convergência do fluxo migratório da região absorvendo camponeses e migrantes do norte e noroeste de Minas e parte do sul da Bahia.” (GOMES, 2007, p. 67). Dentro deste contexto, essa elite manifestava, mesmo que dissimuladamente, sua insatisfação com os pobres e mendigos que ocupavam o centro da cidade.

“Mas certamente a pobreza encontrou seus meios de reprodução, conservando destaque na vida da maior parte dos habitantes. E, procuremos razões às permanências ou às rupturas, o processo migratório apresenta-se de fato como elemento explicativo incontornável.” (CARDOSO JÚNIOR, 2008, p. 49).

Veloso (2007) ressalta que administradores locais passaram então a divulgar o risco de epidemias que poderiam surgir vindas da população de baixa renda e que poderiam atingir os

moradores (elite) locais. Destaca-se nesse período a construção de um conjunto habitacional no Bairro Bonfim, atual Morrinhos, que objetivava a remoção da população carente da área central da cidade, pautado no discurso bem trabalhado do poder local, de melhoria nas condições de vida e habitabilidade para seus novos moradores, contribuindo ainda mais para a segregação socioespacial na cidade.

Leite (2011) destaca que a primeira ocupação irregular/favela de Montes Claros ocorreu na década de 1930, em consequência das demissões de trabalhadores rurais por seus empregadores, motivadas pelas alterações da lei trabalhista ocorridas no período, que garantia uma série de direitos a esses trabalhadores. Tal situação gerou uma migração campo/cidade e, na impossibilidade de aquisição de moradia em terrenos regulares, os migrantes ocuparam áreas vazias nas periferias da cidade, “a favela mais antiga de Montes Claros é a favela dos Morrinhos, pois está localizada no morro Dona Germana, com sua ocupação iniciada no ano de 1936.” (LEITE, 2011, p. 204).

A periferia se tornou, na primeira metade do século XX, parte integrante da paisagem montesclareense, sendo predominantemente habitada por população de baixa renda. “Os setores mais pobres da população concentravam-se nos lugares mais remotos e menos equipados, excluídos da pauta dos poderes públicos municipais” (CARDOSO JUNIOR, 2008, p. 73), sendo tal população, em virtude de sua vulnerabilidade, a que mais necessitava da atenção de tais poderes. Destaca-se neste contexto:

Este movimento denuncia contradições profundas, obliteradas no discurso dominante para legitimar tanto a exclusão quanto a hegemonia e o privilégio. O poder aquisitivo e a influência dos segmentos abastados permitiram-lhes apropriarem-se das áreas privilegiadas da *urbe*. A população trabalhadora restava apenas a opção de ir morar nos bairros distantes (CARDOSO JUNIOR, 2008, p. 73).

Como consequência, Oliveira (1994) enfatiza que nos anos 1950 aconteceu em Montes Claros a primeira grande modificação demográfica em seu contexto urbano.

Mesmo que entre 1940 e 1960 a população rural tenha crescido mais que a urbana, e esta, ao final do período, representasse pouco mais que a urbana foi em torno de 19%, sendo de 26% o acréscimo de habitantes em área rural – aumentos nada desprezíveis.

É também dos anos 50 o significativo aumento de estabelecimentos no setor de serviços, em torno de 54%, seguindo de 40% a mais de estabelecimentos comerciais e de 41% de industriais. Entretanto, para o pessoal ocupado nestes três setores, o comércio sendo o setor que mais absorve mão de obra (39,5%), enquanto a indústria ocupa 31% destes empregados e o setor de serviços, 29,2%.

A crescente urbanização implica maior diferenciação social, rompendo o binômio proprietário de terras/trabalhador rural que polarizou a organização social até então. Esta diferenciação provoca novas formas de arrematamento de interesses,

principalmente em relação à elite, mas que também emergem de outros segmentos regionais” (OLIVEIRA, 1994, p. 31).

Nas décadas de 1980 e 1990, com o aprimoramento das políticas de urbanização de favelas, são registrados inegáveis avanços. No entanto, aspectos primordiais, como a integração da favela à cidade e o acesso da população a moradias adequadas, não foram concretizados de uma maneira mais ampla e sob a visão da Secretaria Nacional de Habitação (BRASIL, 2017). No tocante ao saneamento, à saúde e à melhoria das condições de vida, no período citado, Carvalho e Rocha (2012) reconhecem resultados e impactos positivos. Esses autores apontam alguns desafios para implementação de políticas de urbanização de favelas: abrangência x qualidade; acesso à terra; produção de novas moradias, que serão adiante comentados.

Na década de 1990, as reformas econômicas implantadas pelo governo federal e estadual, resultaram na abertura da economia brasileira, um dos fatores que marcou esse processo foi a concessão de empresas públicas deficitárias para a iniciativa privada, com discurso de modernizar, garantir eficácia e eficiência da matriz ferroviária.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (2008), a política de desestatização atingiu os transportes terrestres nos anos de 1996 e 1997. Período no qual, a rede ferroviária interurbana foi concedida a doze concessionárias para explorar o transporte ferroviário por 30 anos, podendo ser prorrogável por um período igual. A malha ferroviária do Norte de Minas foi incorporada na política de privatização, sendo concebida a Ferrovia Centro- Atlântica – FCA (LESSA; PEREIRA, 2009, p. 164-165)”.

Assim, a referida ferrovia, de acordo com Pereira; Lessa (2009), desativou o transporte de passageiros, passando exclusivamente a realizar o transporte de cargas, sendo que a Companhia Vale do Rio Doce adquire no ano de 2007, 99,9% das ações da FCA. “Um dos problemas identificados nessa política de concessões é que as concessionárias são as grandes usuárias do sistema” (LESSA; PEREIRA, 2009, p.1 64) sendo que tais empresas impõem suas condições para utilização do mesmo. A extinção do trem de passageiros gerou o fim do comércio existente ao longo do percurso da linha e afetou ainda agricultores familiares que utilizavam o transporte como alternativa econômica para o trajeto dos produtos a serem comercializados em Montes Claros.

Mumford (1998) acredita que, na origem da cidade, a separação das classes sociais tem sido observada em suas respectivas posições, devido às diferenças entre as classes que se intensificaram com o passar do tempo e com a implantação do capitalismo. Há cerca de 5.000 anos surgiram as cidades; desde o nascimento da civilização, a segregação do espaço social é evidente, esse processo ocorreu com a própria cidade. Para o autor, as diferenças

sociais também aparecem com as cidades, porque antes delas, “se há divisão do trabalho, é a espécie mais básica, é determinada pela idade e pela força, não pela capacidade profissional. “As pessoas veem nos rostos de vizinhos sua própria imagem” (MUMFORD, 1998, p. 25).

A diferença social é necessária para a segregação; é por isso o processo de divisão social do trabalho. Esta divisão é imposta pela autoridade política sobre a religião, a exploração da maioria da população pela minoria e a produção de excedentes de produção pela divisão de classes, evidentemente exacerbada pelas falhas de planejamento e controle das propriedades privadas. Mumford (1998) acrescentou que o estado sempre forneceu suporte para o acúmulo de riqueza e propriedade privada para alguns indivíduos, o que serviu para aumentar a distância entre ricos e pobres para proteger a propriedade privada.

De acordo com Souza (2005), o território é definido a partir das relações de poder, sendo as relações políticas definidoras de seu escopo e a economia e cultura devem ser observadas diante das diversidades de seus significados, também inseridas no conceito de território. Em uma disputa por recursos, pode ser possível identificar a defesa por uma identidade, sendo a matéria indissociada da cultura e de seus símbolos.

Para Mumford (1998), o estabelecimento de um monopólio econômico e político é o requisito inicial para o estabelecimento de uma cidade, pois reduz a distância física entre os moradores, mas aumenta a distância psicológica; ou seja, cria uma cultura urbana da qual não se pertence. Essa distinção se manifesta na separação de pessoas de uma mesma classe social, levando à segregação. Engels (1975) também observou que essa combinação de concentração e mistura, isolamento e diferenciação, é um dos sinais da segregação do espaço social, mas também é requisito principal para a segregação.

