

**TRILHOS URBANOS EM MONTES CLAROS:
TERRITORIALIDADES HIERARQUIZADAS E REPRESENTAÇÕES
SIMBÓLICAS¹**

*URBAN RAILS IN MONTES CLAROS:
HIERARCHICAL TERRITORIALITIES AND SYMBOLIC REPRESENTATIONS*

João Batista de Almeida Costa

Universidade Estadual de Montes Claros
d.jobacosta@gmail.com

RESUMO

As relações de moradores de Montes Claros na construção de territorialidades é lida em fluxos relacionais, tendo os trilhos urbanos de Montes Claros como o eixo a partir do qual a memória familiar e individual de cada membro é narrada. Emerge dessas relações perspectivas contraditórias que enunciam os trilhos urbanos em dimensões sociais, culturais e simbólicas que evidenciam em tempos distintos uma sociabilidade agregadora no interior da estrutura social por um lado e concepções distintas sobre as territorialidades construídas seja como progresso socioeconômico ou como atraso em diversas áreas urbanas da cidade.

Palavras Chaves: Trilhos Urbanos, Territorialidade, Dimensões de sociabilidade

ABSTRACT

The relations of residents of Montes Claros in the construction of territorialities is read in relational flows, with the urban rails of Montes Claros as the axis from which the family and individual memory of each member is narrated. From these relations emerges contradictory perspectives that enunciate the urban paths in social, cultural and symbolic dimensions that show at different times an aggregating sociability within the social structure on the one hand and distinct conceptions about the constructed territorialities either as socioeconomic progress or as a backwardness in several urban areas of the city.

Keywords: Urban Rails, Territoriality, Dimensions of sociability

INTRODUÇÃO

A estrada de ferro que chegou a Montes Claros em 1926, maior cidade do norte de Minas, permaneceu aí parada até os anos 1940 e em 1948 passou a fazer a vinculação entre o Rio de Janeiro e Salvador e há muito tem sido estudada por diversos pesquisadores que tomam sua concretude como objeto de estudo. Abordo brevemente alguns estudos de outros pesquisadores sobre a ferrovia na bacia do rio São Francisco para propiciar ao leitor apreender o contexto a partir do qual focalizo a leitura das territorialidades que as gentes cidadinas de Montes Claros estabeleceram com a linha do trem que corta esta cidade de Sul a Norte segmentando a sua malha urbana. Quais as relações que moradores da cidade estabeleceram com o trilho urbano e demarcou diferenciações? Que demarcações são estas? Essas e outras questões serão tratadas no decorrer da

¹ Este artigo é constituinte do Projeto de Pesquisa desenvolvido no âmbito do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social da Universidade Estadual de Montes Claros: Trilhos urbanos - A ferrovia e a territorialização da cidade de Montes Claros – MG. Agradeço a Sérgio Gomes Rodrigues as conversações que tivemos e que me propiciou ampliar a interpretação construída.

interpretação construída por mim a partir dos dados coletados com diversos indivíduos e famílias residentes na cidade.

Considerando que a ferrovia constitui-se como promessa de progresso e modernidade por integrar territórios em todo o mundo por meio das comunicações Lessa (1993) afirma em seu estudo que o maquinismo ferroviário contribuiu significativamente para o estabelecimento dessa imagem, seja por representar o avanço tecnológico da sociedade capitalista, com suas marcas de velocidade, de produto industrial, de controle do espaço e de controle do tempo, seja como instrumento de propagação dos padrões capitalistas por todo o mundo ao interligar efetivamente os maiores centros urbanos nos quais o sistema de produção capitalista tem seu palco de atuação.

Por sua vez, Pereira (2009), considera que os sistemas de transportes, quaisquer que sejam, são responsáveis pela circulação de pessoas, matérias-primas, produtos, informações e capitais pelo espaço geográfico. Nesse sentido, os transportes incrementam as relações sociais, ao mesmo tempo em que complexificam as atividades produtivas e comerciais por meio das quais o sistema de produção capitalista realiza a sua expansão.

No caso de Montes Claros, conforme argumentado por Lessa (2007), a chegada do trem de ferro inaugurou a tendência da transformação da sociedade local por abrir as portas da cidade para o mundo cosmopolita. Essa autora considera que a chegada da linha de ferro à cidade constituiu-se como um momento revelador, dado ser “visto como um divisor de águas para as culturas locais” (LESSA, 2007, p. 41). Essa mesma perspectiva é apontada por Oliveira (2003) em seu estudo, em outro contexto local, sobre a Estrada de Ferro Paulo Afonso, uma vez que sua implantação apresentou-se como elemento de mudança na vida de cinco cidades e de três povoados. Esta autora ainda apresenta outro aspecto, a construção dessa estrada de ferro, tornou-se “um empreendimento difícil que, mesmo sendo de extrema importância para as populações diretamente envolvidas, teve muitos problemas financeiros e administrativos” (OLIVEIRA, 2003, p. 263).

A mesma autora apresenta em seu estudo referências importantes para o entendimento da chegada da linha de ferro ao sertão que se constituiu como uma iniciativa do governo imperial e que trago à cena interpretativa que construo. Como a

cena política imperial, já movimentada pelos republicanos, exigia medidas que conjugassem interiorização e crescimento econômico [Dom Pedro II] alguns anos antes, havia determinado a realização de estudos para a implantação de estradas de ferro nos vales dos rios São Francisco e Tocantins (OLIVEIRA, 2003, p. 263).

No ano de 1877 o sertão passou por um período de seca extremamente grave propiciando o crescimento de flagelados e visando contribuir para a mudança o governo imperial faz investimentos na implantação de ferrovia para ligar o baixo e o médio São Francisco. Para Oliveira (2003) há nessa ação algumas contradições, pois “o governo passaria a subsidiar em trinta contos de réis por quilômetro, estimulando percursos desnecessários, muitos prejuízos e o crescimento da oferta do serviço” (OLIVEIRA, 2003, p. 263).

É neste contexto que o Tenente Coronel da Guarda Nacional, Cipriano de Medeiros Lima adquire a concessão do ramal que ligaria Montes Claros à Extrema, hoje Ibiai, e começou a implantar a referida linha de trem. Entretanto, por problemas pessoais vendeu sua concessão para ingleses quando foi ao Rio de Janeiro, conforme informação de Pires (2001). Todavia, a sua atitude de contribuir para a implantação do plano imperial de ligar o baixo e o médio sanfranciscano em articulação com a política de transporte fluvial propiciou que o imperador lhe outorgasse o título de Barão de Jequitá². Essa foi a primeira tentativa de implantar uma linha férrea que conectasse Montes Claros com o mundo com o apoio da navegação fluvial no rio São Francisco.

