
Produção socioespacial na área central de Governador Valadares/MG a partir da presença da Estrada de Ferro Vitória a Minas

Socio-spatial production in the central area of Governador Valadares, Minas Gerais, shaped by the presence of the Vitória–Minas Railway

Cristiane Mendes Netto^a, Igor Monte Alto Rezende, Bruno Rangel Capilé de Souza.

^aUniversidade Vale do Rio Doce. E-mail: cris.netto@gmail.com.

Resumo: Este artigo analisa o processo de produção socioespacial na área central de Governador Valadares/MG, considerando a influência da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) na configuração urbana e na geração de desigualdades intraurbanas. A pesquisa adota abordagem qualitativa, combinando análise documental, cartográfica e dados secundários, com foco nos aspectos históricos, socioeconômicos e espaciais do território. Os resultados indicam que, embora a EFVM tenha desempenhado papel fundamental no crescimento urbano, sua inserção no espaço central atua como barreira intraurbana, contribuindo para a fragmentação territorial e para o desenvolvimento desigual entre os bairros analisados. Observa-se ainda que a especulação imobiliária condiciona o acesso à cidade formal, restringindo as populações em situação de vulnerabilidade socioeconômica a áreas com infraestrutura precária e maior exposição a riscos ambientais. Conclui-se que a presença da EFVM, associada à dinâmica imobiliária e às políticas urbanas, constitui um fator estruturante da produção desigual do espaço intraurbano no município.

Palavras-chave: Desigualdades socioespaciais; estudos territoriais; infraestrutura urbana; ferrovia; governador valadares.

Abstract: This article analyzes the process of sociospatial production in the central area of Governador Valadares, Minas Gerais, examining the influence of the Vitória–Minas Railway (EFVM) on urban configuration and the generation of intra-urban inequalities. The study adopts a qualitative approach, combining documentary and cartographic analysis with secondary data, focusing on the historical, socioeconomic, and spatial dimensions of the territory. The results indicate that, although the EFVM played a fundamental role in urban growth, its insertion into the central urban space functions as an intra-urban barrier, contributing to territorial fragmentation and uneven development among the neighborhoods analyzed. The findings also show that real estate speculation conditions access to the formal city, restricting socioeconomically vulnerable populations to areas with precarious infrastructure and greater exposure to environmental risks. It is concluded that the presence of the EFVM, together with real estate dynamics and urban policies, constitutes a structuring factor in the unequal production of intra-urban space in the municipality.

Keywords: Socio-spatial inequalities; territorial studies; urban infrastructure; railway; governador valadares.

Submetido em: 09/06/2026.

Aceito em: 02/06/2026.

1 INTRODUÇÃO

O processo de produção socioespacial nas cidades pode ser entendido como um fenômeno multifacetado, influenciado por complexas dinâmicas históricas, econômicas, sociais e políticas que tendem a se manifestar de maneira singular em cada contexto urbano. A forma como as cidades se expandem, a criação e a ocupação do espaço urbano, bem como a distribuição dos grupos sociais no território constituem aspectos relevantes para a compreensão das desigualdades e conflitos urbanos.

Este trabalho investiga o caso de Governador Valadares, município localizado no leste de Minas Gerais, com 257.171 habitantes¹ (IBGE, 2022), cuja formação e crescimento urbano foram fortemente condicionados pela presença da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). A cidade, classificada como Capital Regional C pelo IBGE no documento Regiões de influência das cidades - REGIC (IBGE, 2020), é o principal polo de sua Região Geográfica Intermediária, desempenhando papel estratégico na rede urbana mineira. A particularidade deste caso está no fato de que a EFVM, que atravessa a cidade, teve seu traçado alterado em meados do século XX, reposicionando-se no espaço central da cidade (Araripe, 1954; Carvalho, 2021). Situação rara no contexto brasileiro, essa mudança, além de marcar a trajetória urbana local, produziu efeitos estruturantes sobre o território, configurando descontinuidades, fragmentações e diferenciações socioespaciais entre os bairros adjacentes.

O recorte empírico abrange quatro bairros centrais: Centro A, Esplanada, Carapina e Alto Esplanada, escolhidos em razão de sua interação direta com a ferrovia e pela diversidade de processos históricos de ocupação que apresentam. Esses bairros, embora próximos geograficamente, revelam contrastes significativos em densidade populacional, oferta de equipamentos urbanos,

qualidade da infraestrutura e preço da terra urbana. A EFVM, ao atravessar a área central, não apenas divide o espaço físico, mas também evidencia um contraste socioespacial.

