

# ENTRE VINDAS E IDAS: A SOCIABILIDADE EM TRÂNSITO NO NORTE DE MINAS<sup>1</sup>

LUCAS TIBO SARAIVA. UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS – UNIMONTES. [LUCAS\\_TIBO@HOTMAIL.COM](mailto:LUCAS_TIBO@HOTMAIL.COM)<sup>2</sup>

YASMIM ASSUNÇÃO DE AQUINO. UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS – UNIMONTES. [YASMIMASSAQUINO@HOTMAIL.COM](mailto:YASMIMASSAQUINO@HOTMAIL.COM)<sup>3</sup>

MARIA LUIZA SAPORI TOLEDO ROQUETTE. UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS – UNIMONTES. [MALUROQUETTE@GMAIL.COM](mailto:MALUROQUETTE@GMAIL.COM)<sup>4</sup>

ANTÔNIO DIMAS CARDOSO. UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS – UNIMONTES. [DIMASCARDOSO@UOL.COM.BR](mailto:DIMASCARDOSO@UOL.COM.BR)<sup>5</sup>

## RESUMO

Este artigo é fruto da iniciação científica do projeto de pesquisa intitulado: Entre Vindas e Idas: A Sociabilidade em Trânsito no Norte de Minas, orientado pelo professor Antônio Dimas Cardoso. Pelo fato desse projeto se encontrar em sua primeira fase, o artigo que ora se apresenta não pretende fazer conclusões, mas sim construir um arcabouço teórico que permita situar o município de Montes Claros como espaço social permeado pelo trânsito intermitente de pessoas, ideias e símbolos. Para tanto, analisa-se alguns gráficos e tabelas que revelam, de forma empírica, a centralidade de Montes Claros como cidade polo do norte de Minas Gerais.

**PALAVRAS CHAVE:** Cidade intermediária; População flutuante; Sociabilidade em trânsito.

## INTRODUÇÃO

A promoção de encontros e a busca pela satisfação de direitos fundamentais (saúde, trabalho, educação, lazer etc.) que não podem ser supridos num mesmo local faz surgir uma necessidade de locomoção cada vez maior entre os indivíduos, realidade esta que é facilmente percebida no dia-a-dia dos espaços sociais do norte de Minas Gerais. Esse fluxo migratório humano, além de introduzir novos comportamentos e modos de relações sociais, modifica a maneira pela qual os deslocamentos ocorrem.

Do ponto de vista sociológico, Montes Claros pode ser considerada uma cidade intermediária, pois se configura como polo regional, segundo definição do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, polo esse que atrai um número cada vez maior de pessoas que se deslocam constantemente, num intermitente movimento de vir e ir, ocasionando mudanças na dinâmica populacional da cidade e modificando os espaços, bem como as redes de sociabilidade que se constroem nos mesmos.

<sup>1</sup>Iniciação Científica

<sup>2</sup>Graduando em Ciências Sociais. Bolsista na modalidade PIBIC/FAPEMIG.

<sup>3</sup>Graduanda em Ciências Sociais. Estudante vinculada à modalidade ICV

<sup>4</sup>Mestranda do Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Social - PPGDS

<sup>5</sup>Professor do PPGDS e do Departamento de Política e Ciências Sociais

É a partir das décadas de 1960 e principalmente de 1970 que se verifica na cidade de Montes Claros uma intensidade desse processo migratório, ocasionado, a princípio, pelos fenômenos da industrialização e urbanização. Desse modo, a cidade norte-mineira cresceu de forma acelerada, atraindo pessoas em busca de trabalho e, posteriormente, em busca de outros serviços como os já mencionados, já que a cidade se tornou referência em todo o norte de Minas Gerais.

Porém, a partir dos anos 2000, observa-se que os deslocamentos populacionais em direção à cidade de Montes Claros suplantam a questão da empregabilidade, abarcando uma multiplicidade de motivações e sentidos. Desse modo, o espaço não se reduz ao “lugar”, pois apresenta uma multidimensionalidade que não pode ser ignorada pelos novos pesquisadores em ciências sociais. Equivale dizer que, na construção do espaço urbano, intervêm múltiplos fatores, que se articulam de variadas formas entre si, produzindo-o socialmente. É nesse sentido que se pode invocar a necessidade de considerar múltiplas espacialidades, associadas a diferentes vivências e modos de apropriações (Rémy, 2013).