Quanto ao trem de ferro que chegou à cidade em 1926 e teve sua continuidade nos anos 1940, há a afirmação de “que a instalação da ferrovia a partir de 1940, na região, foi fator de estímulo ao desenvolvimento, povoamento e surgimento de cidades e pequenas localidades,

² O projeto e a organização da ferrovia no Brasil foram consolidados pela Lei Feijó, pelo Plano Bulhões e pelo Plano Baptista que visavam interligar as regiões Sul, Centro-oeste e Nordeste ao Sudeste, tendo o Rio de Janeiro, a capital imperial, como ponto de articulação entre todas as linhas de ferro.

consolidando um novo modo de vida” (ALMEIDA 2013, p 10). Para esta autora, a continuação da linha de ferro no norte de Minas nos anos 1940 se vinculou a

problemas internos enfrentados pelo sistema político no Brasil, pela Intentona Comunista e mais ainda pela Segunda Guerra Mundial em que o ataque de navios de guerra alemães a navios mercantes brasileiros na costa do país, reforçou a necessidade de se construírem no país formas de circulação interna de exércitos, víveres protegidos dos ataques de possíveis invasores, e o transporte de pessoas (ALMEIDA, 2013, p. 199).

Tal autora toma todo percurso da linha de ferro do “trem baiano”³ para ler o processo de privatização e desativação do transporte de cargas e de passageiros em 1996 que causou impactos no modo de vida das populações lindeiras à linha de trem⁴. Para ela, a privatização da linha ferroviária

deixou à deriva, despreparados e desprotegidos grupos de pessoas que tiveram como sentido fincar raízes na região Norte de Minas Gerais, a construção, desenvolvimento e efetivação do transporte ferroviário, que se constituía em uma relação de co-existência harmoniosa e imbricada (ALMEIDA, 2013, p. 2012).

Após essa breve abordagem do estudo da ferrovia na região sanfranciscana de uma forma geral e em Montes Claros de uma forma específica adentremos aos resultados da pesquisa desenvolvida com indivíduos e famílias que mantiveram e mantêm com a linha de trem relações diversas.

O FATO ETNOGRÁFICO: ABORDAGEM DESENVOLVIDA

Buscar identificar o papel da ferrovia na construção da paisagem sociocultural da cidade e em sua materialidade e imaterialidade foi o objetivo que uniu todos os diversos enfoques da pesquisa desenvolvida em caráter interdisciplinar por um grupo de pesquisadores de Montes Claros. E na perspectiva da antropologia, buscar compreender os significados dados por indivíduos e famílias as suas relações com os trilhos urbanos que segmentam a malha urbana da cidade, construindo fronteiras entre “regiões morais”⁵, hierarquizando territorialidades e elaborando representações simbólicas a partir das memórias narradas em nossas conversações.

A ferrovia é, para os interlocutores que me narraram suas relações com o seu traçado urbano em Montes Claros, um lugar de memória da relação entre indivíduos, entre grupos e entre categorias sociais que tecem a trama da sociedade local. Na apreensão dos significados da ferrovia enunciados nas conversações emergiu o processo de territorialização da cidade e de sua paisagem cultural como um processo histórico e identitário ou etnohistórico. O recorte etnográfico foi inspirado pela perspectiva desenvolvida por Michel Agier, sem utilizar seu método, conforme prefaciado por Cordeiro e Frúgoli Jr. (2011: 18).

É preciso estar atento ao contexto relacional produzido nas cidades, com suas descontinuidades e territorialidades próprias, que requer observar e relacionar as situações de interação nos seus respectivos contextos, com vistas a uma compreensão mais detida da cultura das cidades.

O teórico da cidade desloca o seu olhar da polis para os cidadãos a partir do questionamento sobre o que faz a cidade, ou seja, a cidade como “*processos*, humano e vivo, cuja complexidade é a própria matéria da observação, das interpretações das práticas de *fazer cidade*” (Agier, 2011: 38-39, grifos no original). Inspirado nessa perspectiva a pesquisa etnográfica procurou apreender os significados elaborados pelos indivíduos e famílias que compartilharam suas vivências para as interpretações construídas neste artigo.

³ O termo “trem baiano” foi cunhado pelos belo-horizontinos para se referir à linha de ferro vinculada à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA que interligava o interior de Minas Gerais ao interior da Bahia e por meio da qual a população rural norte mineira se dirigia à Belo Horizonte onde comercializavam seus produtos agrícolas pelas ruas da cidade até à construção do Mercado Central local.

⁴ Essa abordagem não constitui objeto da argumentação que construo, mas é preciso referenciá-la dentro do esforço de contextualização que desenvolvo.

⁵ O conceito de “regiões morais” foi construído na Escola de Sociologia de Chicago por Park (1967) para apreender processos vividos pelos cidadãos em grandes cidades.

O TREM DE MONTES CLAROS, LUGAR DE MEMÓRIA

Sendo a linha férrea um significativo lugar de memória para os montesclarenses, considero que as narrações da vivência dos interlocutores enunciam um universo inteiro de valores múltiplos que expressam representações simbólicas do vivido no espaço social em que cada um se encontra inserido em sua comunidade. E nas representações que emergiram nos fluxos das conversações, algumas composições musicais e poéticas vieram à tona. Assim, o trem de Montes Claros tem tal importância para o imaginário local que foi objeto de composições musicais e poéticas.

Em 1977 no disco “pirão de peixe com farinha” a dupla Sá e Guarabira cantando a realidade social e cultural do vale do São Francisco anunciou que “o trem de Pirapora já passou por esta ponte, perdido em Montes Claros, achado em Belo Horizonte” (SÁ e GUARABIRA, 1977). Ainda que o foco da canção fosse a cidade ribeirinha, eles não puderam deixar de fazer a conexão com o pólo regional e a capital mineira, dada as ligações ferroviárias que as aproximam.

Por sua vez, Charles Boa Vista e Faiçal em 1980 no disco “olhe bem as montanhas” compuseram uma música falando da saída e do retorno à cidade pólo regional norte mineiro e assim expressaram suas vivências: “Essa estrada leva e traz dor e alegria (...) vim do sertão lá do meio da chapada (...) tem nada não, caminho é por onde se passa (...) E mês que vem eu vou de trem pra Montes Claros...” (BOA VISTA e FAIÇAL, 1980). No imaginário montesclarenses essa é uma música que procurando entender um pouco do que foi o sertão pensado e vivido no Norte de Minas pelos membros do Grupo Raízes⁶ tem sido insistentemente enunciada como um referencial de pertencimento à cidade. Em sua dissertação de mestrado sobre o universo semântico das composições desse grupo musical, Durães (2010) considera que é possível

tratar a musicalidade e as letras de canções que buscam retratar vivências e experiências como expressões culturais significa, em geral, entendê-las como instrumentos artísticos capazes de proporcionar, tanto aos criadores quanto aos seus apreciadores, um referencial cultural e de identidades bastante expressivo, uma vez que, entre sons e tons, todo um conjunto de símbolos e representações do que se vive ou do que se viveu se encontra em evidência (DURÃES, 2010, p. 13).