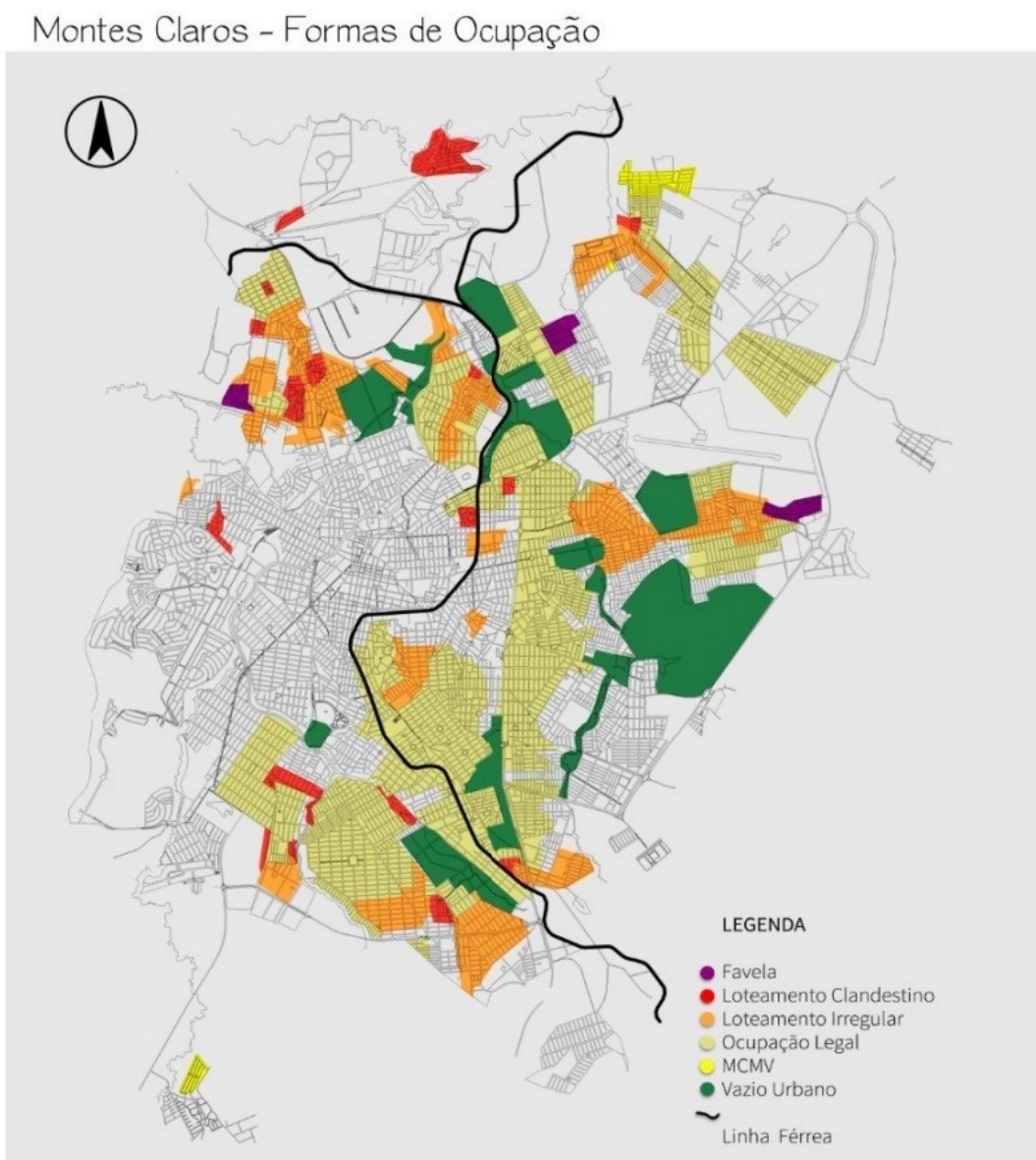
Por sua vez, Lefebvre (1999) considera a segregação como uma diferença espacial, que leva à formação de espaços uniformes. Para ele, a segregação é movida por objetivos estratégicos, com o objetivo de servir à classe abastada, dividir o espaço urbano e dividir a sociedade em múltiplas partes, ao invés de aceitar diferentes classes sociais no mesmo espaço. Portanto, a segregação é uma espécie de dano à relação espacial urbana, podendo ser razoavelmente implementada por meio de objetivos estratégicos definidos, planejamento urbano e seus métodos de fiscalização ou agentes (incluindo incorporadores imobiliários) que constroem o espaço urbano.

Considerando as colocações expostas pelo autor, é possível compreender que a segregação encontrada em Montes Claros, durante o período de ocupação do entorno da linha férrea, é motivada pelas diferenças sociais e que, embora não houvesse efetivamente um planejamento urbano, os prédios públicos, comércio mais sofisticado, residências de classes

sociais mais abastadas já se localizavam na parte “acima da linha”, corroborando a ideia de Lefebvre (1999) quanto à formação de espaços homogêneos e, portanto, da existência do processo de segregação.

Considerando a posição do autor, é compreensível que a segregação, reforçada em Montes Claros pela ocupação dos espaços ligados a ferrovia, seja causada por diferenças sociais. Embora não haja um planejamento urbano efetivo, os prédios públicos e os comerciais são considerados mais importantes, o que influencia na sua localização. As moradias das camadas sociais mais ricas localizam-se acima da linha, o que confirma a ideia de Lefebvre (1999) da formação de espaços homogêneos e, portanto, do processo de isolamento. Isso fica claro na história da cidade e na sua imagem também como mostra a Figura 17.

Figura 17 - Formas de Ocupação do Solo – Montes Claros



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Elthomar Santoro, compôs a música Disparate, popularmente conhecida como Rapariga do Bomfim, fazendo alusão ao bairro que ficou marcado culturalmente pelos seus prostíbulos, situado às margens da linha férrea, após a travessia da ponte preta fazendo parte do Bairro Morrinhos.

O bairro é majoritariamente pavimentado, possuindo uma rua sem calçamento (rua Príncipe da Paz) e outra com revestimento de bloquetes (blocos hexagonais de cimento, na rua Juscelino Kubitschek). A linha férrea que perpassa a cidade é

considerada a principal barreira física de acesso ao bairro, mas a situação é atenuada pela existência de viadutos. Apresenta muitos pontos comerciais e tem orelhões, saneamento básico, iluminação em todas as ruas, água tratada e coleta pública de lixo (SILVEIRA e RAMIRES, 2011, p. 8).

Todavia, esse aumento populacional ocorreu de forma desigual para as regiões de Montes Claros. Conforme Costa [3] alguns bairros se efetivaram a partir da chegada da linha férrea, como o caso do bairro Morrinhos. Entretanto, o bairro de estudo, mesmo sendo cortado pela mesma, não teve seu desenvolvimento impulsionado pela chegada da linha, e sim pela expansão urbana da cidade e por outros pontos de referências, como cemitério e a rodoviária. A expansão física-territorial da cidade ocorreu de forma heterogênea, resultando na ocupação irregular dos solos. Assim, o crescimento dos bairros, adveio de forma espontânea e descontínua, não existindo um planejamento para o controle desse espaço urbano[4]. Essas transformações irregulares ocorridas na cidade gerou dificuldade em traçar e reconhecer os limites de cada espaço (bairro) (FONSECA, 2015, p. 2).

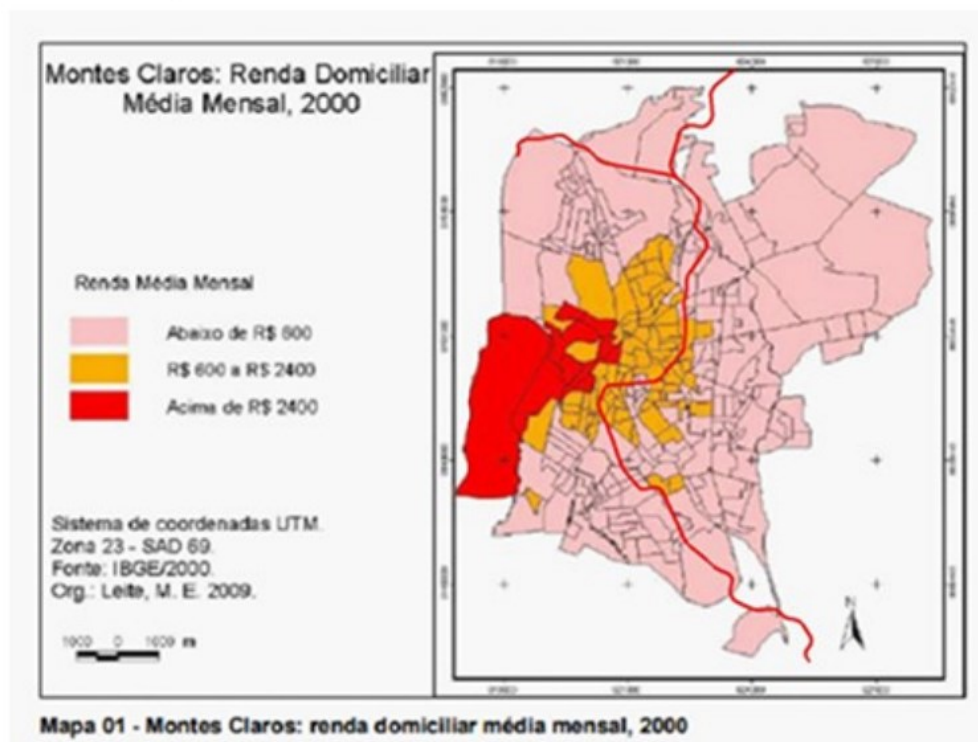
Em suma, parece que a origem da linha férrea na cidade de Montes Claros determinou o processo de segregação residencial, espacial e de classe social. No Leste dela foi criado o distrito dos trabalhadores, enquanto a parte Oeste da ferrovia foi escolhida pelos fazendeiros como os distritos de classe alta e média. A região central, onde também está instalada a ferrovia, passou a também concentrar as atividades de empresas, indústrias de serviços e governo.

Assim, pode-se dizer que, a exemplo do que aconteceu na cidade de Ourinhos (SP), conforme foi relatado por Izidoro e Silveira, (2019) onde houve a divisão entre Norte e Sul pela linha férrea, demarcada pela expressão “lado de cima” e “lado de baixo”, num determinado período histórico, esta linha férrea sempre foi um fator influente no processo de segregação do espaço social em Montes Claros, e tem prevalecido até que outro fator comece a desempenhar um papel semelhante ao do caminho-de-ferro:

Portanto, a expressão “acima da linha”, para denominar a parte sul de Ourinhos, onde havia maiores investimentos do poder público, comércio e serviços mais sofisticados e população de melhor situação econômica e; a expressão “abaixo da linha”, designando a parte norte de Ourinhos, onde havia pessoas de menor poder aquisitivo, serviços e comércios de menor complexidade e falta de infraestrutura urbana, se mostrou verdadeira. Isso foi verificável ao confrontar a teoria contida nas bibliografias, observação das fotos antigas e a prática, através das entrevistas realizadas (IZIDORO; SILVEIRA, 2019, p. 11).

Assim, de fato, a Figura 18 mostra a linha (demarcada na cor vermelha) enquanto fronteira urbana, que delimita espaços segregados dentro da cidade, uma vez que é visível a diferenciação de classes econômicas entre seus lados.

Figura 18 - Montes Claros: Renda Domiciliar Mensal



Fonte: adaptado de Leite 2011.

Fonte: Adaptado de LEITE; BRITO, 2011.