É nesse contexto que objetiva-se estudar a questão da mobilidade em termos sociológicos, na medida em que esse fluxo constante de pessoas, ideias e símbolos traz consequências irreversíveis para a dinâmica socioespacial da cidade e para a vida dessas pessoas.

Nesse primeiro momento do estudo, priorizou-se o uso de pesquisa bibliográfica para se fazer um estudo teórico e mais apurado do conceito de mobilidade. Optou-se, também, por fazer análises de gráficos e tabelas elaborados tanto pelo IBGE, como por professores pesquisadores da Universidade Estadual de Montes Claros -Unimontes, que possibilitaram uma visão panorâmica e abrangente da cidade no que se refere à questão da mobilidade.

## **MONTES CLAROS COMO ESPAÇO DE MOBILIDADE SOCIOESPACIAL**

No que tange à definição de mobilidade, entende-se que ela seja a necessidade de se locomover, de transpor os limites que separam os espaços sociais (cidades). Mais do que isso, a mobilidade se configura como uma verdadeira relação social. Nesse cenário, é inegável que a mobilidade seja um dos principais recursos da vida do século XXI (CREESWEL, 2009), chamando a atenção de diversos estudiosos/pesquisadores, que tentam entender como esse movimento de corpos entre os lugares acontece e os efeitos dele decorrentes.

Rémy e Voyé definem a mobilidade como sendo:

(...) condição de adaptação e de participação na vida urbana. (...) Essa mobilidade reveste-se de várias formas, entre as quais se podem distinguir: as deslocamentos quotidianas ou pluriquotidianas para ir ao emprego, por exemplo, ou para fazer compras; a mobilidade interurbana, que supõe deslocamentos de uma cidade para outra em função das <<especializações>> das cidades e sua hierarquização (do ponto de vista escolar, por exemplo, ou mesmo para compras mais especiais) (RÉMY; VOYÉ, 1992, p.74).

Sob um outro enfoque, que complementa o significado dado por Rémy à mobilidade, Creeswel entende que:

A mobilidade é um emaranhado de movimentos físicos, de significado e prática. Cada um destes elementos da mobilidade é, em meu entender, político. Mobilidade é também movimento social. Combina o movimento (de pessoas, de coisas, de ideias) com os significados e as narrativas que os circundam (CRESSWELL, 2009, p. 25).

Com a globalização, advém o aperfeiçoamento das tecnologias, o aumento da velocidade na troca de informações e a diminuição das distâncias imateriais. Apesar disso, a locomoção dos indivíduos entre os espaços sociais para a promoção de encontros físicos diretos é, também, cada vez maior, especialmente para a satisfação de necessidades que nem sempre podem ser supridas naquele local físico em que eles se encontram, tais como saúde, trabalho, educação, lazer, etc.

A partir da década de 1970 e início de 1980, uma nova forma de migrar se estabeleceu no país, “Rompe-se o processo bipolar da distribuição espacial no Brasil, que se mantinha desde o século XX” (IBGE, 2011, s/p). Os centros como Rio de Janeiro e São Paulo deixam de atrair tantos migrantes dos outros Estados e os fluxos migratórios deixam de ser interestadual para ser intraestadual (intermunicipal).

A partir da década de 1980, o comportamento da mobilidade espacial da população sofreu importantes transformações nos países desenvolvidos e em desenvolvimento. Aqueles movimentos que tinham, de um modo geral, como característica básicas migração para os grandes centros, passaram a ter como destinos as cidades médias e serem cada vez mais de curta duração (IBGE, 2011, s/p).