Se letras de canções e poemas constituem-se como expressões culturais que proporcionam um referencial cultural e de identidade expressivos e uma vez que a ferrovia está fortemente representada na musicalidade local, falar do trem de Montes Claros propicia abrir o olhar para os símbolos e representações do vivido e posto em evidência.

Tendo a cidade como objeto de sua construção poética, Costa (1982) recorre a uma viagem de trem entre a capital mineira e o pólo regional, objeto de leitura da pesquisa desenvolvida e que resulta neste artigo, afirma:

deixo o horizonte belo (...) adentro o trem e espero (...) pensamentos passam (...) passam cidades (...) passam povos (...) Passa a noite, nasce o dia (...) o chefe de trem, subitamente, recolhe passagens e grita que estamos chegando, chegamos, Montes Claros (...) Claros montes, Montes Claros, princesa, musa, aqui estou (COSTA, 1982, 23 e passim).

O mesmo sentimento enunciado por Boa Vista e Faiçal (1980) é o alicerce da construção poética acima referenciada. Em sendo assim, estando em Montes Claros, mergulhemos no imaginário local para compreender as territorialidades da ferrovia por meio das relações que indivíduos e famílias construíram.

Quando a linha férrea chegou a Montes Claros no ano de 1926 seu traçado, quase todo ele, é situado fora da malha urbana da pequena cidade que contava com uma população de 26.000 moradores⁷. Apenas na posição leste havia dois aglomerados de residências, um em torno de uma

⁶ O Grupo Raízes, formado por alguns montesclarenses, paulistas, cearenses e outros mineiros, “construiu uma trajetória musical e social que se fez no entre-lugar campo-cidade, expressando representações imagéticas Norte de Minas” (DURÃES, 2010, p. 9), tendo aparecido na cena musical paulista em 1973 manteve-se na ativa até 1985 quando se defez.

⁷ Informação de Ribeiro (2001) em seu estudo sobre a prostituição infanto-juvenil em Montes Claros.

chácara, o conhecido bairro Roxo Verde situado nas proximidades do centro urbano e o ouro os Morrinhos, bairro operário situado após a estação ferroviária.

AS TERRITORIALIDADES ENUNCIADAS

A cidade de Montes Claros por ser ponto de linha dada a não continuação da implantação da ferrovia, propiciou o crescimento populacional com a fixação de pessoas vinda do próprio município e de outras localidades norte mineiras, mineiras e brasileiras, conforme Lessa (1993). Nesse período, estudando os processos de (re)ordenamento dos locais de prostituição na cidade entre 1925 e 1950, Lima (2008) afirma que esse é um período marcado pelas ideais de progresso, por um lado, dada a fixação dos membros religiosos da ordem premonstratense na cidade objetivando civilizar a população sertaneja⁸, por outro lado, a chegada de um número bastante elevado de trabalhadores, cerca de 15 mil, para a implantação da estrada ferroviária que propiciou o crescimento da prostituição feminina que chegou a representar mais de 10 % da população local, cerca de 3 mil mulheres para uma população total, em 1926, de 26 mil habitantes na cidade. E, por fim, pelas ações municipais visando a higienização da cidade.

A partir dos anos 1940, no escopo do processo de higienização das cidades que teve início no Rio de Janeiro com Osvaldo Cruz, dá-se partida ao (re)ordenamento dos locais de prostituição em Montes Claros. Se até esse período eles se localizavam no interior da malha urbana central no entorno da Catedral⁹, a partir desse momento eles são deslocados para o lado contrário da linha férrea que segmentava a cidade. A malha urbana se estendeu, principalmente, para o lado leste, sudoeste e sul, com populações vindas para Montes Claros conforme apontam os dados do seu crescimento demográfico. Nos anos 1960 as casas de prostituição situadas nas proximidades da Catedral são deslocadas para a construção de uma praça em frente ao templo e ampliam consideravelmente as casas de prostituição já existente no bairro Morrinhos, lado exterior da linha férrea, ao pé da colina aí existente, denominada localmente de a zona de Zé Coco.

A introdução da questão do (re)ordenamento dos locais de prostituição acima decorre da segmentação da malha urbana nas interpretações colhidas nas conversações com as diversas pessoas e famílias ocorridas quando da coleta de dados. Mas outras significações são acrescidas no processo de crescimento populacional e de urbanização do espaço citadino. Um dos pontos que é recorrentemente afirmado consiste na hierarquização das gentes e dos lugares tendo os trilhos urbanos como a zona da fronteira situando de um lado as gentes de bem e as áreas positivas e do outro lado as gentes de quem se deveria temer e as áreas negativas, como foi a zona de Zé Coco, freqüentada pela clientela masculina.

O trem marcou minha vida. O território tem outras marcas. Havia as turmas de rua que brincavam na linha de trem. A gente pegava frutos de mamona para fazer guerras com a estilingue, uma turma contra a outra. Havia a turma da rua de cima e a turma da rua de baixo, a linha dividia o território. As turmas ficavam entrincheiradas, eram as guerras dos meninos, semelhante àquele filme, *Guerra dos botões*. Era um terror, não havia violência física, era mais violência psicológica (Eduardo, conversações em 2017).

Esse parceiro de conversa enuncia a existência de duas territorialidades segmentadas pelos trilhos urbanos. Os significados construídos sobre essas territorialidades são dados por outro interlocutor. Para ele,

Havia uma divisão social entre quem morava abaixo ou acima da linha. Os que moravam abaixo sabiam que eram socialmente diferentes. Havia dois grupos, o de cima e o de baixo, mas se juntavam para brincar. A diferença para quem morava acima era a diferenciação econômica. As pessoas estudavam em

⁸ Em seu relato sobre a chegada da Ordem Premonstratense no Norte de Minas, Gaspar (1910) enuncia os objetivos de evangelizar e de civilizar a população sertaneja. Essa perspectiva foi discutida por Oliveira Filho (2008) em sua dissertação do mestrado em que focaliza o processo de constituição da identidade sociocultural norte mineira.

⁹ Nos anos 1940 é feita a drenagem de alguns cursos d'água e de uma lagoa e neste lugar foi construída a Praça de Esportes da cidade. A valorização da área propicia o deslocamento das casas de prostituição existentes, até então, no entorno da lagoa.

grupos diferenciados. Mas a questão da diferença tinha mais a ver com a questão da territorialidade (Ajax, conversações em 2017).

A linha férrea, no período da infância dos dois interlocutores, constitui-se lugar de memória da emergência de territorialidades distintas no interior da malha urbana da pequena cidade apoiada, sobretudo, na diferenciação econômica. Cabe lembrar que havia outra segmentação que marcava a vida dos montesclarenses, a afiliação política que dividia a *urbis* entre conservadores e liberais, facção localmente denominada de “estrepes” e “pelados”¹⁰.

Ampliando a diferenciação construída por representações simbólicas, encontramos a informação de que ela se dava pela divisão entre tradicionais e chegantes.

