

Os impactos socioeconômicos decorrentes da implantação da ferro-via central do Brasil do Norte de Minas em Montes Claros/MG¹

The socioeconomic impacts from Brazil Central Railway implementation in Montes Claros/Minas Gerais

Anne Caroline Veloso de Almeida*, Heloisa Soares de Moura Costa**

*Arquiteta e Urbanista, bacharel em Direito, Mestre em Planejamento Urbano pela UFMG/UNIMONTES. Docente do curso de Arquitetura e Urbanismo das Faculdades Santo Agostinho de Montes Claros, annecalmeida2@hotmail.com

**Arquiteta e Urbanista com mestrado em Planejamento Urbano e doutorado em Demografia. Professora Titular do Departamento de Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais. Pesquisadora do CNPq, hsmcosta@ufmg.br

usjt

arq.urb

número 31 | mai-ago de 2021

Recebido: 26/01/2021

Aceito: 11/05/2021

DOI: [10.37916/arq.urb.vi31.509](https://doi.org/10.37916/arq.urb.vi31.509)



Palavras-chave:

Infraestrutura urbana.
Dinâmicas socioespaciais.
Norte de Minas.

Keywords:

Urban infrastructure.
Socio-Spatial Dynamics.
North of Minas Gerais.

Resumo

A Ferrovia Central do Brasil percorre os eixos Norte e Sul da cidade de Montes Claros/MG, apesar da sua importância no desenvolvimento industrial da capital regional, sua implantação resultou em condições de segregação física e socioeconômica. Assim, se na escala regional a ferrovia promove o desenvolvimento, na escala local presencia-se impactos decorrentes do crescimento da cidade sem o acompanhamento das políticas urbanas e sociais, essenciais a garantia da qualidade de vida da população. Portanto, este trabalho objetiva compreender a influência da linha férrea na divisão das classes sociais e investimentos econômicos em Montes Claros/MG, tendo como recorte espacial bairros situados próximos ao seu eixo, com o intuito de expor as contradições na ocupação territorial e no direcionamento de investimentos das áreas fragmentadas pela linha férrea. Com base em pesquisa qualitativa que se apoia no levantamento de campo e nas referências bibliográficas, os resultados pretendidos consistem numa análise descritiva e crítica sobre a segregação socioeconômica.

Abstract

The Brazil Central Railway runs along the North and South axes of the city of Montes Claros. Despite its importance in the industrial development of the regional capital, its implementation resulted in segregation conditions: physical and socioeconomic. The railroad has influenced the city's development at the regional scale, including promoting its connection with other capitals and contributing to become a reference in the North of Minas Gerais. On a local scale, there are impacts from the rapid city growth without adequate monitoring of urban policies aimed at housing, sanitation, community facilities and public services, considered essential to guarantee the quality of life of the resident population. Thus, this work seeks to understand the influence of the railway line in the division of social classes and economic investments in Montes Claros, Minas Gerais. Analyzing, as spatial cut, neighbourhoods located close to its axis, such investigation aims to expose the contradictions in conditions of territorial occupation and direct investments in areas fragmented by the railway line. Based on qualitative research that relies on field survey and bibliographic references, the intended results consist of a descriptive and critical analysis of socioeconomic segregation.

¹Esse artigo resulta de dissertação: ALMEIDA, Anne Caroline Veloso de. De que lado você mora? Um estudo sobre segregação urbana em Montes Claros (1926-2019). 128f. Dissertação (Mestrado em Sociedade, Ambiente e Território) - Universidade Federal de Minas Gerais em parceria com a Universidade Estadual de Montes Claros, Montes Claros, 2020.

Introdução

Inserido na Mesorregião do Norte de Minas, Montes Claros é um município que sobressai em sua rede urbana devido ao seu porte populacional, na qual é classificada como cidade de porte médio, apresentando como estimativa para o ano de 2020, a partir dos dados do IBGE, população de 413.487 pessoas (IBGE, 2020). Ademais, além do porte populacional, a cidade destaca-se por concentrar comércios, serviços diversificados e especializados e atividades essenciais nas áreas de educação e saúde. Tais características contribuem para o seu reconhecimento como centralidade regional no Norte de Minas.

Sobre os aspectos que colaboraram para a definição de Montes Claros como centralidade regional, é importante mencionar que a implantação da Estrada de Ferro Central do Brasil, na década de 1920 (LESSA, 1993), foi um fator determinante para impulsionar o desenvolvimento econômico da região, sobretudo vinculado a sua vocação para as atividades agropecuárias e industriais (SANTOS; CARNEIRO, 1996). Nessas condições, a chegada da ferrovia demandou a implementação de estradas de rodagem para o escoamento das mercadorias que se concentravam nesse local para posterior distribuição (ALMEIDA, 2020). Assim, a posição estratégica de Montes Claros, associado aos benefícios da instalação da ferrovia para o transporte de cargas e passageiros, contribuíram para que a cidade prosperasse na escala regional.

É relevante destacar, nessa perspectiva, que a atuação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e da Companhia para o Desenvolvimento do Vale do São Francisco (CODEVASF) em Montes Claros, em fins da década de 1960 (RODRIGUES, 1998), são considerados marcos no processo de industrialização da cidade que integra o Polígono das Secas, uma vez que, diversas indústrias se instalaram na região em função dos incentivos fiscais e financeiros concedidos por essas empresas.

Contudo, na escala local presenciou-se impactos decorrentes do rápido processo de crescimento da cidade, sem o acompanhamento efetivo das políticas urbanas voltadas às demandas de habitação, de saneamento, de equipamentos comunitários e de serviços públicos, considerados essenciais para garantia da qualidade de vida da população residente, se tratando sobretudo das carências das classes de menor poder aquisitivo. Desse modo, o processo de ocupação da região foi

marcado pela discrepância de investimentos, que se concentraram na área central da cidade, beneficiando as elites dominantes, em um contexto influenciado pela política coronelista do período (PEREIRA, 2001), em detrimento a carência de melhorias urbanísticas nas áreas periféricas da cidade e nas regiões situadas nas proximidades da linha férrea.

Ademais, essa tendência de estruturação urbana radio concêntrica das principais cidades brasileiras foi constatada nos estudos conduzidos por Villaça (2001) que contribuíram para delimitação das áreas constituídas pelo centro e periferia, a partir do modelo de círculos concêntricos, e para a definição dos vetores de expansão urbana de modo radial. Dessa forma, a adoção do modelo radioconcêntrico em Montes Claros influenciou, não somente nas condições de ocupação da cidade pelas diferentes classes sociais, com a concentração da classe alta, inicialmente, no centro, e da classe baixa nas áreas periféricas e nas proximidades da ferrovia, como também no direcionamento de investimentos e nas estratégias posteriores de planejamento na cidade.