Lefebvre (2006) pontua que para a ideologia dominante, o espaço social é considerado um corpo passivo sendo dividido em partes a partir da divisão social do trabalho. Sobre esta questão, o autor ainda coloca que:

[...] no lugar de se voltar para a produção do espaço e para as relações sociais implicadas nos espaços (aí incluídas as relações de classe), no lugar de se voltar para a produção do espaço e para as relações sociais inerentes a essa produção (que introduzem nela contradições específicas), retomando a contradição entre propriedade privada dos meios de produção e o caráter social das forças produtivas, cai-se na armadilha do espaço “em si” e como tal: da espacialidade do fetichismo do espaço (LEFEBVRE, 2006, p. 134)

Portanto, a urbanização de Montes Claros não está apenas relacionada, necessariamente, à cidade (a urbe), teve muita influência de seus equipamentos e de sua infraestrutura, criando o que Limonad (1999) chama de aglomerações nodais, que além de serem um meio físico, são parte de um sistema multiestratificado, criado socialmente a partir de pontos (nodais) diferenciados no tempo e no espaço. Assim, novos padrões tendem a surgir

a partir do desaparecimento da cidade da forma como conhecemos e das modificações no padrão das atividades produtivas.

Rolnik (1995) explica a cidade como um imenso quebra-cabeça, sendo composta por peças diferentes e no qual cada pessoa se reconhece nos lugares de sua vivência e não se identifica com outros. A autora define a segregação como a divisão do espaço urbano por diferentes classes sociais, sendo demarcada por fronteiras imaginárias que delimitam o lugar das coisas e de cada um, podendo as fronteiras entre um bairro popular e um elitizado serem definidas por um equipamento (ponte, rua, esquina, linha) ou por não possuir nenhum elemento que marque tal separação. Assim, pode-se dizer que antes a demarcação da segregação da cidade de Montes Claros era feita com linhas férreas. Atualmente, porém, a demarcação vai além; a segregação espacial é fortemente identificada nos condomínios fechados, sendo as fronteiras físicas demarcadas por muros e guaritas quase intransponíveis, e o distanciamento destes com seu entorno imediato.

Além dos territórios específicos e separados para grupo social, além da separação das funções morar e trabalhar, a segregação é patente na visibilidade da desigualdade de tratamento por parte das administrações locais. (...)As imensas periferias sem água, luz ou esgoto são evidências claras desta política discriminatória por parte do poder público, um dos fortes elementos produtores da segregação (ROLNIK, 1995, p. 47)

Soja (1993) definiu o espaço urbano como uma parte da espacialidade da vida e, no que tange a sua especificidade social, é permeado por relações de dominação, poder e subordinação, definindo diferenciações territoriais e um desenvolvimento desigual em escalas diferenciadas. Nesse caso, pode-se considerar que, por muito tempo o coronelismo foi quem assumiu a dominação da cidade, mas a linha férrea também teve sua parcela de dominação no engendramento da relação entre desenvolvimento e a formação da cidade e sua condição de urbanização/segregação.

A segregação espacial da cidade de Montes Claros, por assim dizer, evidencia-se a partir da organização do estado moderno e também pela mercantilização da sociedade, sendo disseminada pela proliferação do trabalho assalariado. A reorganização espacial que foi verificada possui duas bases distintas, uma política e outra econômica, visto que a residência deixa de ser uma base de produção e que os produtos por ela eram produzidos passaram a ser encontrados no comércio local.

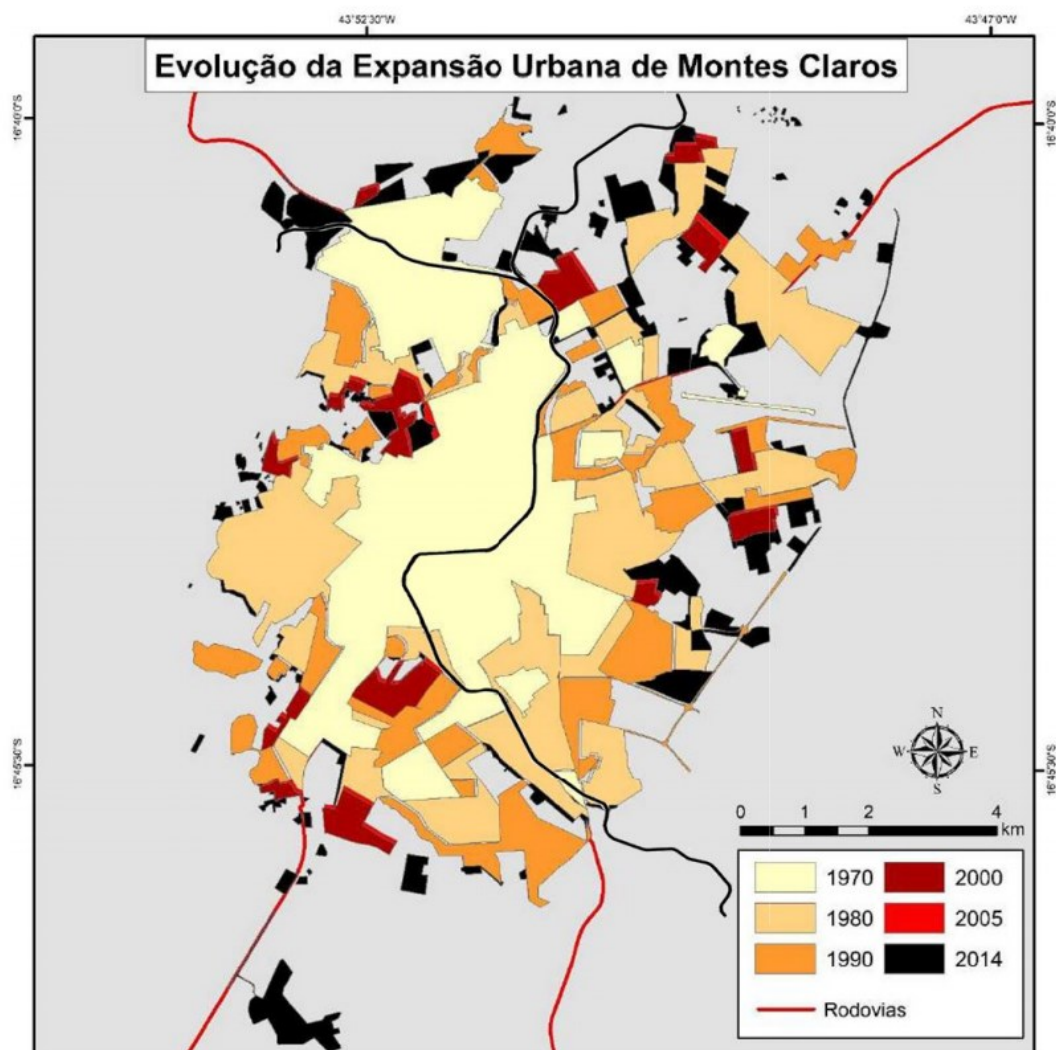
A cidade dividida se caracteriza pela privatização dos espaços públicos e pela diferenciação entre as áreas populares e as áreas ocupadas pela população mais abastada,

marcando a disputa pelo espaço a partir da luta por apropriações de locais na urbe. “A história da segregação espacial se liga à história do confinamento da família na intimidade do lar, que por sua vez, tem a ver com a história da morte do espaço da rua como lugar de trocas cotidianas, espaço de socialização” (ROLNIK, 1995, p.57). Os bairros exclusivamente residenciais passam a existir, uma vez que a moradia deixou de ser produtora e se tornou um produto e a cidade passa, assim, a ser apropriada pelos detentores do capital. Quem não o possui passa a ocupar as sobras urbanas, locais, na maioria das vezes inapropriadas, para a moradia humana, tornando a cidade o palco de conflitos sociais. “Quanto mais separada é a cidade, mais visível é a diferença, mais acirrado poderá ser o conflito” (ROLNIK, 1995, p. 59).

Assim, como pôde ser visto até o momento, entre os anos 1930 e 1960, Montes Claros adquire traços modernos, que podem ser observados pelo crescimento do comércio e do setor de serviços, além da ampliação dos equipamentos institucionais. Mas, Gomes (2007) ressalta o expressivo crescimento demográfico ocorrido entre os anos 1970 e 1980, com a expansão urbana da cidade por meio da implantação de novos loteamentos, sendo tal expansão resultado dos fluxos migratórios vertiginosos ocorridos em virtude do processo de industrialização neste período, como pode ser observado na evolução da expansão territorial da cidade na Figura 19.

A topografia favorável, a ausência de grandes obstáculos físicos e a facilidade de implantação de novos loteamentos, devido a uma legislação mais flexível foram fatores que contribuíram para a rápida expansão da malha urbana da cidade, que não foi ocupada ou adensada na mesma proporção (GOMES, 2007, p. 96).

Figura 19 - A evolução da expansão urbana de Montes Claros



Fonte: Adaptado de LEITE, 2020.

Tais transformações ocorreram com maior profundidade após a década de 1970, com grandes projetos industriais, agropecuários e reflorestamentos, impulsionados pelos programas governamentais e pelas políticas de incentivos fiscais e financeiros (RIBEIRO; SANTOS, 1997, p. 38).

A Região Mineira do Nordeste (RMNE) passa então por um celebre processo de desenvolvimento, com vários distritos se emancipando, passando em 1994 a contar com 86 (oitenta e seis) municípios. Surge então o reconhecimento de estudos sociológicos/antropológicos de configurações culturais diferenciadas, tal qual a celebrada *cultura sertaneja*, apontada como um modo peculiar de ser, de produzir sua sobrevivência, prover sua crença, sua fé e seu folclore (tão bem retratada em toda a obra do escritor mineiro

João Guimarães Rosa). A criação do gado de forma extensiva, o culto aos valores religiosos, rurais, misturados à cultura indígena (Tapeias, Xacriabás, Caiapós) que primeiramente povoaram a Região, são marcos da história da cidade e características de sua história de urbanização.

A cidade de Montes Claros, no início do século XXI, apresenta em sua estrutura uma série de modificações responsáveis pela incorporação de novos hábitos por sua população, uma vez que houve uma especialização maior de seus serviços, uma alavancada importante do setor terciário, sendo este um dos setores responsáveis por impulsionar a economia no período.