Montes Claros foi uma povoação que teve um crescimento muito lento com algumas levas de migrações populacionais se fixando em seu espaço urbano, dado que anteriormente a escolha era sempre a área rural. Com a criação da vila em 1831 era necessário a vinda de uma população de “homens de bem”, todos brancos, para instalar a Câmara local. Há, então, a vinda de família do vale do Jequitinhonha, na região diamantífera. Com a chegada da linha de trem nova leva de gentes se fixam na cidade, os trabalhadores, as prostitutas e muitas famílias que para cá se deslocaram. Emerge, então, a divisão entre os “tradicionais” e “os chegantes”¹¹. E a partir de então, mas principalmente nos anos 1960 a cidade passa a ter um crescimento populacional vertiginoso (Geraldo, conversações em 2016).

Na perspectiva desse interlocutor, as territorialidades que diferenciam “tradicionais” e “chegantes” emergem pela segmentação dada pela linha do trem. Até os anos 1970 poucas moradias tinha se deslocado para a margem esquerda do rio Vieira que limitava a malha urbana até esse período, assim, as pessoas que passaram a fixar residência na cidade se localizam, principalmente, após os trilhos ferroviários ou no Alto São João, Malhada de Santos Reis e Alto Severo, respectivamente nos dias atuais, bairros São João, Santos Reis e Santo Expedito. Outras considerações sobre as hierarquização de territorialidades serão desenvolvidas posteriormente quando fizer a discussão a partir do conceito de “regiões morais” de Park (1967).

Mas a linha do trem também emerge na memória de diversos parceiros de conversa com uma região de fronteira.

Acontecia das fronteiras entre os grupos serem abolidas, principalmente nas festividades, na quadrilha ou em outras festas. A região era tranqüila, as pessoas eram conhecidas e tinha um salão de beleza que as mulheres da turma de baixo frequentavam. Também se frequentava a mesma padaria, a mesma mercearia e se ia para o mercado pelas mesmas ruas, não havia a divisão de hoje. Era um espaço comum que todo mundo passava, as crianças e adolescentes brincavam (Ajax, conversações em 2017).

Nessa região de fronteira, as divisões se esmaeciam, dado ser lugar privilegiado para brincadeiras de crianças e para que, principalmente, as mulheres pudessem ter acesso a serviços e a produtos de alimentação. Uma característica foi narrada por muitos, quando enunciam a região de fronteira da linha férrea como lugar de brincadeiras de crianças, em uma das conversações foi dito: “minha mãe reclamava sempre dos meninos que subiam nos vagões parados e ficavam andando pra lá e pra cá. Minha mãe achava isso muito perigoso” (Violeta e filhos, conversações, 2016).

Na memória de diversos interlocutores que viveram nas proximidades da linha férrea em suas infâncias a mesma propiciava um espaço bastante amplo para brincadeiras das crianças que deixavam seus pais preocupados, dado o perigo recorrente a que estavam submetidas. Fora do horário de trânsito da composição de passageiros ou de produtos muitos vagões ficavam parados em

¹⁰ Para maior conhecimento vide Vianna (1916) e Nascimento (2005).

¹¹ Paula (1957) em seu clássico livro “Montes Claros: sua história, sua gente e seus costumes”, apresenta a genealogia de 51 famílias, informadas por ele como tradicionais. A partir do diálogo com Geraldo, procurando ampliar minha compreensão sobre a divisão de ancestralidade li todas as genealogias e desde o começo é informado que cada uma das famílias “tradicionais” da cidade vieram, principalmente, da região diamantífera para a implantação da Vila e algumas outras vieram de povoações norte mineiras. Nenhuma delas é Montes Clarenses, de fato. Então, fui a Saint Hilaire (2000) que passou no, então, Arraial das Formigas em 1817 (elevado a Vila de Nossa Senhora e São José das Formigas em 1831 e a Cidade de Montes Claros em 1857) e informa ser a população em sua maioria negra. Uma pergunta emerge: Onde estão as famílias negras entre as famílias “tradicionais” da cidade? Essa é uma questão que pretendo desenvolver posteriormente.

diversos pontos ao longo da linha do trem, tanto a norte quanto a sul na estação ferroviária. É nesses momentos que as crianças utilizavam para brincar de esconde-esconde quando escalavam os vagões e neles se escondiam. Também quando das manobras para liberar o trilho para a passagem da composição de passageiros ou de produtos, principalmente os adolescentes brincavam subindo e descendo dos vagões, dado que o movimento era bem lento, diferente de quando o trem se deslocava da estação local para Belo Horizonte ou para Espinosa, onde fazia conexão com o trem vindo de Salvador.

O perigo residia no momento de locomoção do trem quando se articulava as composições para passageiros ou cargas e, também, quando se liberava a linha para a chegada do trem vindo de Belo Horizonte ou de Monte Azul. Muitas vezes a composição parava interrompendo o trânsito de automóveis, bicicletas, carroças e gentes, sendo que muitas delas saltavam entre dois vagões com o risco de acidente. E muitos ocorreram com perda de pernas, braços ou da própria vida. Nesse sentido,

quando havia algum acidente com alguém na linha, era necessário amputar pernas ou mãos ou mesmo a perda de vida por algum vacilo. Isto ocorria por alguma distração durante as manobras do trem e o movimento era intenso durante a noite. Tive amigos que perderam a vida ou a perna (Eduardo, conversações em 2017).

Para além da hierarquização de territorialidades, de diferenças econômicas e de ancestralidade de lugar que dividia gentes “tradicionais” e “chegantes”, mais que os trilhos urbanos, mas a ferrovia propiciou aos montesclarenses a construção de diversas práticas e compreensões.

As vivências e os acontecimentos marcavam o tempo cotidiano e por eventos excepcionais, seja o descarrilhamento de alguma composição antes ou depois da cidade ou acidentes no interior da malha urbana por descuido de alguém tentando fazer a travessia do trem em movimento.

O ir e vir do trem de passageiro marcava o ritmo da vida, dado a chegada do trem vindo de Belo Horizonte pela manhã ou por volta do meio dia e a saída para a mesma cidade à tarde e à noite, enquanto o “trem baiano” que se dirigia a Monte Azul partia de manhã e chegava da mesma cidade ao final da tarde. Era nesses horários que os moradores da área lindeira aos trilhos urbanos, seja adultos, adolescentes e/ou crianças, se posicionavam nas ruas para dar adeus ou desejar boas vindas às pessoas que partiam ou chegavam. E quando a composição de passageiros, por algum motivo, parava à espera da liberação da linha, os moradores estabeleciam conversações e comercializavam coisas, como biscoitos, doces, guloseimas e ofereciam água para aqueles que estavam, principalmente, no vagão de segunda classe, conforme nos narrou Nide, em conversações em 2017. E, ainda, davam e recebiam notícias dos lugares onde os passageiros viviam, ou das cidades de onde vinham. Muitos passageiros não residiam em Montes Claros, mas viam à cidade para se deslocarem para Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo ou para as cidades ao norte até Salvador.