Em relação as condições de segregação socioeconômica e espacial que as cidades estão sujeitas, Rolnik (1995) coloca que ela resulta na divisão do espaço urbano em diferentes classes sociais, por meio de limites conformados por barreiras físicas existentes no próprio tecido urbano. Assim, podemos inferir como exemplos dessas barreiras: vias de intenso fluxo, pontes, rios, linhas férreas, entre outros elementos, que influenciam negativamente na fragmentação da cidade entre comunidades de baixo e alto poder aquisitivo.

Villaça (2011), também discorre sobre essa questão ao enfatizar que para compreensão das transformações inerentes ao espaço urbano é necessário elucidar as condições de segregação que caracterizam as metrópoles e as cidades grandes e médias, uma vez que, explicitamente, “o espaço urbano segregado está vinculado com a economia, a política e a ideologia, por meio das quais opera a dominação por meio dele” (VILLAÇA, 2011, p.37).

Desse modo, os fatores econômicos e políticos que direcionam o processo de planejamento urbano e os investimentos realizados no âmbito local, bem como, as especificidades na estruturação das cidades, a partir da existência de barreiras físicas que condicionam os processos de ocupação, são considerados aspectos determinantes nas condições de segregação espacial e socioeconômica.

Assim, define-se como objetivo deste artigo compreender a influência da linha férrea na divisão de classes sociais e de investimentos econômicos em Montes Claros/MG, tendo como recorte espacial bairros situados próximos ao seu eixo. Tal investigação tem como intuito expor as contradições nas condições de ocupação territorial e no direcionamento de investimentos das áreas que são fragmentadas pela linha férrea.

A pesquisa que embasou o artigo é de base qualitativa e utiliza como métodos visitas de campo para análise exploratória e explicativa e referências bibliográficas, como artigos e dissertações, para embasamento da discussão sobre segregação socioespacial. Ademais, o referencial teórico é fundamentado em estudos sobre o espaço urbano, por meio de autores como Lefebvre (1999), Corrêa (1989), e Villaça (2011), e trabalhos acadêmicos que tratam sobre a linha férrea e a produção do espaço urbano em Montes Claros.

Acredita-se que esse artigo possa contribuir para elucidar os fatores que favoreceram, historicamente, a intensificação do processo de segregação socioespacial em Montes Claros/MG, a partir da análise da influência da ferrovia como elemento fragmentador do espaço urbano.

A importância das ferrovias no desenvolvimento urbano das cidades

A história das ferrovias teve início no final do século XVIII, abrangendo, principalmente, as primeiras décadas do século XIX. Segundo Possas (2001), o trem influenciou significativamente nos processos de modernização e industrialização das cidades, o que instigou as transformações das condições de trabalho e dos padrões de consumo. Além disso, contribuiu na alteração do ritmo de vida da população local, em função da velocidade e do controle rígido do tempo que passaram a fazer parte do cotidiano da sociedade, conforme as definições de horários de idas e partidas ditados pelo transporte de massa, modificando as relações temporais existentes.

Ademais, a trajetória das ferrovias está ligada às mudanças tecnológicas nos meios de produção em decorrência da Revolução Industrial, ocasionando impactos significativos nas relações entre capital e trabalho, que resultaram na transição dos modos de produção manuais para os mecanizados. Nesse sentido, a Revolução Industrial e o progresso científico proporcionaram as

condições necessárias para a implantação das primeiras estradas de ferro. Ainda, a construção de ferrovias em escala global ocasionou mudanças políticas, econômicas e sociais e, em menos de um século, o transporte ferroviário se espalhou pelo mundo e se tornou sinônimo de industrialização, associado aos benefícios de aumento de capital e de desenvolvimento urbano (LUCENO; LAROQUE, 2011).

Em análise da ferrovia sob a perspectiva da inovação, ela foi reconhecida como marco de mudança do antigo para o novo, motor da modernização e da urbanização. Se, de um lado, o desenvolvimento das ferrovias trouxe benefícios por potencializar conexões entre regiões distintas, por outro lado, trouxe impactos pela disseminação dos padrões capitalistas em todo o mundo (LESSA, 1993).

Segundo Lima (2009), a implantação de ferrovias contribuiu para atendimento dos anseios políticos e econômicos do capitalismo, uma vez que, a extensão da malha ferroviária em áreas de difícil acesso consolidaram oportunidades significativas de expansão de negócios, pois influenciaram na abertura de novas linhas de produção e novos centros urbanos, que dependeriam desses eixos para se conectarem à malha urbana estabelecida.

No contexto brasileiro, as ferrovias produziram paisagens urbanas que se transformaram ao longo do tempo, integradas às peculiaridades socioeconômicas e culturais das regiões em que foram implantadas, e contribuíram para o atendimento dos interesses econômicos nacionais ou de grupos de maior influência, como empresários, tendo em vista as oportunidades de articulação entre regiões distintas e, conseqüentemente, de abertura de novos centros comerciais e industriais desempenhada por elas (NASCIMENTO, 2017).

Ao longo da história de desenvolvimento das ferrovias no Brasil vale destacar o período Imperial, no qual o setor ferroviário recebeu investimentos, tanto públicos quanto privados (PIMENTA; ELEUTÉRIO; CARAMURU, 2003), que contribuíram para elevar o número de estações ferroviárias implantadas, bem como, para expansão dos cruzamentos com outras ferrovias.

No início da construção das linhas, porém, a ocupação às margens da ferrovia ocorreu de modo espontâneo. Entretanto, após o século XIX, foi estipulado que se

construísem 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 maior eficiência na supervisão e manutenção nos trechos. Assim, ao longo dos caminhos-de-ferro, foram se formando também vilas ferroviárias, construídas pelas empresas responsáveis pela implementação desses eixos de conexão (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, além de suas demandas específicas (NASCIMENTO, 2017).

As estações ferroviárias costumavam adotar diferentes tipos de edificações, das mais luxuosas às mais simples, e seu papel não foi 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 urbano (DINIZ, 2012).

Sobre as transformações urbanas desencadeadas pela implantação de ferrovias, 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. Não obstante, 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).

Segundo Possas (2001), a construção de estações e edifícios ao longo da ferrovia interferia muito na forma de pensar da população e influenciavam no processo de ocupação do espaço urbano, especialmente a partir de 1908, quando, tornou-se cada vez mais intenso o deslocamento de viajantes, escriturários e empresários, exigindo a implantação de redes de pensões e hotéis.