Em relação à expansão do setor terciário em Montes Claros, é preciso considerar o desenvolvimento do ensino superior na cidade. Em 1970, havia três unidades de ensino superior na cidade, [...] pertencentes a FUNM – Fundação Universidade do Norte de Minas (atual Universidade Estadual de Montes Claros – Unimontes). Até 1998, a Unimontes era a única faculdade existente na cidade. Entre “o período de 1999 a 2005 foram implantadas mais dez faculdades em Montes Claros” (GOMES, 2007, p. 70).

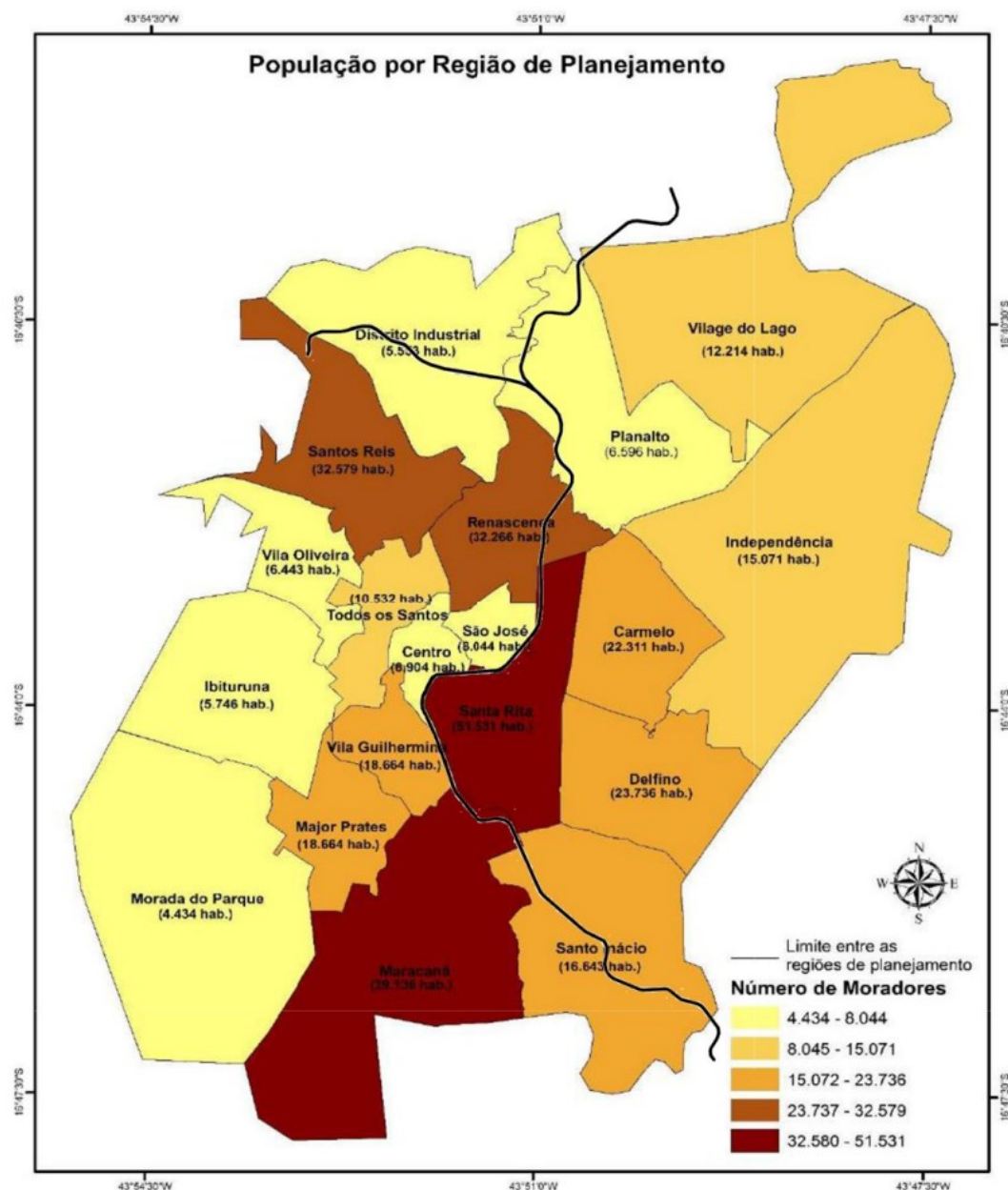
É importante ressaltar que, de acordo com Gomes (2007), metade dos alunos dessas faculdades eram oriundos de outras cidades do Norte ou Noroeste de Minas, Vale do Jequitinhonha, Sul da Bahia além de outras tantas, e ainda alunos de cidades como Pirapora, Janaúba e Bocaiuva, que se deslocam diariamente para Montes Claros.

Houve em Montes Claros um aumento também dos serviços pessoais (especialmente das atividades de lazer e entretenimento) que está associado a própria ideia do urbano, da globalização e da diversificação dos padrões de consumo requerida pela sociedade urbana. Esses fatores implicaram o surgimento de novas edificações na cidade, como shoppings, cinemas, supermercados, loja de departamentos e outros. Percebe-se, então, que Montes Claros tem se consolidado nos últimos anos como uma Cidade Pólo- Regional de Serviços. (GOMES, 2007, p. 74)

Montes Claros atualmente é servida pela Ferrovia Centro Atlântica, com o transporte de cargas. Recebe óleo diesel, gasolina e álcool de Belo Horizonte. A Comissão Extraordinária Pró-Ferrovias Mineiras realizou no dia 13 de julho de 2020 uma audiência pública para debater o andamento do Plano Estratégico Ferroviário (PEF), que busca selecionar projetos prioritários para a retomada ferroviária no Estado, incluindo o retorno do Trem do Sertão, paralisado desde 1996 e, ainda, a criação do Anel Ferroviário de Montes Claros, com a retirada dos trilhos da área urbana da cidade. O PEF vem sendo desenvolvido pela Fundação Dom Cabral (FDC) e conta com sugestões enviadas pela chamada “frente ferroviária” – que é um grupo formado por representantes das organizações da sociedade civil

que atuam no setor, além de associações, conselhos, prefeituras e parlamentares (ALENCAR, 2020).

Figura 20 - Divisão da população por região de planejamento e a separação da linha férrea



Fonte: Adaptado de LEITE, 2020.

A Figura 21 mostra que ao longo da extensão observada ocorrem interações entre bairros distintos, que podem ser divididos em dois polos, Leste/Norte e Oeste/Sul, inseridos no processo de uso e ocupação do solo. A parte Leste/Norte sofre menos intervenções políticas. Há uma falta de padronização dos direitos de uso da terra e há menos investimento urbano; nesse sentido, mais terras são planejadas aleatoriamente para loteamentos

clandestinos que são afetadas por uso incorreto de recursos, falta de saneamento, educação e segurança.

Figura 21 - Linha Férrea Urbana – Montes Claros – MG



Fonte: Acervo da Autora, 2020.

Figura 22 - Linha férrea passagem entre o Centro e bairro Morrinhos



Fonte: Acervo da autora, 2019.

Figura 23 - Linha Férrea – Morrinhos/Centro



Fonte: Acervo da autora, 2020.

As áreas participantes dessa dinâmica se beneficiaram com a ferrovia e instituíram hábitos cotidianos relacionado a ela. Desde então, considera-se a ferrovia da cidade como palco da evolução do sistema capitalista e o centro da industrialização. A ferrovia e a urbanização tornaram-se estruturas intimamente ligadas. No entanto, é óbvio que a Ferrovia de Montes Claros historicamente afetou a construção e a desconstrução da paisagem, principalmente no que se refere a questões econômicas relacionadas ao impacto das atividades humanas na natureza, e determinou o caráter socioespacial de sua população. Marcas dessas ações são observadas na paisagem que se transformaram no decorrer do tempo.

Logo, a segregação é identificada na paisagem que se modificou a partir da instalação da linha férrea, o que demonstra a clara inter-relação entre sociedade-natureza.

Além desses problemas urbanos, existem costumes, hábitos e estilos de vida que tornam as condições de ocupação da população montesclarenses únicas. O que se pode comprovar a partir da geofotografia, uma vez que os registros identificam aspectos singulares da população de Montes Claros, e essas singularidades ainda foram confirmadas pelo quadro de referências que confirmou essa divisão bilateral da população da cidade.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo analisou o processo de ocupação e de expansão urbana da cidade de Montes Claros a partir da instalação da linha férrea e como esse instrumento influenciou a segregação socioespacial nos limites urbanos de Montes Claros.

Contudo, foi constatado, através da pesquisa, que a ferrovia de Montes Claros seguiu a lógica do capital no desenvolvimento urbano e na transformação do meio em seu benefício, servindo como motor do processo de urbanização e de modernização. Assim, de fato, ela tem contribuído para o desenvolvimento econômico e urbano do Norte Mineiro, no que tange aspectos empreendedores como a rápida emancipação política e administrativa do município, a partir da implantação de sua infraestrutura e da integração dessa cidade com outras capitais. Pode-se, assim, observar que a infraestrutura ferroviária foi, e ainda é, um importante mecanismo de vitalidade, formação e emancipação da cidade de Montes Claros.

No entanto, deve-se notar que o uso das ferrovias, assim como ocorreu em todo o Brasil, diminuiu gradativamente, sendo substituídas pelo asfalto preto das grandes rodovias. Estes são os reflexos da modernidade, do desenvolvimento e do capitalismo para construir a todo custo seus próprios alicerces, abandonando o trem de ferro, que foi a alavanca de crescimento e desenvolvimento desde o século XIX. O mesmo trem que contribuiu para a criação do novo sistema econômico está gradualmente sucumbindo a ele.