A hipótese que orienta a análise é que a ferrovia, ao se impor como barreira física, contribuiu para uma produção desigual do espaço urbano, ocasionando diferenciações socioespaciais nos bairros estudados. Para compreendermos os aspectos relacionados à produção do espaço urbano, adotamos a proposta de Villaça (2017) para tratar da estruturação do espaço intraurbano, da diferenciação do elemento urbano de seu aspecto regional. Conforme discutido por Villaça (2017), a acessibilidade e os deslocamentos urbanos constituem elementos centrais da estruturação do espaço intraurbano.

O estudo foi conduzido a partir da abordagem dos estudos territoriais, sustentando uma perspectiva integrada e interdisciplinar sobre os múltiplos aspectos que conformam o território. Nesse processo, articulam-se contribuições de autores das áreas da História, do Urbanismo e da Geografia, de modo a favorecer uma compreensão ampla e crítica das dinâmicas territoriais.

O artigo tem como objetivo analisar desigualdades socioespaciais intraurbanas na área central de Governador Valadares/MG a partir da presença da EFVM e dos aspectos históricos e urbanísticos. Para isso, descreve as características socioeconômicas e espaciais dos bairros centrais escolhidos, identificando mecanismos que podem gerar a produção desigual do espaço urbano no recorte analisado.

Ao enfatizar a ferrovia como infraestrutura que, ao mesmo tempo, viabilizou o crescimento urbano e instituiu barreiras de integração, este artigo contribui para os debates sobre fronteiras intraurbanas, acessibilidade e segregação socioespacial, no campo dos estudos

territoriais e urbanísticos. Trata-se, assim, de uma investigação que, a partir de um caso singular, busca iluminar questões mais amplas relativas à forma como infraestruturas de transporte podem moldar desigualdades territoriais.

2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Conforme apresenta Villaça (2017), a estruturação do espaço regional é condicionada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias, enquanto o espaço intraurbano é estruturado pelas condições dos deslocamentos de pessoas, seja como força de trabalho ou consumidor, compreendendo trajetos casa/trabalho, casa/compras, casa/lazer, casa/escola e afins. Nessa perspectiva, as condições do deslocamento de informações, energia, capitais e mercadorias, seja pela construção de uma via regional ou pela oferta de energia e matérias-primas, vão afetar o desenvolvimento socioeconômico de uma determinada região e, conseqüentemente, o desenvolvimento dos núcleos urbanos existentes. O desenvolvimento econômico incentivado por uma rodovia, por exemplo, fomentará o crescimento dos núcleos urbanos existentes ou que vierem a surgir, ao longo de sua extensão.

No processo da estruturação do espaço urbano, tem-se a dinâmica da localização urbana. A terra urbana é matéria natural trabalhada, logo pode ser produzida e tem valor de troca e esta é expressa em dinheiro, sendo algo permutável, trocável (Lefebvre, 1974; Villaça, 2017). Assim, o seu valor é dado, principalmente, por dois elementos. O primeiro atrelado aos elementos físicos e edificados, como a rua, a construção, praças, infraestruturas e afins. O outro é dado pela sua localização. Este se mostra como o valor mais elástico no preço da terra urbana (Villaça, 2017).

Mas por que a localização se coloca como o elemento mais elástico e, muitas

vezes, o mais valorizado do preço de troca da terra urbana? Para tal, podemos recorrer a Lefebvre (1974). O autor trata o “ponto” como fruto de trabalho da produção do espaço e que o indivíduo, ao adquirir o espaço, não leva consigo somente um “volume habitável”, mas também todos os benefícios que aquele espaço oferece ao seu redor e como aquele espaço se conecta aos demais, tais como comércio, trabalho, espaços de lazer, cultura e afins. Neste momento, o tempo se torna um elemento primordial, pois as conveniências são trazidas consigo facilitam deslocamentos e os acessos aos serviços (Lefebvre, 1974, p. 391).