Devido ao serviço da estação, a implantação dessas construções foi realizada em terrenos planos e amplos que possibilitassem abertura de 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).

A chegada dos trilhos quase sempre era vista como um marco na história das cidades, ou seja, durante a construção da ferrovia, devido à implantação dos equipamentos urbanos necessários, a paisagem circundante foi se alterando, bem como, a ambiência e perspectivas resultantes. 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 energia (NASCIMENTO, 2017). Assim, surgiram, muitas vezes, diversas vilas de ferroviários que, posteriormente, originaram cidades, ou que contribuíram para transformações urbanas de cidades já existentes (MATOS, 1990).

No que diz respeito a essas vilas, as tipologias construtivas recorrentes eram habitações para um único empregado ou para toda uma equipe, com variações na composição familiar e, em alguns casos, até habitações de grande envergadura foram construídas (PASSARELLI, 2006).

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, e desempenhando um importante papel promotor de mudanças no espaço geográfico.

Ainda sobre a influência das linhas férreas na conformação de cidades, Corrêa (1989) aponta que, no século XIX, enquanto que em algumas regiões as ferrovias foram elementos que condicionaram o desenvolvimento, uma vez que impulsionaram o crescimento demográfico e econômico, em outras, influenciaram no processo de desvalorização de áreas adjacentes à esses eixos, uma vez que as vilas eram construídas com o objetivo principal de manter a facilidade de acesso à mão-de-obra operária a partir da sua instalação nas imediações das ferrovias, por meio de empreendimentos de baixo custo, ou seja, arcando com o mínimo de investimentos para garantir as condições de implantação de infraestrutura e habitação necessárias (CORRÊA, 1989). Tal situação pode ser constatada em Montes Claros a partir da implantação da Ferrovia Central do Brasil.

As conexões e rupturas urbanas promovidas pela Ferrovia Central do Brasil em Montes Claros/MG

A Ferrovia Central do Brasil passou a operar na cidade de Montes Claros – MG no ano de 1926, nesse período, o trem era sinal de inovação e modernidade por onde passava. A cidade de Montes Claros, nesse tempo, era controlada por fazendeiros, ditos coronéis, que se revezam enquanto classe política dominante (CARDOSO JUNIOR, 2008).

É importante mencionar que a implantação do ramal ferroviário em Montes Claros foi motivada pela posição estratégica que a cidade ocupa em relação ao Norte de Minas, desempenhando o papel de entroncamento entre outras regiões do país (ALMEIDA, 2013). Dessa forma, a vinda da ferrovia contribuiu para a expansão das articulações viárias em Montes Claros para atender às demandas de escoamento da produção e das mercadorias no contexto regional (ALMEIDA, 2020).

Além disso, a partir da década de 1960, a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e a Companhia para o Desenvolvimento do Vale do São Francisco (CODEVASF) passaram a atuar no processo de industrialização e urbanização de Montes Claros, cidade integrante do Polígono das Secas e, portanto, considerada como uma das regiões prioritárias para a realização de obras voltadas

à atenuação das condições de seca por meio dos projetos de irrigação (RODRIGUES, 1998). Ademais, a SUDENE passou a desempenhar papel importante nesse período na concessão de incentivos fiscais e financeiros para a instalação de industriais na cidade, o que contribuiu, juntamente com as vantagens de facilidade de transporte e deslocamento de mercadorias desempenhada pela ferrovia, para o desenvolvimento industrial e agropecuário de Montes Claros (SANTOS; CARNEIRO, 1996). Desse modo, a importante articulação exercida por Montes Claros na sua Mesorregião, associada às vantagens econômicas no transporte de carga e passageiros desempenhado pela ferrovia e aos investimentos realizados por empresas como a SUDENE e CODEVASF, contribuíram para que a cidade se tornasse referência no Norte de Minas, sendo reconhecida em sua rede urbana como capital regional.

Entretanto, o avanço do transporte rodoviário no Brasil, que culminou na abertura de estradas e na diminuição do tempo de deslocamento através dos avanços tecnológicos dos veículos automotores, aliados a toda política rodoviarista alavancada no século XX, modificou a relação da sociedade e da cidade com o trem, tanto que, em 1996, o trem de passageiros fez sua última viagem em Montes Claros, passando a transportar, exclusivamente, cargas. Contudo, o fim do transporte de passageiros não modificou a rota do trem, que continuou percorrendo o tecido urbano em sentido Norte e Sul e influenciando nas condições de fragmentação sócio espacial (LESSA, 1993).

Dessa forma, apesar da implantação do trecho da Ferrovia Central do Brasil na cidade ter impulsionado seu processo de industrialização e de ocupação, fazendo com que se tornasse um importante centro regional no Norte de Minas, por outro lado, no âmbito local, a carência de investimentos urbanos voltados à melhoria da qualidade de vida da população residente nas suas imediações induziu o processo de segregação socioeconômica na cidade.

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, interferiu na divisão econômica e espacial (CORRÊA, 2004; CASTELLS, 1983).

Nesse sentido, a implantação da ferrovia em Montes Claros estimulou a ocupação urbana de comunidades operárias próximas das suas estações (SILVA, 1989) e tais condições de ocupação contribuíram para a divisão da cidade por esse eixo em distintas classes sociais, destacando-se, de um lado, a classe operária e imigrantes que vieram em busca de trabalho e, de outro, engenheiros e chefes de estação.

De tal modo, as demandas por habitação pela classe operária resultaram na divisão das áreas situadas próximas à estação em lotes de dimensões reduzidas, com predominância de habitações geminadas de padrão popular. Dessa forma, tendo como referência o eixo da Linha Férrea, que perpassa pela cidade no sentido Norte – Sul, a fragmentação de Montes Claros nas porções Leste e Oeste e a sua divisão simbólica e cultural entre as áreas valorizadas que estão acima da linha (porção Oeste, Sul e Sudoeste) e desvalorizadas economicamente, que estão posicionadas abaixo da linha (Leste e Norte), condicionaram os investimentos realizados na região, ainda que não houvesse planejamento por parte do poder público que contribuisse para acentuar essas divisões sociais. Nesse contexto, os loteamentos populares para atender às demandas dos operários foram implantados na porção Leste, enquanto que a porção Oeste da linha foi beneficiada por edificações de maior porte, voltadas para abrigar os engenheiros e chefes da estação (ALMEIDA, 2020).