A melhor acessibilidade, a velocidade e a tecnologia implementaram transformações definitivas no comportamento da população brasileira e, mais especificamente, norte mineira, fazendo o ato de migrar mudar de sentido, tornando desnecessário fixar residência em determinado local. Os movimentos passaram a ser diários, semanais, aptos a satisfazer as

necessidades diárias de serviços, como saúde, educação, entretenimento, etc, daqueles que precisam buscá-las em outros locais.

Os novos fluxos migratórios são direcionados, agora, aos movimentos curtos e em direção as cidades médias, sobrepondo as migrações que tinham como norte as grandes cidades.

Desta forma, os grandes investimentos nas construções de rodovias e pavimentações de estradas trouxe ao imaginário da população norte mineira a ideia de modernidade, prosperidade e desenvolvimento. A comunicação, o ir e vir entre as cidades, as viagens se tornaram mais fáceis, rápidas e acessíveis, tirando o sertão norte mineiro do isolamento, destacando Montes Claros como uma cidade de referência na região, onde se aglutinam a indústria, o comércio, bens e serviços.

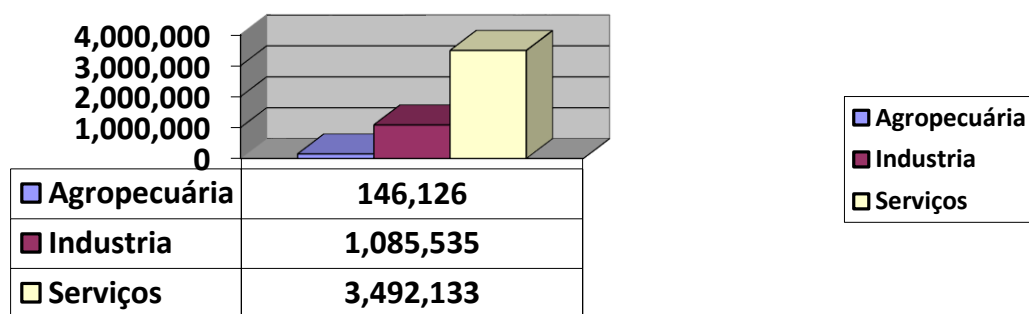
### **MONTES CLAROS COMO CIDADE INTERMEDIÁRIA**

Indubitavelmente, Montes Claros passou por um crescimento vertiginoso nas últimas décadas, tanto no que se refere aos índices demográficos como na oferta de serviços. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE apontam que a cidade abarca uma população de aproximadamente 361.971 habitantes. Nesse sentido, serviços básicos como saúde e educação tiveram um forte desenvolvimento na cidade

Atentando-se para as interpretações dos gráficos e tabelas, percebe-se que o gráfico 1 apresenta um panorama de como o setor de serviços vem se consolidando em Montes Claros, sendo esta uma das razões pelas quais a cidade é considerada um polo regional. Em 2009, o setor de agropecuária era responsável por R\$146.126,00 do produto interno bruto; o setor da indústria alcançou o valor de R\$1.085.535,00. Porém, ambos os setores estiveram longe de superar os R\$3.492.133,00 advindos do setor de serviços, que, indubitavelmente, comandou a economia da cidade norte mineira.

### **GRÁFICO 1**

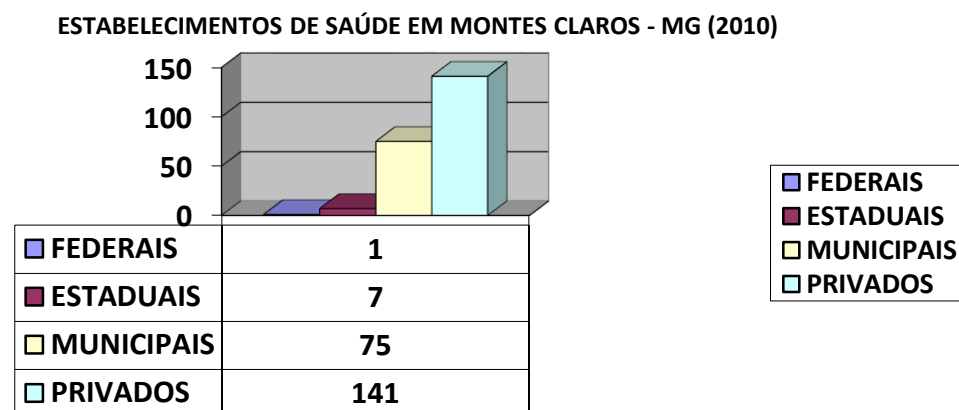
### Produto Interno Bruto de Montes Claros - MG (2009)



Fonte: IBGE. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/economia.php?lang=&codmun=314330&search=minas-gerais|montes-claros|info%20fiscos:-despesas-e-receitas-or%20ament%20rias-e-pib>.