Neste caso, o tempo entra como elemento para compreender a questão da localização. Nos deslocamentos urbanos, o tempo é crucial. Não estamos falando da questão da localização geográfica em si, mas sim da equação distância x tempo, que separa as pessoas dos lugares onde estão os melhores espaços públicos, as melhores ofertas de emprego e os espaços mais seguros para se habitar no cenário urbano. Neste contexto, Santos (2012) considera que o valor social, econômico e político das pessoas é fortemente condicionado pela sua localização no território, já que as desigualdades de acessibilidade e de oportunidades fazem com que indivíduos com condições semelhantes vivenciem possibilidades distintas de produção, consumo e exercício da cidadania.

Conforme Santos (1993), a especulação imobiliária está associada à disputa por localizações urbanas valorizadas. Esse fenômeno é movido por expectativas de valorização. A sociedade urbana transforma seletivamente os lugares, tornando-os mais funcionais e adequados às suas necessidades. Assim, algumas áreas se tornam mais acessíveis e atraentes, aumentando seu valor, enquanto outras, menos dinâmicas, vão perdendo competitividade com o passar do tempo. (Santos, 1993).

Esse conceito de sobreposição do sítio natural pelo sítio social é importante para a compreensão da segregação urbana. Segundo Rossi (2021, p. 21), o termo segregação, de origem do latim *segrego*, que significa cerco ou isolamento, foi utilizado inicialmente para se referir à separação dos assentamentos judaicos em Veneza, cidade italiana, no séc. XVI. Os *Guetto*s venezianos segregavam os judeus do restante da cidade, criando ilhas de isolamento social (Sennett, 2003). As primeiras abordagens na literatura do termo foram trazidas por Willian Du Bois a partir das análises das condições em que negros, judeus e italianos viviam na sociedade norte-americana no final do século XIX. Segundo o escritor, estes “viviam em uma óbvia segregação” (Rossi, 2021 p. 21).

Num contexto mais contemporâneo, a distribuição desigual dos grupos sociais sobre o território urbano implica no aproveitamento desnivelado dos espaços urbanos, equipamentos públicos e oportunidades (Fontes, 2018, p. 306). Nesse sentido, a segregação urbana determina as localizações ocupadas por determinados grupos sociais. Importante ressaltar que a segregação não é manifesta na cidade apenas pela desigualdade social e pelos processos estruturais relacionados ao contexto socioeconômico e cultural, mas existem dinâmicas específicas que explicam o desenvolvimento das cidades (Fontes, 2018, p. 306).

Compreender a questão da segregação passa por entender que ela ocorre de forma distinta nas diversas cidades, ligada ao processo histórico de cada sociedade, e por ser processo, pode passar por alterações e mudanças, mais ou menos intensas (Villaça, 2017). Nessa circunstância, é preciso tratar a desigualdade de forma explícita, discutindo os processos econômicos e ideologias que articulam a segregação urbana como uma forma de dominação social.

A lógica em que se dá esse processo de produção do espaço é definida, na maioria das vezes, pelas disputas de poder, seja ela entre raças, grupos ou classes sociais (Villaça, 2011). No cenário das cidades brasileiras, a lógica do capital e do modo de produção capitalista estimula uma disputa pelas localizações urbanas mais vantajosas, onde a terra urbana passa a ter um preço de troca estabelecido pela especulação imobiliária e a ação de agentes urbanos ligados ao mercado imobiliário e da construção civil (Harvey, 2005; Santos, 1993; Villaça, 2017).

A distribuição das funções e equipamentos urbanos de forma desigual estimula a perpetuação do abismo de desigualdade nas cidades brasileiras. Afeta diretamente a condição de acesso às oportunidades, bons empregos e qualidade de vida. Os bairros mais bem estruturados, ocupados pelas elites e dotados de mais espaços públicos, praças e parques, chegam a ter até condições bioclimáticas mais favoráveis que bairros populares (Villaça, 2011, p. 42). Nessa conjuntura, a grande parcela da população de baixa renda e vulnerável fica condicionada a empregos e serviços piores existentes nas regiões que habitam, ou a uma rotina extenuante de deslocamentos diários para conseguir melhores oportunidades nas áreas mais favorecidas (Santos, 2012).