Nos momentos da chegada do trem, seja vindo de Belo Horizonte ou de Monte Azul, a estação fervilhava de gentes que a ela acorriam para recepcionar ou despedir-se de familiares ou amigos. E, também, para encontrar conhecidos vindos de alguma povoação situada ao longo da ferrovia nos dois percursos de sua direção, sul para Belo Horizonte e daí para o Rio ou São Paulo e norte para Monte Azul e daí para Salvador.

Nós viemos da zona rural de Burarama, hoje Capitão Enéas, e pai adquiriu uma casa para morarmos próximo à estação do trem pois o transporte que usávamos para ir para a roça ou para vir para Montes Claros era o trem de passageiros. E sempre alguém da família ia à estação para ver se vinha algum conhecido que pudesse dar notícias sobre nossos parentes, eu nunca pude ir sozinha porque era criança pequena. E era uma festa ver a chegada do trem (Maria, Conversações em 2916).

Outra significação importante para os montesclarenses é dada pela construção da ferrovia como um caminho para o mundo. Por um lado, devido à extensão da linha a partir da localização da pessoa, em criança, a imensidão abrindo-se para um lado ou para o outro e direcionando as pessoas que nela viajavam para o mundo e inseriam a cidade no contexto nacional e, até mesmo, internacional como enunciado por um interlocutor. Para ele, “o trem era a única forma de contato com o interior, com as cidades mais ao norte e também mais importantes como Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo e Salvador” (Ricardo, conversações em 2017). E, se adentrarmos o trem como passageiro,

a visão a partir do trem, por sua posição ser mais elevada, pode ser melhor vivenciada, pois da janela se descortinam paisagens maiores, mais amplas e mais distantes. Vê-se o mundo e a gente consegue ver as diferenças na paisagem. Se vê a vida, as estações, as pessoas, diferentes do que se vê de ônibus, automóvel ou avião (Eduardo, conversações em 2017).

Esse mesmo parceiro de conversa narra uma experiência que em seu dizer é repetida *ad infinitum* nos encontros da família.

Um primo que tinha três dias de diferença de nascimento comigo, vivíamos juntos. Um dia pegamos a mão um do outro e fomos seguindo a linha do trem para encontrar nosso avô que estava em Burarama. Seguimos na direção que a gente via o trem indo quando ele viajava. Andamos um bocado. A gente morava na rua Januária e no final tinha o viaduto antes da estação. Bem depois do galpão, o “hospital do trem”. Um amigo de nosso avô reconheceu os dois pivetes e com cuidado conseguiu levar a gente para a casa de nosso avô. Foi uma aventura e tanto, imagina, dois anos de idade e a gente já queria ganhar o mundo indo atrás do nosso avô (Eduardo, conversações em 2017, grifos do interlocutor).

Conhecer o mundo, para crianças, adolescentes e adultos, pela ferrovia que liga Montes Claros aos principais centros urbanos do país, seja ao sul ou ao norte, constituiu-se expectativa de todos enquanto existiu o trem de passageiro que foi desativado com a privatização da Rede Ferroviária Federal S / A, conforme informado acima. Caminho para o mundo, ir ao mundo, um “mundão sem cancela”¹² por onde se pode andar para ir além. O ir ao mundo constituiu-se em perspectiva significativa para a população do sertão norte mineiro que historicamente, por sua posição geográfica como lugar de articulação do Nordeste com o Sudeste brasileiros, pode ser vista como um lugar de trânsito de gentes e de encontro culturas¹³.

Na minha adolescência em nossas conversas sempre havia alguém que, ao falarmos do Norte de Minas, sempre gritava: “é mundão sem porteira”. Essa fala sempre me chamou a atenção porque se não há porteira o mundo está aberto e se pode ir a ele. E significativo era que ir ao mundo requeria a quem voltasse conquistá-lo para ser considerado um vencedor, dado que aqui, “santo de casa não faz milagres”. (Sérgio, conversações em 2017).

Como discuti em outro momento (COSTA, 2003) o ir ao mundo não significou nesse período a migração definitiva, mas a ida e volta tendo-se conquistado o mundo. Essa conquista propiciava prestígio para aqueles que se aventuravam para além das fronteiras locais e regionais e, também, depreciação, como enunciado na conversação com o mesmo interlocutor.

O lugar do destino e sua cultura passam a ser referência significativa e valorativa, assim, o “lá em São Paulo” onde se adquire o hábito dos óculos escuros, de determinadas vestimentas não usuais na região, da forma empostada de falar carregando no “r” ou no “x”, da aplicação de categorias culturais paulistas para as coisas da região. Assim, a galinha de terreiro ou de quintal se torna frango caipira, dentre outras coisas que prestigiam o ter ido ao mundo. Há, entretanto, uma anedota local que evidencia o caráter inferiorizante para quem foi ao mundo e que ouvi dezenas de vezes em minha adolescência e juventude: uma mulher negra que foi para o Rio de Janeiro volta e vai a uma farmácia fazer uma compra e tendo empostado a voz puxando o “x” no lugar do “s” estabelece a seguinte conversação com o farmacêutico:

“Seu Costa, tem pasta?”

E ele, replicando a empostação de voz da cliente, responde:

“não negra besta, tem bosta, cê gosta?” (Sérgio, conversações em 2017).

O ir ao mundo para o montesclarenses em particular e para o norte mineiro em geral propicia estabelecer uma distinção entre aqueles que migraram e os que permaneceram em seus locais de origem. É possível, apoiado em Bourdieu (2007), afirmar que os óculos escuros, das vestimentas diferenciada e a mudança da forma empostada de falar constituem-se como a apropriação de um novo “habitus” que enuncia uma trajetória social de trânsito para além de seu local de origem.

¹² No imaginário local, até o processo de ocupação das vastas terras do vale do rio Verde Grande pelos fazendeiros que estavam situados nos altiplanos das serras de seu entorno (MAURÍCIO:1995, p. 163), essa enunciação discursiva era, com variações, repetida *ad nauseam* pela população local e regional.

¹³ Para um aprofundamento dessa perspectiva vide Aragão (2000) quando afirma, ao etnografar o mercado municipal de Montes Claros, encontrar nele o choque entre as placas tectônicas dos projetos civilizatórios brasileiros.

Percebendo-se distinto pelo mergulho em outros estilos de vida, faz-se distinto e busca angariar prestígio pela frente aqueles de quem se apartou quando foi em busca da conquista do mundo.