Essas condições de fragmentação representadas pela linha férrea que classificam os bairros como aqueles situados de “um ou do outro lado da linha”, “abaixo ou acima da linha” são termos culturalmente definidos pela população residente, que evidencia não só as desigualdades socioeconômicas existentes, mas também o preconceito que está presente no imaginário coletivo que é construído sobre o lugar.

Em relação ao processo de urbanização de Montes Claros, a ausência de uma política de planejamento urbano exerceu influência nas condições de ocupação espontânea no município. Dessa forma, o processo de urbanização, até a década de 1970, foi caracterizado pela inicial ocupação da área central, que abrange as imediações da Praça Doutor Chaves, que era denominada de Praça da Matriz, e resultou na abertura de vias estreitas e tortuosas, caracterizando um traçado irregular. Nesse período a maior parte da população residia em fazendas, no perímetro rural do município, de modo que, a ocupação da área urbana se limitou inicialmente ao entorno das praças da Matriz, de Esportes, Dr. Carlos e Praça da Catedral. Assim, se concentraram dentro desse limite as residências da população de maior poder

aquisitivo, o comércio e equipamentos urbanos essenciais (GOMES, 2007).

Ainda se tratando da urbanização da cidade, especialmente após a implantação da linha férrea, foi constatado rápido crescimento populacional, sobretudo da população proveniente do campo que migrava para a cidade, em busca de melhor qualidade de vida. Essa população passava a ocupar áreas vazias e periféricas do município.

Dessa forma, o aumento demográfico constatado no período de implantação da ferrovia na cidade demandou a abertura de novas vias e a construção de residências nas proximidades da estação, sem a definição de plano urbanístico e conforme interesses das forças atuantes no período, representado, sobretudo, pelas elites e empresas de loteamento. Esse aspecto influenciou no crescimento desordenado da cidade e resultou em problemas futuros de articulação viária na cidade devido as dimensões reduzidas das vias consolidadas (GOMES, 2007). A Figura 1 mostra o crescimento e expansão da Cidade de Montes Claros a partir da década de 1970, destacando-se, em amarelo, a linha férrea, sendo possível, em uma análise prévia, ver que existe uma proporcionalidade bilateral para os lados Leste e Oeste de crescimento urbano na cidade, o que instiga a análise de existência (ou não) de estratificação social entre os dois lados dessa linha.

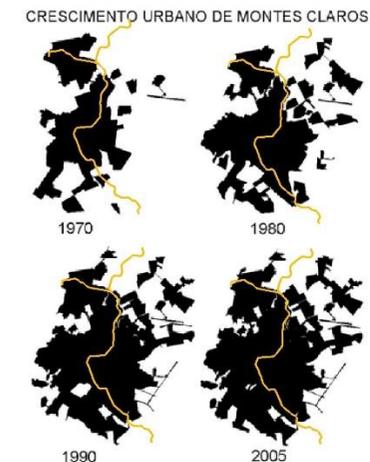


Figura 1: Crescimento Urbano de Montes Claros. Fonte: Adaptado pela autora de Esdras, 2010.

Durante o crescimento urbano, as interações espaciais ocorreram de diferentes maneiras, por motivos sociais e econômicos, dentro dos limites da Cidade de Montes Claros. Nesse cenário, a ocupação residencial próxima a zonas comerciais e à área central foi mais intensa devido à facilidade de acesso à infraestrutura e aos serviços básicos por consumidores.

A partir da década de 1970, presencia-se na cidade, com o processo de industrialização impulsionado pela vinda da SUDENE, a maior tendência de setorização dos espaços urbanos. Desse modo, a área central tornou-se desvalorizada para moradia e passou a abrigar mais comércios e serviços, mantendo a condição mononuclear de estrutura da cidade e o anel pericentral da cidade e as áreas de expansão urbana tornaram-se atrativas para residências, sendo expressivo o número de loteamentos implantados na cidade a partir da década de 1970. Ademais, a porção Norte concentrou o Distrito Industrial e tornou-se um dos eixos de expansão principais de Montes Claros, abrigando população de baixa renda (GOMES, 2007).

Já a expansão da cidade em direção ao eixo Sul consolida-se mais tardiamente, a partir da década de 1980, sendo ocupada principalmente por imigrantes de cidades vizinhas. O intenso processo de ocupação desse eixo associado aos investimentos em infraestrutura consolidou essa região como um dos centros comerciais de Montes Claros. Não obstante, os eixos Oeste e Leste tiveram a intensificação do processo de ocupação a partir da década de 1980 (GOMES, 2007), sendo impulsionado, na porção Leste, pelas demandas habitacionais nas proximidades da ferrovia.

Assim, à medida que a cidade ia crescendo, o desvio causado por obstáculos encontrados no trajeto da via férrea era circundado por muros e cercas, constituindo barreiras físicas de acesso entre as duas porções fragmentadas pela ferrovia.

De acordo com Corrêa (2004), essas rupturas do tecido urbano interferem nos atributos locacionais que tornam as áreas atrativas ou não para se morar ou para se tornarem foco das estratégias de investimentos de mercado. Além disso, as condições financeiras dos diferentes estratos sociais interferem diretamente no uso e ocupação do espaço urbano, influenciando nas dinâmicas de transformação da paisagem.

Podemos citar como exemplos de bairros situados próximos, em Montes Claros, mas com significativas diferenças socioeconômicas: Morrinhos x Centro, Vila

Sumaré x Vila Guilhermina ou Alto São João x Interlagos, onde se verifica que a segregação se tornou uma condição socioespacial.

Assim, essas condições de segregação sócio espaciais refletem nas diferenças físicas e simbólicas instituídas entre os lugares, reproduzindo condições socioeconômicas distintas entre grupos sociais e, muitas vezes, instituindo relações conflitantes de disputas territoriais.

Dessa forma, ao alocar estrategicamente equipamentos de consumo coletivo, o Estado também interfere na segregação residencial (CORRÊA, 2004), uma vez que os grupos sociais se diferenciam em relação a renda e padrões de consumo. Nesse caso, em Montes Claros, são menos privilegiados quanto à oferta de equipamentos comunitários, de bens e de serviços os terrenos situados próximo a linha férrea, na porção Leste, e os bairros situados no extremo Norte, ou abaixo da linha.

Com isso, a linha férrea desempenhou na cidade de Montes Claros um papel importante no processo de segregação social, separando a classe média das camadas de menor renda, distinguindo-as em termos de consumo, em resposta às necessidades cotidianas, e influenciando na divisão de classes. Além disso, no processo de produção, troca, comunicação e consumo, esse obstáculo influenciou também em condições de limitação de mobilidade.