O centro de uma cidade geralmente é o espaço urbano dotado de melhor infraestrutura, equipamentos públicos e comunitários, praças e acesso aos melhores serviços, ofertas de trabalho e melhores oportunidades. No cenário urbano, ferrovias se constituem como barreiras físicas que exigem estruturas que permitam sua transposição, como pontes, viadutos, passagens elevadas, entre outros, para permitir a conectividade urbana. A exemplo, Jacobs (2011) utiliza o termo *fronteira* para se referir a tais barreiras. A autora aponta que linhas férreas são “um exemplo clássico de fronteira, tanto que passaram a significar,

há muito tempo, também fronteiras sociais” (Jacobs, 2011, p. 285).

Segundo Jacobs (2011), o problema básico dessas fronteiras é que elas costumam formar becos sem saída para a maioria das pessoas que utilizam as ruas, formando hiatos de usos em seu entorno. No caso das linhas férreas, um lado da fronteira pode ter um desenvolvimento melhor do que o outro, mas geralmente, o entorno imediato às linhas sofre mais, se tornando um espaço subutilizado. Isso porque a rua adjacente à fronteira se torna um ponto final para os usos diversificados, devido à desconexão com seu entorno imediato. Ou seja, menos pessoas circulando, menos usos e menos opções. Inclusive, vias menos movimentadas, ou seja, sem pedestres circulando, afetam a sensação de segurança, tornando-as ainda mais inseguras.

Além de frequentemente criar áreas vazias nos espaços públicos próximos, as fronteiras fragmentam as cidades. Elas separam bairros da parte principal da cidade ao redor. Diferente das ruas, que conectam territórios e integram os usos de ambos os lados, as fronteiras atuam como barreiras, limitando a interação entre as diferentes áreas. Esta separação impede o fluxo natural e a diversidade, resultando em áreas isoladas e espaços desprovidos de vitalidade urbana (Jacobs, 2011).

3 METODOLOGIA

A pesquisa adotou uma abordagem qualitativa (Flick, 2008), fundamentada na pesquisa documental e na análise cartográfica.

A pesquisa documental foi de caráter exploratório e focou em fontes municipais oficiais, como o Boletim Cadastral Imobiliário (BCI), disponível no site da Prefeitura de Governador Valadares (Prefeitura Municipal de Governador Valadares [PMGV], 2025), que fornece dados dos imóveis, como características do terreno, tipologia predial, equipamentos

públicos e dimensões, e valor venal dos imóveis.

Além disso, foram analisadas legislações municipais (Leis Ordinárias nº 17/1948, 21/1948, 214/1951 e 327/1953) para obter informações sobre o aforamento de terrenos públicos, a cessão de terras para a construção da nova linha de trem e a utilização do espaço da estação ferroviária. Documentos históricos, plantas e planos urbanísticos antigos, como a "Planta da Cidade" de 1930 e o "Plano de Urbanismo" de 1952, foram consultados no Museu da Cidade para analisar o processo de urbanização e a mudança do traçado férreo.

Os dados populacionais foram obtidos a partir do Censo Demográfico 2022 do IBGE. Os mapas foram elaborados com o Google Earth Pro a partir de bases cartográficas gratuitas disponíveis na internet e em pesquisas de campo para o mapeamento do recorte territorial, dos acessos e transposições da EFVM e dos equipamentos públicos. Essa abordagem metodológica, com um enfoque interpretativo e qualitativo, permitiu a integração de informações históricas, sociais e territoriais, oferecendo uma visão integrada do contexto investigado.

A Figura 1 apresenta o recorte territorial dos quatro bairros centrais analisados: Centro A, Esplanada, Carapina e Alto Esplanada. Optou-se pela subdivisão "Centro A" pela maior interação com os demais bairros escolhidos no recorte e disponibilidade de dados dessa subdivisão na base municipal. A divisão dos bairros considerou as poligonais definidas no Mapa de Bairros de 2019 disponibilizado pela Prefeitura Municipal de Governador Valadares.