Em seu estudo sobre exclusão, pobreza e classe sociais Martins (2002) afirma que os migrantes descobriram nos grandes centros urbanos, lugares privilegiados da modernidade que a realidade é uma máscara que deve ser incorporada para se integrarem socialmente. E, como diz o mesmo autor, “mas, quem parte é um, quem volta é outro (...) voltam com outra mentalidade, *outros gostos*, outras vontades, não raro outra visão de mundo, outra moral, outra religião” (MARTINS: 2002, p. 143, grifos meus). Baseado nos dois autores citados, posso considerar que os outros gostos, outras roupas, outras formas de falar e outras categorias para as coisas deixadas para trás constituem-se em “máscaras de navegação” por meio das quais é possível ao que retorna enunciar que ele não é mais daqui, que ele foi e conquistou o mundo e também, estando lá no mundo, fazer-se ver como integrado à cidade grande. Ele compartilha da prática social em que passou a se situar e a utilizar diversos critérios que para Bourdieu (1998) são representações mentais e objectais que lhe permite distinguir-se socialmente. E, para finalizar essa digressão, o sociólogo francês afirma que na lógica da simbólica de distinção, “existir não é somente ser diferente mas também ser reconhecido legitimamente diferente” (BOURIDIEU: 1998, p. 129). Essa compreensão permite considerar que o ir ao mundo e dele voltar carrega em si uma ambigüidade implícita em si uma violência simbólica recorrente nas relações entre classes sociais e regiões no Brasil. Se da mesma camada social, volta-se com prestígio, porém, se é hierarquicamente superior na relação entre camadas sociais, a incorporação de alguma das “marcas de navegação” da ida ao mundo é propício à reafirmação da leitura social e racial emergente no Brasil¹⁴ e, principalmente, colocar o sujeito em seu devido lugar, na perspectiva inversa do que discute DaMatta (1997) quando questiona: “sabe com quem você está falando?” para entender o dilema brasileiro.

TERRITORIALIDADES FÉRREAS, AMBIGUIDADES SIMBÓLICAS

Há para os interlocutores da pesquisa uma dupla dimensão, por um lado, a importância da ferrovia para conectar o Norte de Minas com as principais cidades brasileiras, mas por outro lado, após a modernização regional com políticas de investimentos do governo federal, principalmente através da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste, os trilhos de ferro na malha urbana constituem um estorvo para as gentes que moram às margens da linha ferroviária. Nesse sentido, a ênfase dada por moradores de diversos pontos ao longo do traçado da linha pode ser traduzida na seguinte interpretação, “a gente quer é que retire os trilhos, eles impedem o desenvolvimento do Roxo Verde (...) seria bom fazer uma avenida no lugar da linha do trem” (Violeta Sampaio, em conversa em 2016).

Montes Claros possui, atualmente, cerca de 400 mil habitantes e recebe diariamente uma enorme população flutuante vinda das cidades norte mineiras em busca de serviços de saúde, de educação, para compras e para o lazer. Há uma frota de automóveis e motocicletas que transformam o trânsito local em um grande caos, impondo lentidão aos deslocamentos e um número significativo de acidentes, alguns fatais. Para os interlocutores a linha férrea constitui-se um estorvo, pois por todo o seu traçado segmentando a linha urbana da cidade, há um espaço bastante amplo que poderia propiciar não só a construção de uma ampla avenida e, também, de diversos equipamentos públicos ou pontos comerciais.

No espaço da linha e de sua servidão em diversos pontos da cidade falta iluminação pública, há matagais que propiciam que diversas pessoas realizem atividades delinquentes. Em 2007, um garoto de 10 anos, residente nas proximidades da ferrovia, desapareceu e durante alguns dias a população montesclarenses contribuiu para encontrá-lo. Entretanto, o corpo do menino foi encontrado num matagal com um corte profundo no pescoço, estava sem um olho e com dois dedos

¹⁴ Em seus estudos sobre a sociedade brasileira Souza (2009), ao desconstruir a leitura de autores fundantes do pensamento social em nosso país nos permite compreender as consequências da negação do escravismo. É a partir da sua leitura que compreendo a dualidade do ir ao mundo, perspectiva significativa na cosmovisão norte mineira, prestigiando aos do mesmo nível sociocultural e negando os do nível inferior de nossa sociedade.

de uma das mãos cortados. Também a sua calça estava abaixada, sinais de violência sexual, e uma pedrada na cabeça levou à morte. O corpo foi achado ao lado da linha férrea¹⁵.

Compartilho a perspectiva desenvolvida na Escola de Chicago de sociologia que “a cidade está envolvida nos processos vitais das pessoas que a compõem; é um produto da natureza, e particularmente da natureza humana” (PARK, 1967, p. 25). Em sendo assim, para este autor a vida cidadina, por sua ordem moral, propiciou a emergência da representação de certas áreas urbanas como uma “região moral”, que para ele é

um lugar ou uma sociedade que é necessariamente ou criminosa ou anormal. Tal região diferiria de outros grupos sociais pelo fato de seus interesses serem mais imediatos e mais fundamentais. Por essa razão, suas diferenças tendem a ser devidas mais a um isolamento intelectual (PARK, 1967, p. 35).

Os dados da pesquisa evidenciam que o espaço da linha férrea constitui-se com diversidade de representações e, como tal, são “regiões morais” com duplos sentidos, positivo e negativo. A representação negativa construída pelos montesclarenses vincula-se ao que foi enunciado por Paulo Henrique, “é rotineiro, quando se transita a noite nas proximidades desse espaço ferroviário, ver pequenos grupos de jovens, principalmente rapazes, fumando maconha ou crack e, no passado, cheirando cola de sapateiro” (Conversa pessoal em 2016). Por sua vez, Antônio narra que na época da festa do Senhor do Bonfim em Bocaiúva, cidade próxima, grupos de adolescentes, depois de utilizarem alguma droga, sobem em vagões, em uma ação rápida para não serem apanhados e irem roubar das pessoas no meio da multidão que se aglomera a cada noite para festejar o santo padroeiro daquela cidade (Conversa pessoal, 2017). A percepção da linha de trem com seu caráter negativo propicia que ocorra a evitação do trânsito por ela, principalmente nos períodos noturnos.

Montes Claros é uma cidade em que as religiões de matriz africana possuem uma história significativa, por ter o primeiro terreiro de Candomblé de Minas Gerais e algumas dezenas de Terreiros de Umbanda. O cruzamento da linha de trem com uma rua ou estrada é considerado por essas religiões como um lugar sagrado, onde é possível reverenciar o N’Kisse (Orixá) N’Kossi (Ogum)¹⁶ e sempre foi recorrente ver oferendas a ele dedicadas em pontos ao longo da linha férrea. Com o crescimento do evangelismo neopentecostal, como informado por Rogério, os adeptos das religiões de matriz africana vêm sendo agredidos verbalmente ou a pedradas porque os religiosos de matriz cristã consideram ser um afronta a colocação das oferendas em um lugar público. Para ele, “as pessoas que fazem isto, não entendem que para os adeptos do candomblé aquilo é essencial, é benéfico para a sua cultura religiosa” (Rogério, conversações em 2017). Decorre daí que os adeptos dessas religiões descolam a realização desse pequeno ritual de limpeza, de desenvolvimento de vida para áreas rurais, dado compreenderem que no interior da malha urbana a linha de trem passou a ter a conotação de uma “região moral” a ser evitada.