Evidencia-se nesse estudo o relevante papel desempenhado pela ferrovia na região Norte de Minas, no impulso à economia e no desenvolvimento das cidades por onde seus trilhos passaram. Neste contexto, a cidade de Montes Claros se destacou através de um crescimento urbano significativo, ocorrido a partir da chegada do trem, consolidando seu papel de referência e centralidade aos demais municípios norte-mineiros. Não obstante, destaca-se a influência da linha na divisão da cidade de Montes Claros em dois lados, na qual designou-se o termo “acima da linha” para a porção da Zona Oeste/Sul de Montes Claros, onde pode-se observar um maior desenvolvimento e crescimento a partir de investimentos públicos e privados e a ocupação desse lado da cidade pela população de maior renda. Neste sentido, contrapõem-se os lados Leste/Norte, classificados como os “abaixo da linha”, onde a população tem menor poder aquisitivo, serviços e negócios menos complexos e infraestrutura urbana insuficiente. Ou seja, conclui-se que a segregação socioespacial é um processo social que está na origem da cidade de Montes Claros, assim como ocorreu com toda cidade capitalista.

O estudo acerca das distorções existentes entre os dois lados da cidade pretende dar suporte a elaboração de políticas públicas urbanas, bem como de embasamento a novas pesquisas, principalmente no aprofundamento do processo histórico de segregação socioespacial em Montes Claros, na compreensão e na análise das suas relações cotidianas.

Não se pretendeu com esta pesquisa apagar a importância que a linha férrea teve para a cidade, nem mesmo interferir em sua desconstrução, mesmo porque a ferrovia, como marco inicial da ocupação da cidade e do ritmo diário de operação, tem grande influência nas memórias dos habitantes da cidade e também para seus funcionários, usuários e moradores. Verifica-se dessa forma, a importância da trajetória da malha ferroviária no cotidiano dos trabalhadores, migrantes e imigrantes, bem como, na consolidação da memória de suas experiências pessoais e coletivas. Assim, a ferrovia possui um histórico envolvendo o processo de ocupação do território Montesclarensense que não pode ser ignorado.

Tal é sua importância para a cultura da cidade que se vislumbra, inclusive, em muitas cidades o retorno dos trens de passageiros, que tange a uma discussão mais ampla, além dos horizontes pretendidos no presente estudo. Porque, ao se decidir pela revitalização ou mudança da estrutura ferroviária da cidade, não se deve considerar apenas a cidade de Montes Claros, mas também todo o escopo de expansão para outras cidades e outras áreas rurais. Outra proposta que já se foi cogitada por representantes políticos da cidade é a mudança da linha férrea, uma vez que o espaço deixado pela retirada dos trilhos do centro da cidade deve ser reparado para se integrar à malha urbana local. Assim, ele poderia ser utilizado de inúmeras maneiras, agregando a cidade de Norte a Sul, através de, quem sabe, um parque linear, composto por ciclovias, faixas de pedestres e linha de transporte público direto, integrando assim a parte Leste e Oeste da cidade.

A utilização da linha férrea enquanto transporte de passageiros se faz viável principalmente para melhorar a economia da cidade através do turismo, mas é necessário que se pense além dessa possibilidade, pensando em encurtar distâncias e diminuir a rigidez e a separação impostas pela linha ao longo dos anos ao tecido urbano da cidade. Sendo assim, muito pode ser feito para alcançar tal escopo, atendendo aos anseios das populações do entorno e, até mesmo, aos anseios reprimidos da população, estimulando a adoção de novos usos e a criação de espaços de permanência e integração local e regional, ligando diferentes áreas da cidade, tornando o percurso e o caminho composto de equipamentos que estimulem o uso e a vivência desse local.

Lamas (2004) argumentou em seu livro que o desenvolvimento urbano é uma série de processos que devem ser realizados por meio do reaproveitamento de partes da cidade.

Para isso, sugere-se acrescentar políticas de restauração e de recuperação de áreas urbanas, que alteram a imagem e a forma da cidade. O trabalho mostra, portanto, que é possível modificar a vida ao longo dos trilhos, de forma a contribuir com a melhoria social e econômica da população.

Fazer com que todos os cidadãos usufruam do direito à cidade é um dos principais desafios que se colocam atualmente, porém a investigação aqui desenvolvida não se limita a isso, mas abre perspectivas para novas formas de estudar a segregação do espaço social em Montes Claros. No presente e no futuro próximo, estruturar objetivos que sejam importantes para o desenvolvimento de melhores condições socioespaciais nas cidades são, sem dúvida, um grande desafio para as políticas públicas urbanas, incluindo o planejamento urbano e políticas mais específicas de integração urbana.

Não obstante, nota-se que, com a inferência do referencial bibliográfico, foi possível observar que não se pode explicar e entender nenhum aspecto da sociedade sem considerar as enormes desigualdades econômicas e políticas que ocorrem na nossa sociedade. Por exemplo, no Brasil, pode-se dizer que o maior problema não é a pobreza, mas as desigualdades e injustiças associadas a ela, e essa desigualdade está atrelada, sobretudo, à desigualdade econômica e de poder político (VILLAÇA, 2011). Parte daí o maior desafio das políticas urbanas, que é de entender a importância da compreensão da segregação urbana e como isso impacta na sociedade como um todo. Dado que compreender a segregação é interpretar o espaço urbano, porque a segregação é a manifestação da desigualdade que prevalece em nossa sociedade, a começar pelas análises das cidades brasileiras, a segregação urbana já exprime essa desigualdade: existe uma enorme lacuna entre a cidade mais rica e a mais pobre. Assim, nota-se a importância da compreensão da segregação urbana, posto que, só se poderá explicar ou entender o espaço urbano brasileiro se forem consideradas o que representam as características de segregação social e econômica (VILLAÇA, 2011).

Segundo Maricato (2015, p.79) é preciso, pois, “erradicar o analfabetismo urbanístico” formado pela “ignorância de uma grande parte da população sobre os processos políticos e econômicos que circundam a gestão e a economia urbana”, em razão da complexidade dos problemas que a cidade contemporânea brasileira coloca à mostra. De todo modo, a segregação urbana só pode ser compreendida satisfatoriamente se analisada paralelamente à desigualdade social, uma vez que há evidências claras de que existem vínculos específicos que ligam espaços urbanos isolados à economia, política e ideologia, e

as regras de dominação desses espaços, portanto, são conduzidas por esses vínculos (VILLAÇA, 2011).

Portanto, o planejamento não pode ser considerado da perspectiva da cidade considerada como um organismo fechado. Embora os planejadores pensem do ponto de vista científico que esses espaços ilegais estão além do escopo da legislação da cidade, eles existem.

REFERÊNCIAS

- ADRIELY, P. A cada década, trem de ferro, marca da mineiridade, perde relevância na economia de MG. **Interesse de Minas**, 2019, versão *online*. Disponível em: <https://interessedeminas.uai.com.br/2019/06/26/a-cada-decada-trem-de-ferro-marca-da-mineiridade-perde-relevancia-na-economia-de-mg/>. Acesso em: 12 set. 2020.
- ALENCAR, G. Audiência discutirá trem do sertão eanel ferroviário de Montes Claros. **Revista Eletrônica Gazeta Mineira**, Montes Claros, Jul. 2020, versão *online*. Disponível em: <https://gazanortemineira.com.br/noticias/cidade/audiencia-discutira-trem-do-sertao-e-anel-ferroviario-de-montes-claros>. Acesso em: 12 set. 2020.
- ALMEIDA JÚNIOR, D. L.; SOUZA, K. S. Brasília: Segregação e utopia na construção da cidade moderna. **Cronograma do pensamento urbanístico**. Rio de Janeiro: Laboratório de Estudos Urbanos, 2016.
- ALMEIDA, M. N. M. **Nos Trilhos do Trem Baiano**: da Instalação a Extinção do Transporte Ferroviário de Passageiros e seus impactos no modo de vida no Norte de Minas Gerais. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, Cachoeira, 2013. Disponível em: http://repositorio.ufrb.edu.br/bitstream/123456789/778/1/Dissertao_Maria_Natividade_Maia_e_Almeida%20Copy.pdf. Acesso em: 12 set. 2020.
- ALONSO, W. **Location and land use**. Cambridge, Mass: Harvard University Press, 1965.
- ANDERSON, T.; HANUKA, H. **E research, methods, strategies and issues**. USA: Person Education. 2003.
- ARAÚJO, M. S. **Cidade e Sociologia**: Autores, Conceitos e Abordagens. Curitiba: Editora Appris, 2018.
- ARQUIVO NACIONAL. Mapa do Estado de Minas Gerais: Vias de comunicações existentes em 1928, **Arquivo Nacional**, 1928, versão *online*. Disponível em: <http://dibrarq.arquivonacional.gov.br/>. Acesso em: 12 set. 2020.
- ARQUIVO NACIONAL. Proposta de Prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil, **Arquivo Nacional**, 1927, versão *online*. Disponível em: <http://dibrarq.arquivonacional.gov.br/>. Acesso em: 12 set. 2020.
- BATISTA, R. P.; LEITE, M. E. Redefinições Espaciais da Segregação Espontânea em Montes Claros (MG): novos apontamentos. In: **Encontros de Geógrafos de América Latina**, 12., 2009, Porto Alegre. **Anais [...]**. Porto Alegre, 2009.
- BATISTA, R. P.; PEREIRA, A. M. Expansão urbana e mercado imobiliário em cidades médias: o caso de Montes Claros (MG). In: V Colóquio Cidade e Região, 5., 2017, Montes Claros. **Anais [...]**. Montes Claros: Universidade Estadual Montes Claros, 2017.

BATISTA, R. P.; PEREIRA, A. M.; BORTOLO, C. A. Segregação Socioespacial e os Espaços Residenciais Fechados em Cidades Médias. Belo Horizonte, **Caderno de Geografia**, v. 29, n. 58, 2019.

BENÉVOLO, L. **História da Arquitetura Moderna**. São Paulo: Perspectiva, 2011.

BERTAUD, A.; MALPEZZI, S. **The spatial distribution of population in 35 world cities: the role of markets, planning, and topography**. União Européia: ESPON, 1999. Disponível em: <http://alain-bertaud.com/>. Acesso em: 6 ago. 2020.

BIDERMAN, C. (coord.). **Morar Longe: o Programa Minha Casa Minha Vida e a expansão das Regiões Metropolitanas - Projeto em Parceria CEPESP/FGV e Instituto Escolhas**. São Paulo: Instituto Escolhas, 2019.