A justificativa para a escolha dos bairros se fundamentou no processo histórico de ocupação da área central do município e sua relação com a EFVM. Atualmente, a ferrovia divide o recorte proposto em duas porções: uma formada pelo Centro/Esplanada, cujos processos de

ocupação são mais similares, e outra pelos bairros Carapina/Alto Esplanada, cujos processos de ocupação são mais distintos. Porém, o trem percorria outro trajeto até a

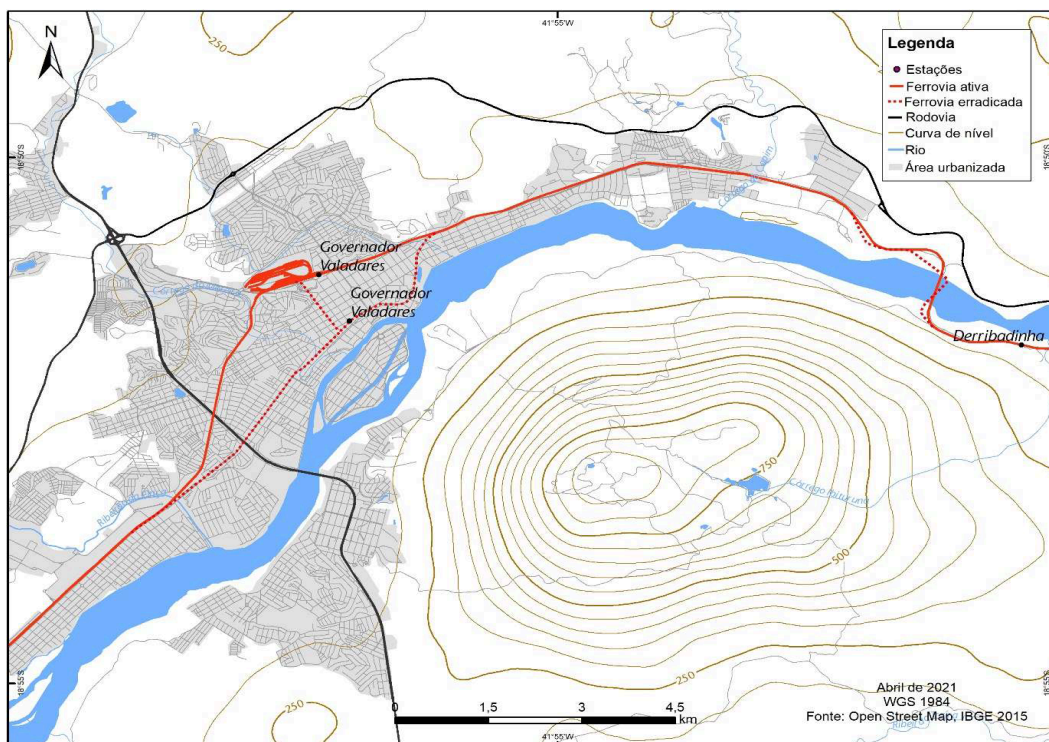
primeira metade do século XX, que dividia o centro do local de origem da cidade, a região do bairro São Tarcísio, como apresenta a Figura 2.

Figura 1 – Recorte territorial indicando os bairros analisados



Fonte: Google Earth, adaptado pelos autores (2025).

Figura 2 – Mudanças na EFVM entre 1944 e 1974 em Governador Valadares



Fonte: Carvalho (2021).

A área total do recorte analisado é de 1.643.873,66m² (1,64 km²), equivalente a 3% do território urbanizado do município de Governador Valadares/MG. Já a população total do recorte é de 15.618 pessoas, equivalente a 6% da população total do município. Isso representa um adensamento de 9.523,17 hab./km², patamar equivalente ao encontrado em municípios de grande porte.

O Centro A apresenta uma área total de 730.222,73 m² e uma população estimada em 2,5 mil habitantes. O bairro Esplanada, cujo traçado urbano é contínuo ao Centro A, possui uma área total de 176.903,85 m². A população total do bairro é de 1.159 pessoas, com uma densidade demográfica de 5.579,86 habitantes por km² (IBGE, 2022). O bairro Carapina possui uma área de 463.295,32 m² e uma população total de 5.113 habitantes com uma densidade demográfica de 12.536,539 habitantes por km², sendo a mais densa área analisada.

O Alto Esplanada, último bairro analisado, é um bairro mais recente que os demais. Com pouco menos de 20 anos de implantação, o bairro passa por processo de ocupação/adensamento, o que reflete numa população residente bem menor do que os demais, apenas 219 pessoas. Isso resulta na menor densidade entre os 4 bairros estudados, com 851,416 habitantes por km², com uma área total de 273.451,76 m².