Segundo França e Soares (2007), as porções Norte e Leste de Montes Claros passaram a concentrar parcelas de população de média e baixa renda, dispendo de instalações e infraestrutura urbanas escassas. Já as porções Oeste e Sudoeste, onde foram implantadas as residências dos engenheiros e chefes de estação, foram privilegiadas em termos de investimentos por parte do poder público em infraestrutura, tornando-se mais atrativa para empreendimentos imobiliários e para a implantação de equipamentos comunitários de esporte, lazer e cultura, praças e áreas verdes (Figura 2), tal condição pode ser constatada a partir da análise do processo de ocupação de Montes Claros (ALMEIDA, 2020).

Montes Claros - Mapa de Análise da Ocupação

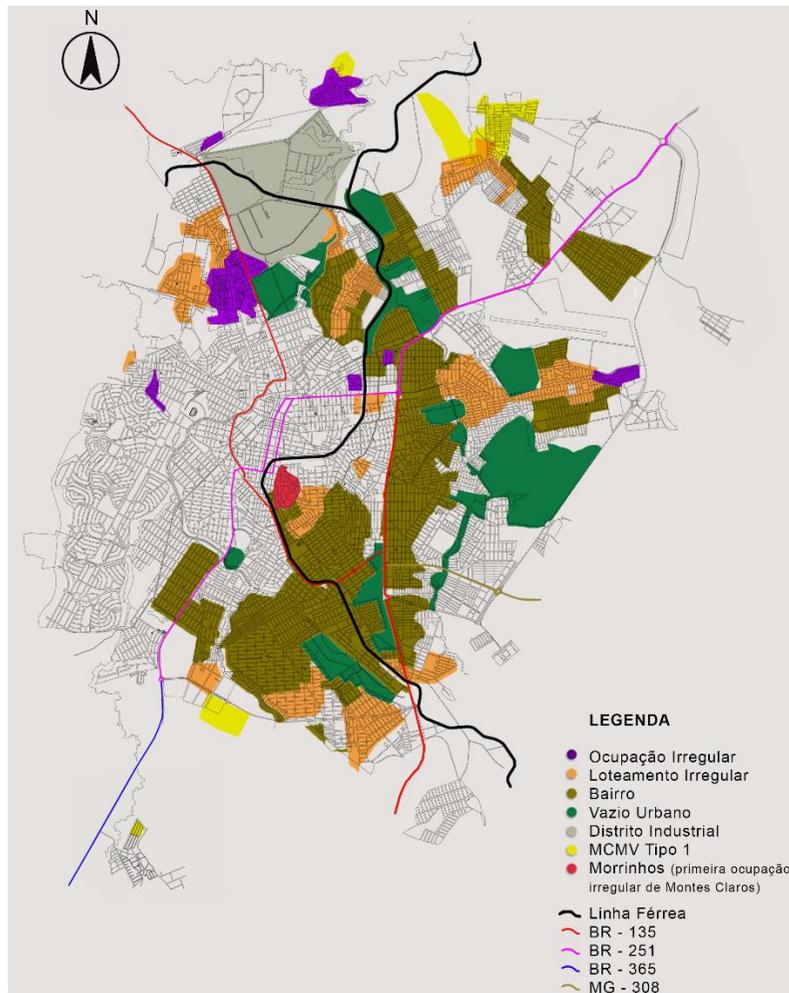


Figura 2: Mapa de análise das condições de uso e ocupação de Montes Claros. Fonte: Acervo da autora, 2021.

Ainda, no lado Oeste concentram-se os bairros residenciais compostos por segmentos sociais com melhores condições financeiras e equipamentos de porte significativo - como mercados, centros comerciais e shoppings, que oferecem maior diversidade e qualidade de produtos. Ou seja, é nesse espaço que prevalece o

circuito superior da economia urbana em Montes Claros, que dispõe de acessos a praças e centros de convivência, como é o caso da Praça de Esportes, do Parque Municipal, parques de exposição, Parque Sapucaia e do Zoológico (Figura 3).

Montes Claros - Mapa de Equipamentos Públicos

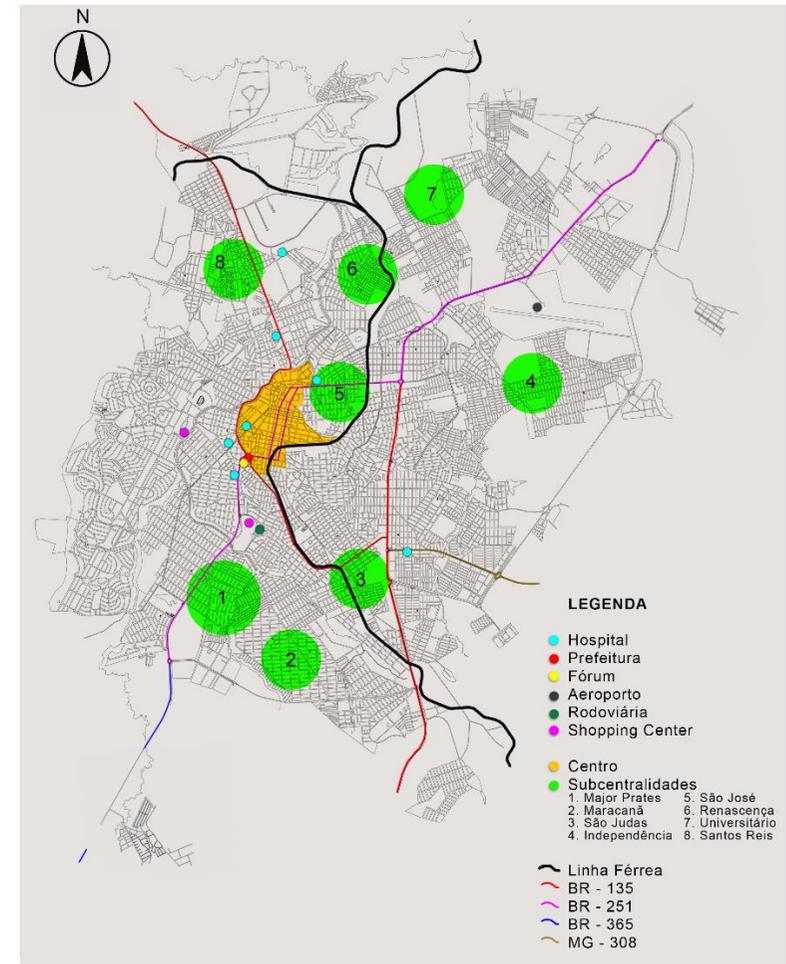


Figura 3: Localização dos equipamentos urbanos pelos diferentes lados da linha férrea que corta Montes Claros. Fonte: Acervo da autora, 2021.