O gráfico 2 revela o número de estabelecimentos de saúde na cidade de Montes Claros. Em 2010, eram 141 estabelecimentos privados, 75 municipais, sete (7) estaduais e um (1) federal. O número de estabelecimentos na área da saúde é um forte atrativo para pessoas de toda a região do norte de Minas, que precisam desse serviço, seja em atendimentos básicos, especializados ou de urgência.

### GRÁFICO 2



Fonte: IBGE. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/saude.php?lang=&codmun=314330&search=minas-gerais|montes-claros|info%20fiscos:-estabelecimentos-de-sa%20ade-e-morbidade-hospitalar>

A tabela 1 informa sobre a área da educação em Montes Claros. No ano de 2009, havia um total de 13 Instituições de Ensino Superior – IES, que ofertavam um somatório de 151 graduações, 110 pós-graduações *latu sensu* e oito pós-graduações *stricto sensu*. Importante destacar que a maioria das faculdades iniciou suas atividades a partir dos anos 2000.

**TABELA 1**

**Número de Instituição de Ensino Superior – IES – em Montes Claros/MG: Implantação e Níveis de Ensino, 2009**

<b>INSTITUIÇÕES DE ENSINO SUPERIOR EM MONTES CLAROS</b>	<b>ANO DE IMPLANTAÇÃO/INICIO DAS ATIVIDADES EM MONTES CLAROS</b>	<b>GRADUAÇÃO</b>	<b>PÓS-GRADUAÇÃO LATO-SENSU</b>	<b>PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO-SENSU</b>
IFNMG	2009	03	0	0
UFMG	1968	06	01	1
UNIMONTES	1962	54	23	7
SANTO AGOSTINHO	2001	11	17	-
ISEIB	2004	07	18	-
FACIT	2002	05	02	-
FACOMP	2005	03	01	-
IBITURUNA	2004	06	13	-
FUNORTE	1998	24	23	-
PITAGORAS	2000	13	02	-
UNOPAR	2000	09	08	-
UNIPAC	2004	07	01	-
FAP (PRISMA)	2009	03	01	-
TOTAL		151	110	08

Fonte: FRANÇA, Iara Soares de et. al. Cidade média, polarização regional e setor de educação superior: estudo de Montes Claros, no norte de Minas Gerais. In: Revista Formação, n.16, volume 2, p.52-70.

Pode-se afirmar, a partir de uma visão global, que Montes Claros continua a receber novos habitantes, que vêm a cidade para fixar residência, mas, também, é integrada pela chamada população *flutuante*, que se desloca diária ou semanalmente, de uma cidade a outra, para usufruir dos serviços ofertados, como saúde, educação, produtos, lazer, etc.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A pesquisa até o momento apontou para a centralidade de Montes Claros enquanto cidade que, nos últimos anos, passou a ser referência na satisfação de serviços e direitos fundamentais, tais como trabalho, saúde, educação, lazer etc. Com isso, percebe-se um intenso deslocamento populacional em direção à cidade, fazendo com que o fenômeno da mobilidade ganhe destaque, configurando-se, pois, como questão sociológica a ser investigada. As modificações causadas na cidade pelo migrante são um reflexo do seu eu, do seu comportamento, da sua crença, das suas ideias, das suas necessidades, que, a partir do seu vir e ir, passam a fazer parte do cotidiano de determinado local.