4 CARACTERÍSTICAS URBANÍSTICAS DOS BAIRROS

O bairro denominado Centro A possui uma topografia plana em toda sua área ocupada, característica que favoreceu a ocupação territorial no início da expansão urbana de Governador Valadares. Com cotas altimétricas variando entre 165m e 167m, sua inclinação é praticamente desprezível. O traçado ortogonal de suas vias e quadras, possibilitado pelo plano urbanístico cartesiano de 1915, favoreceu uma

ocupação urbana ordenada na área central do então distrito de Figueira² (Arrais, 2010; Espindola 1998, 1999). A geometria de suas quadras contrasta com o traçado sinuoso da antiga Rua Direita (rua Prudente de Moraes), que acompanha o Rio Doce e evidencia as diferenças entre um modelo “organizado e rígido” e outro “espontâneo e natural” de ocupação urbana.

Inicialmente, as vias centrais não eram pavimentadas, mas o plano urbanístico garantiu que a infraestrutura da região central tivesse condições de acompanhar o desenvolvimento socioeconômico do município nas décadas subsequentes. Assim, o bairro encontra-se com todas as vias pavimentadas, calçadas largas e arborizadas, além de infraestrutura de saneamento disponível em toda sua extensão. Apesar da boa infraestrutura aparente, o bairro enfrenta problemas relativos à drenagem urbana, devido à ineficiência do sistema nos períodos de chuva e à constante impermeabilização do solo, que decorre do aumento de construções e áreas pavimentadas.

O bairro Esplanada, por ser uma extensão do centro, manteve as características urbanísticas em seu traçado, acompanhando a evolução da infraestrutura, com vias pavimentadas e arborizadas. O bairro é considerado como o primeiro destinado à moradia de pessoas com maior poder aquisitivo (Guimarães, 2009). Inicialmente, a grande maioria dos lotes era destinada à construção de residências unifamiliares de padrão mais elevado, em lotes amplos onde a construção não ocupava o terreno inteiro. As sobras livres do terreno eram, e ainda são, destinadas a quintais e jardins.

Destaca-se também a qualidade de muitas residências do bairro, que apresentavam projetos arquitetônicos inspirados nos ideais modernistas das décadas de 1950 e 1960, utilizando materiais nobres e recuos de fachada, em oposição ao padrão construtivo encontrado na rua Prudente de Moraes,

berço da ocupação urbana do município, onde muitas casas eram construídas na divisa do terreno, coladas umas às outras.

Em contraste com os dois primeiros bairros, o Carapina possui uma topografia acidentada, com cotas altimétricas que variam entre 159m e 239m. A topografia irregular, aliada ao processo de ocupação territorial do bairro, culminou em um assentamento urbano subnormal de traçado sinuoso, repleto de problemas de infraestrutura e edificações precárias. A fazenda da família Carapina, que deu nome ao bairro, começou a ser ocupada em meados dos anos 1950, por forasteiros, posseiros expulsos de suas terras, pessoas de menor poder aquisitivo vindas de outros municípios e regiões, em busca de um lugar para morar próximo à região central (Genovez, 2019; Vilarino, 2015; Vilarino; Souza, 2024, Vilarino; Guimarães, 2024).

Por último, o bairro Alto Esplanada, um empreendimento de lotes urbanos lançado em 2000. Apesar da topografia acidentada, com cotas altimétricas variando entre 160m e 221m, as características da infraestrutura são completamente diferentes das do Carapina. O bairro apresenta todas as vias pavimentadas e infraestrutura completa de saneamento. Apesar de tímida no início, sua ocupação foi acelerada no início dos anos 2020, com a construção de casas e empreendimentos multifamiliares. As edificações encontradas são, em sua maioria, residências unifamiliares de classe média alta, com padrão construtivo elevado e materiais nobres. O bairro ainda apresenta uma quantidade considerável de lotes vazios sujeitos à ação especulativa do mercado. Bairros promissores, próximos ao centro, com acesso favorável e estoque de lotes disponíveis, são os produtos preferidos do mercado imobiliário. Villaça (2017) descreve que somente o lote livre tem seu preço atualizado pelo mercado, por proporcionar um potencial de renda e valorização que é

concretizado apenas com a implantação de uma construção ou empreendimento.

A área central de Governador Valadares é cortada pela EFVM, o que divide os bairros em dois grupos: o primeiro, adjacente ao centro urbano, formado pelo Centro A e Esplanada; e o segundo, oposto ao centro urbano, composto pelo Carapina e Alto Esplanada. O encontro entre os bairros ocorre, principalmente, pelos viadutos existentes que permitem a transposição entre vias e a ferrovia, popularmente conhecidos como mergulhões.