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 4), água, esgoto, energia elétrica, entre outros.

Montes Claros - Mapa de Equipamentos Educacionais

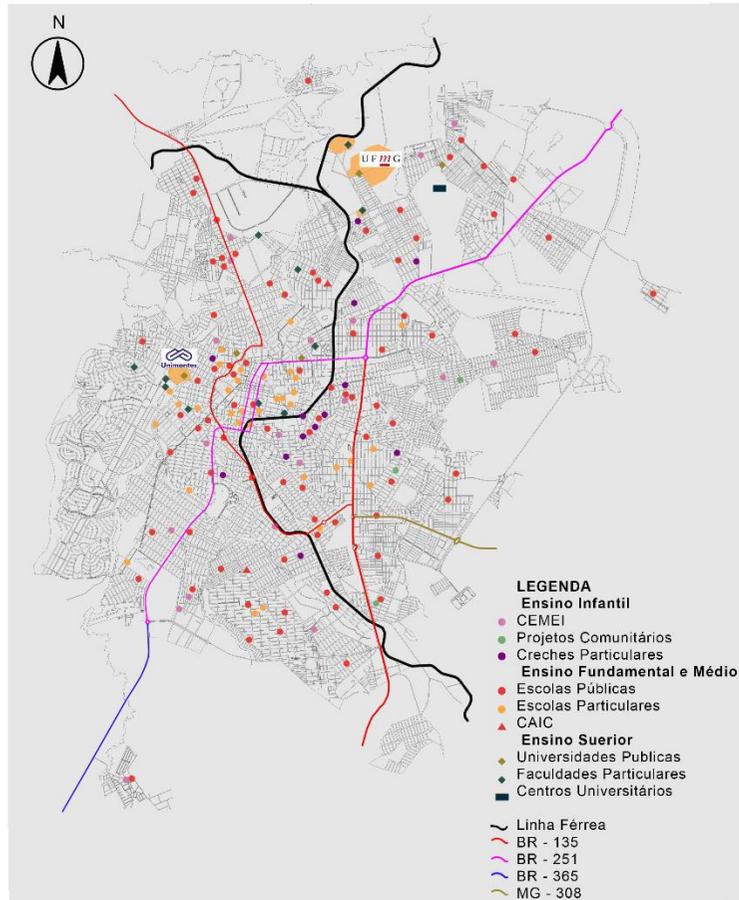


Figura 4: Os equipamentos educacionais divididos pela linha férrea que corta Montes Claros. Fonte: Acervo da autora, 2021.

Essa segregação socioespacial que separa as porções Leste e Norte das porções Oeste, Sul e Sudoeste também foi confirmada nos estudos feitos por Leite e Brito

(2011); França, Almeida e Oliveira (2014); França (2016); Freitas *et al.* (2018); Fonseca (2018), Pereira *et al.* (2020) e Rocha e Leite (2015), que permitem considerar ainda que a região central, situada do lado Oeste da linha férrea, é onde se encontram os segmentos populacionais cuja renda *per capita* mensal é mais elevada em relação à franja urbana, com destaque para os bairros Ibituruna, Morada do Parque e Todos os Santos, bem como, as tendências de verticalização e adensamento da paisagem, sendo mais expressivos, nesse caso, os bairros Centro e Santos Reis (LEITE, 2020).

Já 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 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" (FRANÇA; SOARES, 2007, p.80).

Além disso, estudos mostram que bairros como o Ibituruna, situado no 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).

Ademais, as áreas de ponderação Ibituruna, Jardim São Luiz e Todos os Santos são as que gastam menos tempo com deslocamento, esta associação está relacionada ao melhor poder aquisitivo desses bairros mostrando, com isso, como a condições financeiras das classes sociais influenciam nas melhores condições de mobilidade urbana (SOUZA JR; BATISTA, 2016).

Já em relação aos extremos Norte e Leste da cidade, Souza Jr. e Batista (2016) mostraram que os moradores do Jardim Primavera e do Bairro Vilage do Lago são os que mais gastam tempo com deslocamento, além de possuírem, predominantemente, baixa renda. 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). Enfatiza-se ainda que o Morrinhos foi a primeira ocupação informal de Montes Claros e onde foi implantado o primeiro Conjunto

Habitacional da cidade. Logo, nessas regiões de ocupação informal de Montes Claros presencia-se maior carência de saneamento básico, sobretudo relacionado ao acesso de água e esgoto (LEITE, 2020).

É importante destacar em relação ao processo de periferização de Montes Claros que o exôdo rural e os movimentos migratórios de moradores de cidades vizinhas em direção à Montes Claros, buscando melhores oportunidades de vida, são fatores determinantes para o espraiamento da ocupação na cidade e para a intensificação do mercado imobiliário informal (GOMES, 2007).

Assim, a aceleração do processo de ocupação de Montes Claros sem o devido acompanhamento das melhorias em infraestrutura acentuou os problemas urbanos existentes, como exemplo, o surgimento de assentamentos informais, o aumento do déficit habitacional, a carência de infraestrutura urbana em porções significativas da cidade e, conseqüentemente, a intensificação do processo de segregação socioeconômica (GOMES, 2007).

A partir da década de 1990, Montes Claros passou por um processo de reestruturação urbana que consolidou os subcentros existentes atualmente, conforme destacados na Figura 2. Esses subcentros foram consolidados para atenderem as demandas de comércio, serviços e equipamentos urbanos em escala regional, além de se destacarem em relação à implantação de serviços especializados, sobretudo nos setores de saúde e educação. Tais diretrizes foram incorporadas no Plano Diretor da Cidade, promulgado em 2001, e contribuíram para a definição de estratégias de descentralização das atividades terciárias da área central (GOMES, 2007).

Desse modo, é importante mencionar que, a partir da análise da Lei de Uso e Ocupação do Solo da cidade, as condições de segregação socioeconômica repercutiram nas diretrizes de zoneamento, de modo que, as zonas comerciais se concentraram nas imediações do antigo centro e nos principais eixos viários que articulam a cidade, enquanto que as zonas residenciais, que possibilitam maior adensamento em função das condições de infraestrutura existente, conforme modelos de assentamento definidos em lei, se concentram na porção Oeste e nas imediações da área central. Na porção Leste se concentram as Zonas de Especial Interesse Social e Setores Especiais de Preservação devido às fragilidades ambientais de ocupação dessas áreas e demandas de infraestrutura pela população de baixa renda (MONTES CLAROS, 2009).