Emerge desses dois tipos de acontecimento duas posições distintas, para os familiares dos jovens que residem próximo à linha de trem e se utilizam da escuridão e do matagal para o consumo de drogas há condescendência para com os mesmos, enquanto a população de um modo geral procura se afastar. E por outro lado, os religiosos adeptos das religiões de matriz africana têm que se afastar da cidade para poderem realizar suas oferendas enquanto os moradores lindeiros à ferrovia os agredem, assim como outras gentes evangélicas neopentecostais que passam no momento do ritual de agradecimento à N’Kossi.

Mas outros interlocutores evidenciaram que os trilhos urbanos da ferrovia podem ser lidos como “região moral” de caráter positivo, como pode ser compreendido pela reverência a N’Kossi pelos adeptos das religiões de matriz africana, que ao cruzarem a linha de trem

¹⁵ <https://doisdedosdeprosa.wordpress.com/2007/06/12/montes-claros-foi-assolada-pela-barbarie/> acessado em 17/10/2017

¹⁶ O candomblé possui três nações diferentes no Brasil, em Montes Claros existe a Nação Angola e as divindades são denominadas N’Kisses e os mesmos têm nomes diferentes dados aos Orixás da Nação Keto, que é mais conhecida pela população brasileira.

tomam benção, fazem reverência e em determinadas horas, principalmente meio dia ou meia noite, evitam passar pelos cruzamentos, pois, sendo uma hora aberta¹⁷, se alguma oferenda foi realizada para tirar energias negativas de alguém, ao se cruzar a linha pode-se ser atingido pela energia que foi descarregada com a oferenda (Rogério, conversações em 2017).

Mas, adeptos do catolicismo, como foi narrado por um interlocutor, também afirmaram a possibilidade de vincular algum caráter religioso à linha de trem. Nesse sentido,

em nossa ida todo 28 de julho à igreja de São Judas, uma amiga de minha avó juntava muitas pessoas para irem juntas assistir a missa. Era um grupo grande que todo mês ia pelos trilhos para a igreja. Era um pagamento de promessa, ir a pé naquela época era uma novidade por todo o percurso, a cidade ficava para trás e a igreja lá na frente com muito mato até onde a gente olhava¹⁸. Eram muitos grupos e todos faziam o mesmo percurso a pé (Ajax, conversações em 2017).

No período desse acontecimento, final da década de 1960 e início de 1970, a religiosidade católica em Montes Claros era construída sobre a perspectiva do compartilhamento doloroso do sofrimento de Jesus. Os pagamentos de promessas necessitavam ter um caráter de sofrimento para que os fiéis pudessem perceber-se merecedores das graças divinas e/ou dos santos reverenciados. No caso narrado, São Judas Tadeu, o padroeiro das causas impossíveis. E no dia 28 de cada mês um número bastante considerado de fiéis acorrem à sua igreja para homenageá-lo durante as celebrações das missas.

Para os moradores das cercanias da linha de trem, ainda que ela signifique atraso para alguns, para outros há o caráter positivo dado que

praticamente formamos uma comunidade. Nós nos entendemos, trocamos favores. Tem muita gente que gosta de beber, fazer farra nas proximidades da linha já que há muitos botecos. A linha do trem é um lugar que faz parte do viver e do cotidiano da cidade (Odília, conversações em 2016).

Nas cinco áreas onde selecionamos indivíduos e famílias para nossas conversações sobre suas relações com os trilhos urbanos em Montes Claros percebemos a existência de inter-relações entre as pessoas. Em uma dessas áreas, após conversação com uma família, e como estava muito calor, sentei-me em uma mesa de um bar que ficava debaixo de árvores e pude ouvir conversas dos clientes próximos. Pareceu-me que a maioria era do mesmo bairro e eles perguntavam uns aos outros sobre pessoas de suas famílias, narravam acontecimentos ocorridos entre um encontro e outro. A sociabilidade percebida propicia-me pensar na existência de uma comunidade de vizinhança integrada e solidária.

Em três famílias, na sala onde conversamos, vi um pequeno oratório com imagens de Santos católicos e quando perguntei se eram os padroeiros das famílias, foi-me informado que

essa Santa, Nossa Senhora Aparecida, une as famílias aqui do bairro por meio de visitas. Ela fica três dias na casa de cada uma. Quando vem ou quando levamos, há sempre um grupo de mulheres, nossas vizinhas que a acompanham. A gente forma um grupo de fé (Violeta, conversações em 2016).

São Judas é padroeiro do bairro, embora tenha a igreja aqui, formamos um grupo de famílias que fazem novenas para ele em cada uma das casas. Ele chega trazido pelas pessoas desse grupo e fica em cada casa sete dias. Aí levamos para outra casa. Na chegada a família recebe os que O trazem com um pequeno lanche, aí a gente conversa, brinca. Afinal, aqui perto da linha do trem, somos uma comunidade, por morarmos próximos e por rezarmos juntos (Odília, conversações em 2016).

A Nossa Senhora Rosa Mística não é padroeira da família, mas de um grupo de vizinhas que a recebem em casa e realizam um tríduo rezando a ela (Maria, conversações em 2016).

As sociabilidades vivenciadas pelas famílias residentes nas proximidades dos trilhos urbanos abarcam diversos aspectos de suas vidas, tanto sociais, quanto econômicas e religiosas, como pudemos evidenciar na argumentação acima construída.

¹⁷ Nas religiões de matriz afro-brasileiras o tempo se divide em três: horas abertas, horas fechadas e horas neutras. Nas horas abertas que são as horas positivas pode-se fazer os mais diversos trabalhos rituais e nas horas fechadas, nenhum positivo deve ser feito.

¹⁸ O tempo dessas caminhadas pagando promessa ocorreu em um período em que Montes Claros possuía cerca de 60 mil habitantes e a igreja de São Judas ficava fora da malha urbana, somente após 1970 é que a área no entorno do templo começa a ser urbanizada e povoada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo da argumentação apresentada foi evidenciado a existência de múltiplas dimensões significativas que informam, em seu conjunto, serem os trilhos urbanos em Montes Claros construtores de territorialidades hierarquizadas e de representações simbólicas díspares que se posiciona no espectro entre progresso e atraso, entre lugar de memória e lugar a ser evitado ao ser construído como “região moral” negativa, entre lugar de sociabilidade por sua posição de fronteira entre duas territorialidades vinculadas a ancestralidade de lugar ou a chegantes e lugar de religiosidade, seja católica ou de matriz afro-brasileira. E, ainda, como lugar de vivência comunitária que articula famílias vivendo próximas e lhes dá sentido de coletividade.

A linha férrea nesta cidade possui duas temporalidades distintas, como lugar de memória do passado vivido e como lugar de sociabilidades no presente vivido. Se no passado, pelas significações que a ferrovia adquiriu em sua relação com os montesclarenses e com os norte mineiros que migraram para a cidade no processo de desenvolvimento regional e de crescimento urbano local, as representações simbólicas são sempre positivas. Ainda que ocorressem hierarquizações diferenciadoras das territorialidades situadas de um lado ou outro da linha férrea, no espaço da fronteira elas eram diluídas e propiciavam vivências consideradas amigáveis pelos interlocutores com quem estabeleci conversações.