O acesso da área central ao Carapina pode ser feito, preferencialmente, pelos viadutos da Av. Minas Gerais e da Av. Tancredo Neves com a Rua Sete de Setembro, ambos inaugurados em meados da década de 1980. Existem também quatro passarelas de pedestres ao longo do trecho, que interliga a Av. Tupinambás (Carapina) ruas do Centro A. Já o acesso ao Alto Esplanada pode ser feito pelo viaduto da Av. Moacir Paleta e pelo segundo acesso do viaduto da Av. Tancredo Neves, trecho recém-inaugurado. Os acessos podem ser vistos na Figura 3.

No caso analisado, a ferrovia atua como elemento de descontinuidade urbana, limitando a conectividade entre os bairros. Os pontos de descontinuidade acabam se tornando espaços menos interessantes para circulação de pessoas e usos comerciais, limitando o encontro físico que poderia ocorrer a cada esquina (Jacobs, 2011). Observa-se, assim, um desenvolvimento desigual entre os dois lados dos bairros, onde o lado próximo ao centro ("lado de cá") tende a ter maior dinamismo espacial, oportunidades e serviços, enquanto o "lado de lá" tem um desenvolvimento comprometido e se torna menos interessante para a implantação de atividades urbanas mais dinâmicas. Os termos cunhados indicam a proximidade ao centro urbano como diferencial para o desenvolvimento mais ou menos dinâmico de certos bairros ou conjunto de bairros (Villaça, 2017).

Figura 3 – Mapa de localização das transposições da EFVM



Fonte: Google Earth, adaptado pelos autores (2025).

A melhoria da acessibilidade favorece a conectividade urbana e impulsiona a dinâmica intraurbana das áreas beneficiadas, enquanto áreas menos acessíveis são menos dinâmicas e tendem à estagnação. Neste momento, a questão não é a distância geográfica ao centro, mas sim o tempo de deslocamento e a facilidade de acesso. Harvey (1980), Santos (1993, 2006, 2012) e Villaça (2017) destacam que a influência na melhoria da acessibilidade afeta a dinâmica das áreas em torno das intervenções.

Em virtude do aumento de acessibilidade ao centro da cidade, aqueles terrenos adjacentes terão economia de transporte a seus eventuais ocupantes; seus valores se alterarão e seus proprietários embolsarão essa valorização. (Villaça, 2017, p. 80).

5 A PRODUÇÃO DESIGUAL DO ESPAÇO URBANO EM GOVERNADOR VALADARES

Na análise das oportunidades existentes e desigualdades entre os bairros, identificamos os equipamentos

urbanos presentes no recorte analisado, a partir de quatro dimensões: a presença de instituições de ensino público e privado, instituições de saúde pública e privada, equipamentos de cultura e lazer e áreas de risco ambiental. Os mapas produzidos destacam a distribuição dos equipamentos urbanos pelos bairros, possibilitando análises de concentração e vacância, áreas de influência e cobertura, dentre outras análises.

Em relação às instituições de ensino, foram encontradas no Centro A escolas públicas e privadas de ensino que variam do nível básico ao ensino superior, como mostra a Figura 4. Foram encontradas duas escolas públicas e seis escolas particulares, que atendem do ensino básico ao médio. Duas das escolas particulares encontram-se na divisa entre o Centro A e o Centro C.

De ensino superior e cursos técnicos profissionalizantes, foram encontradas nove instituições, todas particulares, sendo a grande maioria formada por polos de Educação a Distância.

Figura 4 – Mapa de instituições de ensino



Fonte: Google Earth, adaptado pelo autor (2025).

No bairro Esplanada não foram encontradas instituições de ensino. A única existente era uma escola particular cujas atividades foram encerradas no final de 2020, devido às dificuldades impostas pela pandemia de Covid-19³. A proximidade e facilidade de acesso do bairro ao Centro A, possibilitar que os serviços inexistentes sejam supridos por aqueles ofertados pelo centro, ficando no bairro somente serviços de primeiras necessidades ou o excedente de pontos comerciais oriundos do centro, mas que buscam no bairro a tranquilidade e maior facilidade de estacionamento para clientes e consumidores.