Sobre os núcleos residenciais existentes em Montes Claros, eles estão locados no Leste e Sul e apresentam faixas de renda variável entre R\$1.065 – R\$2.305 e R\$4.044 – R\$7.926 como exemplos de bairros que se enquadram nessa categoria: 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 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. Dentre as ruas citadas, a Rua da Prata tem seu espaço saturado, nas demais vias, apesar de registrarem crescimento no número de edificações, ainda apresentam vazios urbanos.

Ainda, verificam-se distinções em relação aos bens e serviços prestados entre essas áreas em função do nível de renda da população local, de modo que, de um dos lados da linha férrea, que compreende a porção Oeste, existe uma rede que inclui empresas atacadistas e varejistas mais modernas, lojas de grife, shopping centers, redes bancárias, hospitais, enfim, distribuição de pontos de consumo mais específicos para o público, com mais vantagens financeiras, criando, assim, o que Santos (1979, p. 100) denomina de circuito de vantagens econômicas urbanas.

No outro extremo da linha, que corresponde a porção Leste, estão as pessoas com baixos salários, que tendem a usar meios de consumo menos modernos, e que dependem de transporte público, postos ou centros de saúde, essas são chamadas de zonas econômicas de baixo nível, porque, como o nome sugere, nesse caso se gasta menos capital e a burocracia da organização logística também é menor (SANTOS, 1979).

Essas condições de fragmentação social e econômica do espaço corroboram com as ideias de Vieira (2004, p.112):

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.

Segundo Corrêa (2004), 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 influenciado por uma dinâmica imobiliária e fundiária perversa, que faz com que as áreas residenciais se tornem ainda mais segregadas, intensificando a divisão de classes. Por isso, segregação residencial significa, não apenas os privilégios da classe dominante, mas também, meios de controle da reprodução social para o futuro.

Outro marco importante dessa condição de segregação na cidade de Montes Claros, segundo Silva *et al* (2015) e Batista, Pereira e Bortolo (2019), são os condomínios fechados, que estão distribuídos, em sua maioria, no Sudoeste da linha, que possui a maior renda por domicílio. Já os conjuntos habitacionais estão pulverizados nas porções Norte, Leste e Sul da cidade. Ganham destaque como conjuntos que concentram menores rendas domiciliares: 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.

Ainda em análise a essas porções da cidade que concentra menores rendas domiciliares, existem diversos bairros que sofrem com a falta de regularização fundiária, pois os terrenos são formados aleatoriamente, sem planejamento, carecendo de saneamento e infraestrutura como coleta de lixo, limpeza urbana, higiene, educação e segurança, o que deixa ainda mais evidente a divisão socioeconômica e espacial existente.

Além da divisão socioespacial dessas áreas, há diferenças também nos padrões de consumo entre as diferentes classes sociais, de modo que as menos abastadas viverão em comunidades onde a terra seja mais barata e, portanto, suas condições de moradia serão próximas de regiões menos privilegiadas em relação ao acesso de serviços, equipamentos urbano e recursos naturais (CASTRO; GOMES; CORRÊA, 1997).

Não obstante, é importante mencionar que, apesar das carências de investimentos na porção Leste da Linha Férrea, essa região, que concentra grande parte das vilas e das ocupações informais de Montes Claros, apresenta características peculiares quanto às apropriações do espaço urbano por seus moradores. Desse modo, nas

ocupações informais o espaço da rua torna-se extensão da casa, ou seja, o espaço público é mais utilizado como forma de lazer e sociabilidade. Ademais, verifica-se também, em função do processo de ocupação mais horizontal dessas regiões, uma forte relação do espaço edificado com suas áreas livres, como quintais, sendo comuns também a existência de hortas comunitárias para consumo coletivo.

Por outro lado, na porção Oeste, onde concentra-se maior renda per capita, o espaço público é menos utilizado como local de permanência, com exceção das praças e áreas verdes existentes que concentram apropriações, sendo, muitas vezes, utilizado somente para deslocamento. Assim, presencia-se a tendência de esvaziamento das funções que podem estar vinculadas com o espaço urbano nas áreas economicamente mais valorizadas de Montes Claros.

Lefebvre (1999) considera a segregação como uma diferença espacial que leva à formação de espaços uniformes. Para ele, a segregação tem como um dos objetivos servir à classe abastada, resultando na divisão do espaço urbano e da sociedade em múltiplas partes, ao invés de abrigar diferentes classes sociais no mesmo espaço. Portanto, a segregação é uma espécie de dano à relação espacial urbana, podendo ser razoavelmente implementado por meio de objetivos estratégicos definidos, do uso de instrumentos do planejamento urbano e métodos de fiscalização, ou agentes, incluindo incorporadores imobiliários, que influenciam na dinâmica dos espaços urbanos.

Considerando as colocações expostas pelo autor, é possível compreender que a segregação encontrada em Montes Claros, desde 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, o comércio mais sofisticado, as 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 dos processos de segregação.

Ainda, a partir das considerações do autor, é compreensível que a segregação reforçada em Montes Claros pela ocupação dos espaços ligados à ferrovia seja causada por diferenças socioeconômicas, embora não haja um planejamento urbano efetivo, os prédios públicos e os comerciais ocupam localidades mais valorizadas. 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. Essa situação torna-se evidente na análise do histórico da cidade e da sua imagem conformada pela paisagem urbana.

Assim, como síntese da análise apresentada é relevante destacar que, apesar da implantação do trecho da Ferrovia Central do Brasil em Montes Claros ter influenciado no seu processo de desenvolvimento, uma vez que a conectividade estabelecida entre a cidade, municípios vizinhos e outras capitais impulsionaram investimentos de empresas como a SUDENE e, conseqüentemente, tornou a região mais atrativa para a implantação de indústrias, comércios e serviços, sobretudo para atendimento de demandas no âmbito regional; no âmbito local áreas significativas da cidade não foram beneficiadas com esses investimentos, como é o caso dos bairros situados na porção Leste e mais abaixo da linha férrea, em seu extremo Norte. Tais condições refletem a desigualdade social existente em Montes Claros e a condição de ruptura entre as porções Leste e Oeste desempenhada pela linha férrea, em termos de investimentos, de diferenças de ocupação e de distribuição de renda per capita.