BRASIL. Ministério das cidades. Lei Federal nº 13.465/2017. **Secretaria Nacional De Desenvolvimento Urbano Departamento de Assuntos Fundiários Urbanos**. 2017.

BRESCIANI, M. S. M. Metrôpoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 5, n. 8/9, p. 35-68, set. 1984/abril 1985.

CABRAL, A. F. **Capitão Enéas: Um Mauá no Norte de Minas**. Belo Horizonte: Litera Maciel, 1985.

CAMPOS, C. Ferrovia e urbanização. O processo de urbanização da zona pioneira da “Alta Paulista” (1905-1962). In: CAMPOS, Cristina; OLIVEIRA, Eduardo Romero; GITAHY, Maria L. Caira (Org.). **Território e cidades: projetos e representações, 1870-1970**. São Paulo: Alameda, 2011. p. 93-113.

CAMPOS, H. C. Estradas reais e estradas de ferro: cotidiano e imaginário nos caminhos de Minas. **Revista de História Comparada**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 1-29, 2007.

CARDOSO JÚNIOR, E. F. **Experiência e poder na urbe em expansão: “cultura política popular” em Montes Claros/MG entre 1930 e 1964**. 2008. 204 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais/UFGM, Belo Horizonte, 2008.

CARDOSO, J. M. A. **A Região Norte de Minas Gerais: um estudo da dinâmica de suas transformações espaciais**. 1996. Dissertação (Mestrado em Economia) - Centro de Ciências Sociais aplicadas da Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1996.

CARLOS, A. F. A. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011. 157 p.

CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. S.; SPOSITO, M. E. B. (Org.) **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2013.

CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: Labur Edições, 2007, 184p.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. **Explorações Geográficas**: percursos no fim do século. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CHOAY, F. **O Urbanismo, utopias e realidade, uma antologia**. Tradução de Dafene Nascimento. 6. ed. Perspectiva: São Paulo, 1982.

CIDADE MINEIRA. Montes Claros. **Cidade Mineira**, 2020, versão *online*. Disponível em: <http://cidademineira.com.br/>. Acesso em: 12 set. 2020.

COLIN, S. Escola de Chicago. **Coisas da Arquitetura**, Rio de Janeiro, 2010, versão *online*. Disponível em: <https://coisasdaarquitetura.wordpress.com/sobre-o-blog/>. Acesso em: 10 ago. 2020.

COMISSÃO EUROPEIA. Cidades de Amanhã: desafios, visões e perspectivas. **Comissão Europeia**, 2011, versão *online*. Disponível em: https://ec.europa.eu/regional_policy/pt/information/publications/. Acesso em: 6 ago. 2020.

CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (org.). **Explorações geográficas**: percursos no fim do século. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 279-318, 1997.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, R. L. Discutindo conceitos: Posição geográfica de cidades. **Cidades**, São Paulo, v.1, n.2, p. 317-323, 2004.

COSTA, G. M; MENDONÇA, J. G. (org.). **Planejamento urbano no Brasil**: trajetória, avanços e perspectivas. 1 ed. Belo Horizonte: C/Arte, 2008.

COSTA, J. B. A. Cultura, natureza e populações tradicionais: o Norte de Minas como síntese da nação brasileira. **Revista Verde Grande**, Montes Claros, v. 1, n. 3, p. 8-47, 2005.

CUNHA, A.L. **A urbanização do balneário dos ingleses**. 1999. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) – Departamento de Ciências Econômicas, Universidade de Santa Catarina, Florianópolis, 1999.

CURTIS, W. J. R. **Arquitetura Moderna desde 1900**. Porto Alegre: Bookman, 2008.

DARWIN, C. **A origem das espécies**. São Paulo: Martin Claret Editora, 2014 [1859].

DINIZ, I. F. **Contribuição da ferrovia para a urbanização: 1908-1950**: alguns apontamentos sobre o Norte de Minas. 2012.113 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Social) – Universidade Estadual de Montes Claros/UNIMONTES, Montes Claros, 2012.

DINIZ, I. F.; LESSA, S. N.; ALENCAR, N. F. Transportes e Urbanização: Ferrovia na urbanização do Norte de Minas. In: CONGRESSO EM DESENVOLVIMENTO SOCIAL, 2., 2012, Montes Claros. **Anais [...]**. Montes Claros: Unimontes, 2012.

DINIZ, I. F.; LESSA, S. N. Ferrovia, urbano e cidade no Norte de Minas: as contribuições da ferrovia na expansão urbana entre 1908 e 1950. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 26., 2011, São Paulo. **Anais** [...]. São Paulo: ANPUH, 2011.

DUARTE, F. **Crise das matrizes espaciais**: arquitetura, cidades, geopolíticas tecnocultura. São Paulo: Perspectivas, 2002.

DUQUE, R. R. **Urbanização e ferrovia**: questões da forma urbana em Juiz de Fora de 1870 a 1929. 2019. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Carlos, 2019.

ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Porto: Afrontamento, 1975.

ESTEVA, G. Desenvolvimento. In: SACHS, W. **Dicionário do desenvolvimento**: guia para o conhecimento como poder. Petrópolis: Vozes, 2000.

FERNANDES, J. M.; LEITE, M. E.; PEREIRA, A. M. Especulação imobiliária e auto segregação em Montes Claros/MG. **Espaço & Geografia**, v. 22, n. 2, p. 463-476, 2019.
FIGUEIREDO, V. F. **Os senhores do sertão**: coronelismo e parentela em uma área periférica de Minas Gerais (1889-1930). 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora. 2010.

FINGER, A. E. **Um Século de Estradas de Ferro**: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2013. 466 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação da Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

FINGER, A. E. **Vilas ferroviárias no Brasil**: os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul. 2009. 166 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação da Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

FONSECA, G. H. O. Planejamento em área de vulnerabilidade social: um estudo sobre o bairro Cidade Cristo Rei (Montes Claros-MG, Brasil). **Revista Brasileira Multidisciplinar**, v. 22, n. 1, 2018.

FONSECA, K. F. História(s) e memória(s): Uma análise sociocultural do Bairro São Judas Tadeu - Montes Claros (MG) In: FÓRUM DE ENSINO, PESQUISA, EXTENSÃO E GESTÃO, 9., Montes Claros, 2015. **Anais** [...]. Montes Claros: UNIMONTES, 2015.

FRANÇA I. S. Planejamento urbano e participação social em cidade média: a revisão do plano diretor de Montes Claros-MG. **GeoTextos**, v. 12, n. 2, p. 107-134, dez. 2016.

FRANÇA, B. L. P. O. Da teoria urbana ao regime urbano: contribuições como teoria e como método para interpretar as relações de poder interativas na cidade. **Boletim Observatório das Metrópoles**, n. 2, 2019.

FRANÇA, I. S. de; PEREIRA, A. M.; SOARES, B. R.; MEDEIROS, D. L. Cidade Média, Polarização regional e setor de educação superior: estudo de Montes Claros, no Norte De Minas Gerais. **Revista Formação Online**, n.16, v. 2, p. 52-70, 2009.

FRANÇA, I. S. **A cidade média e suas centralidades**: o exemplo de Montes Claros no Norte de Minas Gerais. 2007. 283 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2007.

FRANÇA, I. S., ALMEIDA, M. I. S., OLIVEIRA, R. S. Produção do espaço urbano e expansão dos empreendimentos horizontais: análise de Montes Claros/MG após a década de 2000. **Revista de Geografia (UFPE)**, v. 31, n. 2, p. 169-191, 2014.

FRANÇA, I. S.; ALMEIDA, M. I. S. O processo de verticalização urbana em cidades médias e a produção do espaço em Montes Claros/MG. **Boletim Gaúcho de Geografia**, v. 42, n.2, p. 584-610, maio 2015.

FRANÇA, I. S.; ALMEIDA, M. I. S.; OLIVEIRA, R. S.; QUEIROZ, C. G. T. Produção do espaço urbano e a dinâmica imobiliária na cidade média de Montes Claros/MG. **Revista Cerrados**, v. 12, n. 1, p. 199-223, 2014.

FRANÇA, I. S.; BARBOSA, R. S. Expansão de habitação de interesse social: o programa minha casa minha vida em Montes Claros/MG. **Revista de Geografia (Recife)**, v. 36, n. 3, 2019.

FRANÇA, I. S.; SOARES, B. R. Espaço intra-urbano de uma cidade média e suas centralidades: uma análise de Montes Claros no Norte de Minas Gerais. **Caminhos de Geografia (Uberlândia)**, v. 8, n. 24, p. 75-94, dez. 2007.

FREITAS, J. M. L. *et al.* Expansão urbana de Montes Claros e reflexos no Grande Independência. In: ENCONTRO REGIONAL DE GEOGRÁFOS, 19., João Pessoa, 2018. **Anais [...]**. João Pessoa, 2015.

GALDINO, C. Breve análise sobre a influência da indústria ferroviária brasileira em ambientes rurais e urbanos. **Cadernos do CEOM**, Chapecó (SC), v. 28, n. 42, p. 35-43, jun. 2015.

GHIRARDELLO, N. **À beira da linha**: formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: UNESP, 2002.

GHIRARDELLO, N. Cidades na ponta dos trilhos. In: VASQUEZ, P. **Caminhos do Trem**. São Paulo: Duetto Editoria, 2008.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GLANCEY, J. **Arquitetura**: guia Ilustrado. Rio de Janeiro: Zahar, 2012.

GOMES, F. S **Discursos Contemporâneos sobre Montes Claros**: (re) estruturação urbana e novas articulações urbano-regionais. 2007. 182 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2007.

GRAÇA, R. T. **Montes Claros era assim**. Belo Horizonte: Cultura, 2009. Disponível em: <http://montesclaros.com/era/>. Acesso em: 10 ago. 2020.