De outra forma no presente, as significações apóiam-se em códigos morais que segmentam a vida cidadina construindo, pelo caráter pejorativo e inferiorizante, processos de evitações às pessoas e as “regiões morais” negativas, ainda que exista positividade em espaços da linha do trem, como evidenciado em seu caráter religioso para os adeptos das religiões de matriz afro-brasileira.

As memórias e as vivências narradas por indivíduos e famílias, entretanto, constroem sociabilidades que abarcam diversos aspectos socioculturais que contribuem para estreitar relações que articulam comunidades de vizinhanças que se apóiam mutuamente.

E, por fim, se a ferrovia durante o longo período significou a entrada da cidade e região nos processos de progresso, a sua permanência cortando a malha urbana e, por sua área de servidão, serem propícias à comportamentos considerados negativos, ela passou, assim, a incorporar a significação de atraso para os bairros situados em seu entorno.

REFERÊNCIAS

AGIER, Michel. **Antropologia da cidade**: lugares, situações, movimentos. 1ª. Edição. São Paulo: Terceiro Nome, 2011, 213 pp. Tradução: Graça Índia Cordeiro.

ALMEIDA, Maria Natividade Maia e. **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), Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais / Universidade Federal do Recôncavo Bahiano. Cachoeira, 2013, 229 pp.

ARAGÃO, Luiz Tarlei de. A Oeste de Tordesilhas. Em **Mais**, 17 set 2000, Folha de São Paulo, pp. 30-31.

BOA VISTA, Charlie e FAIÇAL. De Trem pra Montes Claros. Em: **Grupo Raízes**: Olhe bem as Montanhas. São Paulo: Fermata. 1980.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Tradução: Fernando Tomaz. 2ª. Edição. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 1998, 322 pp.

BOURDIEU, Pierre. **A distinção**: crítica social do julgamento. Tradução: Daniela Kern; Guilherme J. F. Teixeira. 1ª. Edição. São Paulo: EdUSP; Porto Alegre: Zouk, 2007, 556 pp.

- CORDEIRO, Graça Índia e FRÚGOLI JR, Heitor. Prefácio à edição brasileira. Em: AGIER, Michel. **Antropologia da cidade: lugares, situações, movimentos**. 1ª. Edição. São Paulo: Terceiro Nome, 2011, pp. 9-30.
- COSTA, João Batista de Almeida. **Poema sinfônico e alucinado**. 1ª. Edição. Belo Horizonte: Os Borgeanos, 1982. Fotografias: Leandro Sarmiento Veloso e Rogério Sarmiento Veloso.
- COSTA, João Batista de Almeida. **Mineiros e Baianeiros: englobamento, exclusão e resistência**. Tese (Doutorado), Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Universidade de Brasília, 2003, 335 pp.
- DAMATTA, Roberto. **Carnaval, malandros e heróis: para uma sociologia do dilema brasileiro**. 6ª. Edição. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.
- DURÃES, Mary Aparecida de Alencar. **“De trem pra Montes Claros”**: representações do sertão norte-mineiro nas canções do Grupo Raízes (1973-1983). Dissertação de mestrado. Uberlândia: Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, 2010.
- FERREIRA-NETO, Francisco. **150 anos de transportes no Brasil 1822/1972**. Brasília: Ministério dos Transportes, 1974.
- GASPAR, Maurice. **Dans le sertão de Minas**. Bélgica: Malines, 1910.
- LESSA, Simone Narciso. **Trem de Ferro: Do Cosmopolitismo ao sertão**. Dissertação (Mestrado). Departamento de História, Universidade de Campinas, Campinas, 1993
- LESSA, Simone Narciso. Trem de Ferro: o mito da modernidade no sertão. Em **Sertão: cultura e poder**, Montes Claros: Unimontes, v.1, n.1, p.13-43, 2007.
- LIMA, Fernanda Veloso. **Produção do corpo e produção da cidade: um estudo sobre os espaços sociais e simbólicos da prostituição feminina em Montes Claros / MG (1940-1970)**. Dissertação (Mestrado), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, Universidade Estadual de Montes Claros. Montes Claros, 2008, 136 pp.
- MARTINS, José de Souza. **A sociedade vista do abismo: novos estudos sobre exclusão, pobreza e classes sociais**. Petrópolis: Vozes, 2002, 228 pp.
- MAURÍCIO, João Valle. **Janelas do Sobrado**. Memórias. Montes Claros: Arapuim, 1995, 291 pp.
- NASCIMENTO, Maria de Fátima Gomes Lima. Tiburtina de Andrade Alves: entre o discurso e a realidade. Londrina: ANPUH – XXIII Simpósio Nacional de História, 2005, 8 pp.
- OLIVEIRA, Evelina Antunes F. de. Nos Trilhos da História do Baixo São Francisco: um ensaio sobre a Estrada de Ferro Paulo Afonso. Em: **Mneme Revista de Humanidades** v 4, n 8, abr/set 2003, p. 262-281.
- OLIVEIRA FILHO, Otaviano. **Do Brasil ao sertão: uma análise do processo de constituição da identidade sociocultural do Norte de Minas**. Dissertação (Mestrado), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social / Unimontes, 2008, 134 pp.
- PAULA, Hermes de. **Montes Claros: sua história, sua gente, seus costumes**. 1ª. Edição. Rio de Janeiro: Serviços Gráficos do IBGE, 1957, 657 pp.
- PARK, Robert Ezra. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. Tradução SANTEIRO, Sérgio Magalhães. Em VELHO, Otávio Guilherme (org). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967, pp. 25-36.
- PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. Políticas de desenvolvimento: Um estudo comparado entre as matrizes de transportes terrestres no Norte de Minas Gerais. Em: **Caminhos da Geografia**. Uberlândia: Instituto de Geografia-UFO, v. 10, n. 31, 2009.

PIRES, Simeão Ribeiro. **Serra Geral**: diamantes, garimpeiros e escravos. 1ª. Edição. Belo Horizonte: Cuatiara, 2001, 328 p.

RIBEIRO, Luiz. **Corpos à venda**: um relato sobre a prostituição infanto-juvenil e suas causas. Montes Claros: Ed. Unimontes, 2001.

SÁ, Luiz Carlos Pereira de e GUARABIRA, Guttemberg Nery Guarabyra Filho. O trem de Pirapora. Em: **Pirão de peixe com pimenta**. Rio de Janeiro: Som Livre, 1977.

SAINT HILAIRE, Auguste de. **Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Tradução: Vivaldi Moreira. Belo Horizonte; Rio de Janeiro: Itatiaia. 2000, 380 pp. Coleção Reconquista do Brasil: 1ª. Série.

SOUZA, Jessé de, e outros. **A ralé brasileira**: quem e como vive? 1ª. Edição. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2009.

Recebido para publicação em 2 de novembro 2017

Aceito para publicação em 22 de janeiro de 2018