Considerações finais

A implantação da ferrovia em Montes Claros serviu como motor do processo de urbanização e de modernização da cidade e, conseqüentemente, impulsionou o desenvolvimento do Norte de Minas. Além disso, as conexões proporcionadas por ela entre outras regiões e os benefícios econômicos associados, sobretudo em função do transporte de cargas e passageiros, contribuíram, indiretamente, para mobilidade, emancipação política e administrativa do município, de modo que, atualmente, Montes Claros é considerada um polo regional na Mesorregião do Norte de Minas, concentrando variedade de serviços e comércios.

Contudo, se por um lado esse progresso trouxe vitalidade urbana para Montes Claros, também resultou no processo de segregação socioespacial, tendo em vista que, esse eixo de conexão Norte/Sul promoveu também a fragmentação da cidade em duas porções com características sociais, culturais e econômicas distintas.

Muito disso foi influenciado pela própria dinâmica da ferrovia, incrementada pela necessidade de atender às necessidades de duas frações da classe trabalhadora, colocando, de um lado, os chefes de estação e engenheiros, e de outro o operariado

vinculado às classes de média baixa e baixa renda, constituída principalmente por imigrantes. A necessidade de habitação para atender à essa demanda foi resolvida por uma legislação mais branda que permitiu a divisão de lotes e a criação de unidades geminadas econômicas, em terrenos exíguos, se comparados aos lotes até então tradicionais das cidades brasileiras, determinando uma nova fisionomia na cidade daquela época.

Assim, a ferrovia tornou-se uma importante força motriz no processo de desenvolvimento industrial em Montes Claros ao mesmo tempo em que, contraditoriamente, influenciou nas condições de segregação socioeconômica e espacial.

Nesse contexto de segregação socioeconômica e espacial, o termo “acima da linha” foi utilizado para designar as zonas que abrangem os eixos Oeste, Sul e Sudoeste de Montes Claros, onde o governo sempre investiu mais por concentrar população de alto poder aquisitivo. Já o termo “abaixo da linha” representa os eixos Leste e Norte de Montes Claros, que conformam bairros que concentram serviços e negócios menos complexos, onde a população tem menor poder aquisitivo, dispendo de infraestrutura urbana insuficiente. Ou seja, conclui-se que a segregação socioespacial tem vínculos com o histórico de ocupação da cidade de Montes Claros.

Portanto, enfatiza-se a iminente necessidade de que o planejamento urbano da cidade incorpore mecanismos e estratégias de uso e ocupação voltadas a minimizar as condições de segregação em Montes Claros, buscando, sobretudo, a conformação de espaços urbanos mais heterogêneos, com diversidade social, econômica, cultural e que proporcione maior facilidade de acesso da população, de modo geral, aos equipamentos urbanos, serviços e comércios existentes.

Referências

ALMEIDA, Anne Caroline Veloso de. **De que lado você mora?** Um estudo sobre segregação urbana em Montes Caros (1926-2019). 128f. Dissertação (Mestrado em Sociedade, Ambiente e Território) - Universidade Federal de Minas Gerais em parceria com a Universidade Estadual de Montes Claros, Montes Claros, 2020.

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: 29 abr. 2021.

BATISTA, R.P.; PEREIRA, A.M.; BORTOLO, C.A. Segregação socioespacial e os espaços residenciais fechados em Cidades Médias. **Caderno de Geografia**, v. 29, n. 58, 2019.

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

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.

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

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

DINIZ, I.F. **Contribuição da ferrovia para a urbanização: 1908-1950. Alguns apontamentos sobre o Norte de Minas.** Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento social) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social da Unimontes, 2012.113 f.

FERNANDES, J.M, LEITE, M.E. & PEREIRA, A.M. Especulação imobiliária e auto segregação em Montes Claros/MG. **Espaço & Geografia**, v. 22, n. 2, 2019.

FRANÇA, Iara Soares de; SOARES, Beatriz Ribeiro. Expansão urbana em cidades médias: uma reflexão a partir do núcleo e da área central de Montes Claros no Norte de Minas Gerais. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 17, p.47-63, 2 sem. 2007.

FINGER, A.E. **Um século de estradas de ferro –** Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. Tese (Doutorado) – Universidade de Brasília, 2013. 466 f.

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

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**. vol. 22, n. 1, 2018.

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, dezembro 2016. p. 107-134.

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, 2014.

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, 2007.

FREITAS, J.M.L.; OLIVEIRA, D.C.; RODRIGUES, L.P.; LEITE, R.F.C. Expansão urbana de Montes Claros e reflexos no Grande Independência. In: XIX Encontro Regional de Geógrafos. **Anais...** 2018.

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

GOMES, Fernanda Silva. **Discursos contemporâneos sobre Montes Claros:** (Re) estruturação urbana e novas articulações urbano-regionais. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Núcleo de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, 2007. 182 f.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA [IBGE]. **IBGE Cidades**. 2020. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 28 abr. 2021.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora 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. **Geambiente Online**, n. 15, 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., 2011. Disponível em: <<http://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/es-geo> 21 > Acessado em: Jul 2020.

LEITE, M.E.; BRITO, J.L.S. e 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. **Trem de ferro: do cosmopolitismo ao sertão**. Dissertação (Mestrado). Departamento de História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1993.

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

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, 2011.

MARTINS, A.S.; LEITE, M.E. Análise do crescimento das favelas da cidade de Montes Claros – MG por imagens de alta resolução espacial. In: **XVII Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto - SBSR**, 2015, João Pessoa-PB, *Anais...INPE*, 2015.

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

MONTES CLAROS. **Lei nº 4.198**, de 23 de dezembro de 2009. Dispõe sobre o uso e a ocupação do solo de Montes Claros e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.montesclaros.mg.gov.br/planodiretor/LEIS/Lei%20Uso%20e%20Ocupa%C3%A7%C3%A3o%20do%20Solo%20no.%204198-2009.pdf>>. Acesso em: abr. 2021.

NASCIMENTO, G.F. A paisagem da periferia no percurso dos trilhos na perspectiva geofotográfica. **Revista GeoInterações**, 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.

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

PEREIRA, D.M.; PEREIRA, A.M; LEITE, M.E; CLEMENTE, C.M.S. **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> >Acessado em: Jul 2020.

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.

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

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, 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>>. Acessado em: Jul 2020.

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: V Congresso em Desenvolvimento Social, 2016, Montes Claros **Anais...**Montes Claros: Unimontes, 2016.

VIEIRA, A.B. Segregação socioespacial e exclusão social: múltiplas dimensões. **Caderno Prudentino de Geografia**, nº 26, jan.-dez, 2004.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel/FA-PESP; Lincoln Institute, 2001. 373p.

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