GUIA, G. A. **Políticas territoriais, segregação e reprodução das desigualdades sócio-espaciais no aglomerado urbano de Brasília**. 2006. 182 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

GUIA MAIS. Mapa Montes Claros. **Guia Mais**, 2020, versão *online*. Disponível em: <https://mapas.guiamais.com.br/montes-claros-mg>. Acesso em: 12 set. 2020.

HALL, P. Cidades do Amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX. **Perspectiva**, São Paulo, 2016.

HARVEY, D. **The urban space**. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1975. p. 109-127.

HOBBSAWM, E. J. **A Era das Revoluções**. 9. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

HOLANDA, F. Brasília: utopia ou segregação à brasileira?. **Le Monde Diplomatique Brasil**, 2016, versão *online*. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/>. Acesso em: 2 ago. 2020.

HOLSTON, J. **A cidade modernista**: uma crítica de Brasília e sua utopia. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

IANNI, O. A questão nacional na América Latina. **Estudos Avançados**, versão *online*, v.2 n.1, São Paulo, jan/mar. 1988. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40141988000100003. Acesso em: 15 jul. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Apresenta dados estatísticos do Brasil dos seus estados e municípios**. 2017. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 15 jul. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico**: aglomerados subnormais: primeiros resultados. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

IZIDORO, K. A.; SILVEIRA, M. R. O impacto socioespacial da ferrovia no espaço intraurbano de Ourinhos/SP. *In: Observatório Geográfico da América Latina [site]*. 2019. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiadeltransporte/26.pdf>. Acesso em: 6 jul. 2020.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2007 [c1961].

JAPIASSU, H. **A crise da ciências humanas**. São Paulo: Cortez Editora, 2014.

KÜLL, B. M. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial; Fapesp; Secretaria da Cultura, 1998.

LAMAS, J. M. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 3. edição. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LAURIANO W. Gentrificação da cidade modernista: Brasília. **Cadernos Metr pole**, São Paulo, v. 17, n. 33, p. 155-178, maio 2015.

LEFEBVRE, H. **A Produção do Espaço**. Tradução de Doralice Barros e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4. ed. Paris: Editions Anthropos, 2006. 240p.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LEITE, M. E. (org.). **Atlas Ambiental de Montes Claros/MG**. Montes Claros: Editora Unimontes, 2020. 66 p.

LEITE, M. E.; BATISTA, R. P.; CLEMENTE, C. M. S. Segregação espontânea na cidade de Montes Claros/MG: uma análise auxiliada pelo sensoriamento remoto. **Geoambiente Online**, Goiânia, n. 15, p.103-127, jul/ago 2010.

LEITE, M. E.; BRITO, J. L. S. Mapeamento da desigualdade socioeconômica de Montes Claros/MG. **Estudos Geográficos**, Rio Claro, v. 9, n. 2, p. 21-33, jul./dez., p. 21-33, 2011.

LEITE, M. E.; PEREIRA, A. M. Expansão territorial e os espaços de pobreza na cidade de Montes Claros. *In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA*10., São Paulo, 2005. **Anais [...]**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005.

LEITE, M. E. **Geotecnologias aplicadas ao mapeamento do uso do solo urbano e da dinâmica da favela em cidade média**: o caso de Montes Claros/MG. 2011. 288 f. Tese (Doutorado em Ciências Humanas) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2011.

LEITE, M. E.; BRITO, J. L. S.; LEITE, M. R. Sig aplicado ao estudo comparativo de favelas: o Caso de uma Cidade Média. **Revista Eletrônica de Geografia Observatorium**, v. 1, n. 2, p. 20-34, jul. 2009.

LESSA, S. N. Sertão: cultura e poder. **Sertão**, Montes Claros, v.1, n.1, p.13-43, 2007.

LESSA, S. N. **Trem de Ferro**: Do Cosmopolitismo ao sertão. 1993. Dissertação (Mestrado) – Departamento de História, Universidade de Campinas, Campinas, 1993.

LIMA, K. M. S. N. **Entre a ferrovia e o comércio**: urbanização e vida urbana em Alagoinhas (1868- 1929). 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010.

LIMA, P. L. O. **Ferrovia, sociedade e cultura**: 1850-1930. Belo Horizonte: Argumentum, 2009.

LIMONAD, E. Reflexões sobre o espaço, o urbano e a urbanização. **GEographia**, Niterói, n.1, ano I, p.71-92, 1999.

LOPES, M. A; COSTA, V. G. Segregação e periferização em cidades planejadas: o caso de Brasília. *In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA*, 10., 2005, Universidade de São Paulo. **Anais[...]**. São Paulo: USP, 2005.

LUCENO, C. S.; LAROQUE, L. F. S. A ferrovia como agente de progresso e desenvolvimento: a inserção em ambiente mundial, brasileiro e sul-riograndense. **Revista destaques acadêmicos CCHJ/UNIVATES**, ano 3, n. 2, p. 83-97, 2011.

MALTA, A. C. *et al.* O crescimento vertical de Montes Claros. **Caderno Geográfico** [Faculdade de Filosofia; Ciências e Letras], Montes Claros, v. 2, n. 2, p. 78-94, out. 1993.

MARAFON, G. J. Espaço Urbano: a abordagem da Escola de Chicago e da Escola Marxista. **Ciência e Natura**, n.18, p. 149-181, 1996.

MARCUSE, P. Enclaves, sim; guetos, não: a segregação e o Estado. **Espaço e Debates**, São Paulo, v. 24, n. 45, p. 24-33, jan./jul. 2004.

MARICATO, E. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. *In*: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único**. Petrópolis: Vozes, 2001.

MARICATO, E. **Erradicar o analfabetismo urbanístico**. 2003. Disponível em: http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/maricato_analfabetismourbano.pdf. Acesso em: 11 maio 2020.

MARICATO, E. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARTINS, A. S.; LEITE, M. E. Análise do crescimento das favelas da cidade de Montes Claros – MG por imagens de alta resolução espacial. *In*: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE SENSORIAMENTO REMOTO – SBSR, 17., 2015, João Pessoa, PB, **Anais [...]**. João Pessoa: INPE, 2015.

MARTINS, R. S.; CAIXETA FILHO, J. V. O desenvolvimento dos sistemas de transporte: auge, abandono e reativação recente das ferrovias. **Teoria e Evidência Econômica**, Passo Fundo, v. 6, n. 11, p. 69-91, nov. 1998. Disponível em: http://www.upf.tche.br/cepeac/download/rev_n11_1998_art4.pdf. Acesso em: 22 set. 2020.

MARX, K; ENGELS, F. **Formações econômicas pré-capitalistas**. Tradução de João Maia. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1991.

MATOS, O. N. **Café e Ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. Campinas: Pontes, 1990.

MONASTIRSKY, L.B. **Ferrovia**: patrimônio cultural. Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). 2006. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

MONTE-MOR, R. L. M. **O que é o urbano no mundo contemporâneo**. Belo Horizonte: UFMG; Cedeplar, 2006.

MONTES CLAROS. Caderno 1 - Diário Do Executivo/Legislativo. **Diário Oficial Eletrônico**, Montes Claros-MG, a. 2, n. 276, 2014. Disponível em: <http://www.montesclaros.mg.gov.br/diariooficial/2014/set14/Di%C3%A1rio%20Oficial%20Eletr%C3%B4nico%2011-09-14.pdf>. Acesso em: jul. 2020.

MONTES CLAROS, Prefeitura Municipal de. **Atlas escolar histórico, cultural e geográfico do Município de Montes Claros Estado de Minas Gerais**. Montes Claros: Prefeitura Municipal de Montes Claros; Secretaria Municipal de Educação, 2006.

MONTES CLAROS. Prefeitura Municipal de Montes Claros. **Guia de Informações da SMS/MOC-2006**. Disponível em: <http://www.montesclaros.mg.gov.br/saude/conselho/Outros/Guiasaude2006.doc>. Acesso em: 15 jul. 2020.

MOSES, R. **Brasília: moradia e exclusão**. Brasília: Editora UnB, 1996.

MOUETTE, D.; WAISMAN, J. Avaliação dos impactos do tráfego na mobilidade da população infantil através da análise de correspondência múltipla. **Anais..** Albany, NY: Rensselaer Polytechnic Institute, 2004.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na História: suas origens, transformações e perspectiva**. 4. ed. São Paulo: Martins Fonte, 1998.

NASCIMENTO, G. F. A paisagem da periferia no percurso dos trilhos na perspectiva geofotográfica. **Revista GeoInterações**, Natal, Assú, v.1, n.1, p.17-32, jan./jun. 2017.

NEDER, G. Cidade, identidade e exclusão social, **Tempo**, Rio de Janeiro, v. 2, n.3, p.106-134, 1997.

NOBERT, E. **Sobre o tempo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

NOGUEIRA, R. L.; ABREU, L. M. **Um outro lado: intervenção urbana na orla ferroviária de Nova Iguaçu**. 2016. Disponível em: <http://eventos.ufrj.br/raic/files/2016/06/2736-9897-1-SM.pdf> . Acesso em: 4 jul. 2020.

OLIVEIRA, E. A. F. **Nova cidade, velha política: poder local e desenvolvimento regional na área mineira do nordeste**. Maceió: Edufal, 1994.

OLIVEIRA, F. **Crítica à razão dualista: o Ornitórrinco**. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2003.

OLIVEIRA, M. F. M. **Formação Social e Econômica do Norte de Minas**. Belo Horizonte: s/e, 1996.

OLIVEIRA, M. F. M. O processo de formação e desenvolvimento de Montes Claros e da Área Mineira da SUDENE. In: OLIVEIRA, M. F. M.; RODRIGUES, L. (org.). **Formação econômica e social do Norte de Minas**. Montes Claros: Ed. Unimontes, 2000. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 26., São Paulo. **Anais [...]**. São Paulo: ANPUH, 2010.

OLIVEIRA, R. S; FRANÇA, L. S. **Dinâmica imobiliária e expansão urbana em Montes Claros/MG: estudo dos condomínios horizontais e a verticalização**. Montes Claros: Unimontes, 2013.