Como vimos, o incremento e a intensificação da mobilidade provoca uma desarrumação orgânica que nos leva a configurar o espaço social, não como um plano indiferenciado incólume à passagem vertiginosa dos fluxos, mas como espécie de cordilheira acidentada que interfere e sofre constantes

interferências resultantes da interação com um sem-número de movimentos e deambulações. Num certo sentido, pode dizer-se que as mobilidades geram novas espacialidades e que estas, por seu turno, enformam e redirecionam os circuitos (CARMO, 2009, p. 49).

Para a realização dos encontros e a busca pela satisfação de direitos fundamentais, que não podem ser supridos num mesmo local, há uma intensificação dos fluxos migratórios, realidade esta que é facilmente percebida no dia-a-dia dos espaços sociais do norte de Minas Gerais. Os novos fluxos migratórios são direcionados, agora, aos movimentos curtos e em direção as cidades médias, sobrepondo as migrações que tinham como norte as grandes cidades.

Com o passar do tempo e o desenvolvimento das novas tecnologias, estradas, transporte que conectam os espaços e aumentam a mobilidade do norte de Minas Gerais, ao invés de servir como incentivo para atrair investimentos tais como comércio, escolas, hospitais para os municípios menores, fez crescer o fluxo migratório da população norte mineira, seja pendular ou permanente, em busca da satisfação de necessidades e direitos, como do lazer, trabalho, compras, educação, saúde em direção à cidade de Montes Claros (MG).

O que se percebe é que as migrações, sejam elas diárias ou permanentes, vem causando transformações estruturais e comportamentais na cidade. Já que a cidade tem que se adequar para receber esse fluxo que vem em busca da satisfação das mais variadas necessidades que não podem ser satisfeitas na sua origem.

A mobilidade – que afecta não só as pessoas e os bens mas também as mensagens e as informações – repercute-se de várias maneiras na construção e no uso do espaço, e afecta a vários graus e numa temporalidade diferente a cidade e o campo. Assim caracterizada como processo de integração da mobilidade na vida quotidiana a urbanização dará à individualização toda a sua lógica, ao diminuir o peso dos enraizamentos territoriais e do controlo ecológico na dinâmica global. Permitirá fazer do projecto individual um elemento chave de reivindicação na vida quotidiana (RÉMY, VOYÉ, 1992, P.61).

Desta forma, verifica-se que, do ponto de vista sociológico, Montes Claros se enquadra no que se pode chamar de cidade intermediária, pois o trânsito intermitente de pessoas, ideias e símbolos geram novas redes de sociabilidade, que trazem efeitos inusitados e diversos para o espaço social montesclarenses.

## REFERÊNCIAS

CARMO, RENATO MIGUEL DO. DO ESPAÇO ABSTRACTO AO ESPAÇO COMPÓSITO: REFLETINDO SOBRE AS TENSÕES ENTRE MOBILIDADES E ESPACIALIDADES. IN: CARMO, RENATO MIGUEL DO, SIMÕES, JOSÉ ALBERTO (ORG.). A PRODUÇÃO DAS MOBILIDADES REDES, ESPACIALIDADES E TRAJECTOS. LISBOA: IMPRENSA DE CIÊNCIAS SOCIAIS, 2009. P. 41-54.

CRESSWELL, TIM. SEIS TEMAS NA PRODUÇÃO DAS MOBILIDADES. IN CARMO, RENATO MIGUEL DO, SIMÕES, JOSÉ ALBERTO (ORG.). A PRODUÇÃO DAS MOBILIDADES REDES, ESPACIALIDADES E TRAJECTOS. LISBOA: IMPRENSA DE CIÊNCIAS SOCIAIS, 2009, P. 25-37.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Cidades. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=314330>>. Acesso em: 10/11/2014

REMY, Jean. Villesintermédiaires, participation et transactions sociales. IV Colóquio Internacional Ação Pública e Problemas Sociais em Cidades Intermediárias. Lisboa (Portugal): 23 a 25 de janeiro de 2013.

RÉMY, JEAN; VOYÉ, LILIANE. A CIDADE: RUMO A UMA NOVA DEFINIÇÃO? PORTO: EDIÇÕES AFRONTAMENTO, 1994.