OLIVEIRA, W. C. A urbanização: processo social de segregação socioespacial e a distribuição espacial das moradias no Distrito Federal Do Brasil. In: **COLOQUIO**

INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 15. Las ciencias y la edificación de una sociedad post-capitalista. 2018, Barcelona, **Anais** [...]. Barcelona, 2018.

PASSARELLI, S. H. Paisagem ferroviária: memória e identidade da metrópole paulistana. **Exacta**, São Paulo, v. 4, n. 2, p. 363-373, jul./dez, 2006.

PEREIRA, A. M.; LEITE, M. E. A expansão urbana de Montes Claros a partir do processo de industrialização. In: PEREIRA, A. M.; ALMEIDA, M. I. S. **Leituras geográficas sobre o norte de Minas Gerais**. Montes Claros: Unimontes, 2004.

PEREIRA, D, M. *et al.* **Direito urbanístico e segregação sócio espacial**: considerações sobre a cidade de Montes Claros/MG. 2020. Disponível em: <https://www.yumpu.com/pt/document/view/14063948/direito-urbanistico-e-segregacao-socio-unimontes>. Acesso em: 4 jul. 2020.

PEREIRA, F. M.; LEMOS, M. B. **Política de Desenvolvimento para cidades médias mineiras**. Belo Horizonte: BDMG, out. 2004. p. 1-28. Disponível em: <http://www.bdmg.mg.gov.br>. Acesso em: 3 maio 2020.

PEREIRA, L. A. C. **Planejamento e desenvolvimento**: logística de transportes e exportações na mesorregião norte de Minas Gerais. 2010. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, Universidade Estadual de Montes Claros, Montes Claros, 2010.

PEREIRA, L. A. G. Políticas de desenvolvimento: um estudo comparado entre as matrizes de transportes terrestres no Norte de Minas Gerais. **Caminhos da Geografia**, Uberlândia, v. 10, n. 31, 2005. (Instituto de Geografia-UFO).

PEREIRA, L. M. Montes Claros anos 50: entre a esperança e a frustração. **Revista Unimontes Científica**, Montes Claros, v. 1, n. 1, mar. 2001.

PEREIRA, L. A. G.; LESSA, S. N. Políticas de desenvolvimento: um estudo comparado entre as matrizes de transportes terrestres no Norte de Minas Gerais. **Caminhos da Geografia**, Uberlândia, v. 10, n. 31, 2009. (Instituto de Geografia-UFO).

PIMENTA, D. J.; ELEUTÉRIO, A. B; CARAMURU, H. **As ferrovias em Minas Gerais**. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003.

POSSAS, L. M. V. **Mulheres, trens e trilhos**: modernidade no sertão paulista. Bauru: EDUSC, 2001.

PRETECEILLE, E.; RIBEIRO L. C. Q. Tendências da segregação social em metrópoles globais e desiguais: Paris e Rio de Janeiro nos anos 80. **RBCS**, v. 14, n. 40, jun. 1999.

RIBEIRO, L. C. Q.; PECHMAN, R. **Cidade, povo e nação**: Gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

ROCHA, A. S; LEITE, M. E. Apropriação do espaço urbano segundo a renda dos segmentos que o compõem: espacialização de dados da cidade de Montes Claros-MG. **Inter Espaço** Grajaú, MA, v. 1, n. 2, p. 152-168, jul./dez. 2015.

RODRIGUES, L. **Investimento agrícola e o grande projeto Jaíba: uma interpretação; 1970-1996**. 1998. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, [São Paulo], 1998.

ROLNIK, R. Democracia no fio da navalha: limites e obstáculos para a implementação de uma reforma urbana no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais** (ANPUR), v. 11, p. 31-50, 2009. Disponível em: <http://www.urbanismo.mppr.mp.br/arquivos/File/2194063PB.pdf>. Acesso em: 10 de mar. 2020.

ROLNIK, R. **O que é a cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1995. (Coleção Primeiros Passos; 203).

SANTOS, G. R.; CARNEIRO, G. V. N. F. B. **Trabalho, cultura e sociedade no Norte/Nordeste de Minas: considerações a partir das ciências sociais**. Montes Claros: Best Comunicação e Marketing, 1996.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2006. (Coleção Milton Santos; 1).

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Enunesp, 2012.

SANTOS, M. **A urbanização desigual**. Petrópolis: Vozes, 2008.

SANTOS, M. **Espaço e sociedade: Ensaio**. Petrópolis: Vozes, 1982. 2ª ed.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 2002.

SANTOS, M. **Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método**. Espaço e sociedade. Petrópolis: Vozes, 1979. p. 9-27.

SAUNDERS, D. **Cidade de chegada: A migração final e o futuro do mundo**. São Paulo: Dvs Ed., 2013.

SENNETT, R. **Construir e Habitar: ética para uma cidade aberta**. Rio de Janeiro: Record, 2018.

SILVA, F. G.; MEIRELES, S. C. R.; COSTA, V. A. M.; FRANÇA, I. S.; ALMEIDA, M. I. S. **Expansão urbana e níveis de renda na cidade média de Montes Claros/MG**. 2015. Disponível em: <https://docplayer.com.br/72166820-Expansao-urbana-e-niveis-de-renda-na-cidade-media-de-montes-claros-mg-1.html>. Acesso em: 11 jul. 2020.

SILVA, J. T. A questão urbana. In: PASSOS, M. L. P. (org.). **Evolução urbana da cidade de São Paulo (1872-1945)**. São Paulo: Eletropaulo, 1989.

SILVA, L. P; ALVES, R. O. T. Estrada de ferro Montes Claros: o projeto de modernidade que não se efetivou monções. **Monções UFMS/CPCX**, v. 3, n. 5, 2016, p.61-80.

SILVA, L.R.G. **Dinâmicas urbanas ao longo de ferrovias**. 2016. Dissertação (Mestrado Profissional em Uso Sustentável de Recursos Naturais em Regiões Tropicais) – Programa de Mestrado Profissional em Uso Sustentável de Recursos Naturais em Regiões Tropicais do Instituto Tecnológico Vale Desenvolvimento Sustentável (ITV DS), Belém, PA, 2016.

SILVA, R. S. **Nos trilhos do capital**: a ferrovia no processo de integração do Norte de Minas Gerais às relações capitalistas de produção. 2011. 115 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Social) – Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Social, Universidade Estadual de Montes Claros, Montes Claros, 2011.

SILVEIRA, Y. M. S. C.; RAMIRES, J. C. L. A Estratégia saúde da família no bairro morrinhos na cidade de Montes Claros - Minas Gerais, Brasil: reflexões sobre sua territorialização. **Revista Cerrados**, Montes Claros, v. 9, n. 1, , p.71-94, 2011.

SINGER, P. O uso do solo urbano na economia capitalista. *In*: MARICATO, E. (org.). **A produção capitalista da casa e da cidade no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-Omega, 1978.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento desigual**: natureza, capital e a produção do espaço. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 1988.

SOUZA JÚNIOR, B. Z; BATISTA, R. P. A mobilidade urbana e a segregação de acordo com as áreas de ponderação do IBGE em Montes Claros/MG. *In*: CONGRESSO EM DESENVOLVIMENTO SOCIAL, 5., 2016, Montes Claros. **Anais [...]**. Montes Claros: Unimontes, jun./jul. 2016.

SOUZA, M. F.; RIBEIRO FILHO, G. B. Refletindo sobre o marketing urbano: a venda da cidade ilusória nos subúrbios ingleses e em condomínios fechados no Brasil. **Vitruvius**, São Paulo, versão *online*, mar. 2017. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.202/6480>. Acesso em: 4 jul.2020.

SOUZA, M. L. de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand. 2005.

SPOSATI, A.; TORRES, H.; PASTERNAK, S.; VILLAÇA, F.; KOWARICK, L.; SCHOR, S. A pesquisa sobre segregação: conceitos, métodos e medições. **Espaço e Debates**, São Paulo, v. 24, n. 45, p. 87-109, jan./jul. 2004.

SPOSITO, E. (org.). **Produção do espaço e redefinições regionais**: a construção de uma temática. Presidente Prudente: FCT; UNESP; GASPERR, 2005. p.35-51.

VALLADARES, L.P. **A invenção da favela**: do mito de origem a favela. Rio de Janeiro: FGV, 2015.

VERGARA, E. C. **Métodos de Pesquisa em Administração**. São Paulo. Atlas, 2005.

VIANNA, U. S. **Monographia do municipio de Montes Claros**: breves apontamentos históricos, geographicos e descriptivos. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1916.

VIEIRA, A. B. Segregação socioespacial e exclusão social: múltiplas dimensões. **Caderno Prudentino de Geografia**, n. 26. jan.-dez. 2004.

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Estúdio Nobel; FAFESP, 2017.

VILLAÇA, F. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Estudos Avançados**, v. 25, n. 71, 2011.

WHITAKER, J. S. Cidades para que(m)? Política, urbanismo e habitação: alcances e limitações dos instrumentos urbanísticos na construção de cidades democráticas e socialmente justas. **Cidades para quem**, versão *online*, 2003. Disponível em: <https://cidadesparaquem.org/textos-academicos/2013/2/13/alcances-e-limitaes-dos-instrumentos-urbanisticos-na-construo-de-cidades-democrticas-e-socialmente-justas>. Acesso em: 4 jul. 2020.

WICKERT, A. P. **Nos caminhos da ferrovia**: a arquitetura ferroviária da linha Tronco Norte Gaúcha 1883 a 1920. Disponível em: <http://www.portalseer.ufba.br/index.php/ppgau/article/view/1539/976>. Acesso: 22 set. 2020.

WIRTH, L. **O urbanismo como modo de vida**. Tradução de Mariana Corrêa Treuherz. **The American Journal of Sociology**, The University of Chicago Press, v. 44, n. 1, jul. c1938, 2001.

XIMENES, L. J. F. (org.). **Perfil socioeconômico do Norte de Minas Gerais**. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 2016.

ZORZO, F. A. Ferrovia e rede urbana na Bahia (1860-1930). *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 10., 2003, Belo Horizonte. **Anais [...]**. São Paulo: ANPUR, 2003.