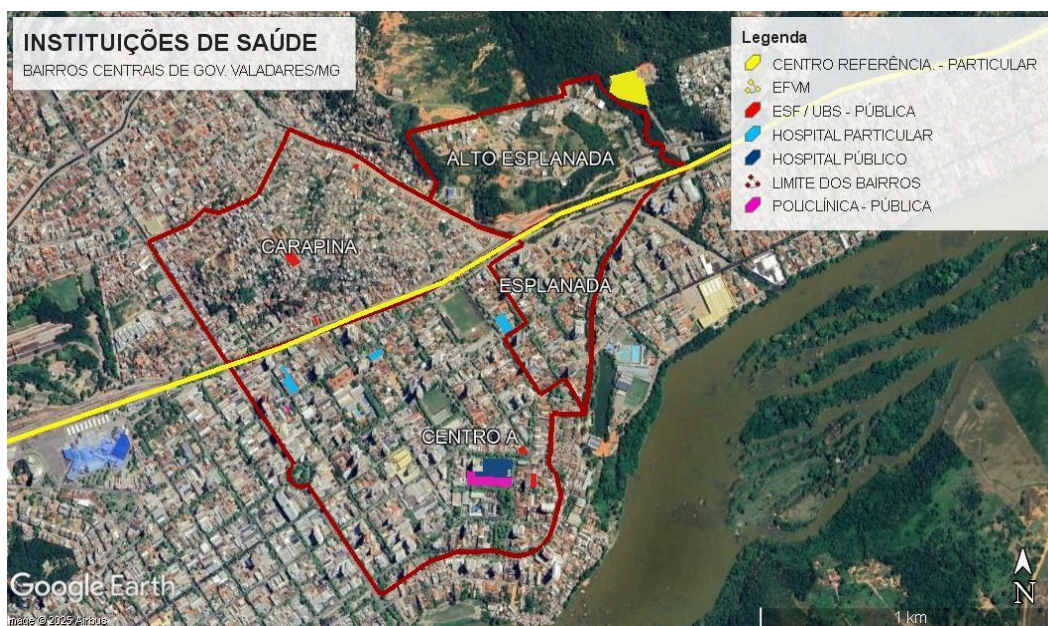
No bairro Carapina, foram encontradas três instituições de ensino, todas públicas, sendo uma escola do Estado e duas Escolas Municipais de Educação Infantil e Ensino Fundamental (EMEIF). A escola estadual e uma das EMEIF estão localizadas na Rua Ipiranga, na parte mais alta e central do bairro, enquanto a outra EMEIF na Av. Tancredo Neves, na parte mais baixa do bairro, às margens da canalização do córrego Figueirinha. A ausência de instituições de

ensino privadas reforça o caráter popular do bairro.

O Alto Esplanada, mesmo com uma população pequena, apresenta uma franquia particular de escola de educação infantil bilíngue de metodologia canadense. A especificidade da escola indica que sua área de influência excede os limites do bairro, recebendo crianças de outros bairros das camadas de mais alta renda da cidade, o que justifica que a quantidade reduzida de moradores não influi no sucesso da instituição.

Quanto às instituições de saúde, podemos notar uma grande presença de instituições públicas e privadas no Centro A, incluindo hospitais, policlínicas e centros de atendimento especializados, conforme apresenta a Figura 5.

Figura 5 – Mapa de instituições de saúde



Fonte: Google Earth, adaptado pelo autor (2025).

A concentração das instituições tanto públicas quanto privadas no centro atende uma premissa de centralidade do bairro, como forma de facilitação de acesso aos serviços pela população. Além do mais, as instituições privadas tendem a ocupar o centro para absorver a demanda não somente do bairro, mas de boa parte da cidade. No bairro Esplanada, não foram encontradas instituições de saúde, o que reforça a dependência do bairro aos serviços disponibilizados no centro.

Já no Carapina, encontramos somente instituições públicas de saúde para atendimento à população do bairro. Ao todo, foram identificadas três instituições, todas de Estratégia de Saúde da Família (ESF). ESF é um modelo de organização da atenção primária à saúde que visa fornecer cuidados abrangentes e personalizados aos cidadãos, com foco na família e no território. A presença dos equipamentos mostra um foco de atuação do Sistema Único de Saúde (SUS). Tal situação reforça o caráter popular do bairro, e o desinteresse de instituições privadas de se instalarem no local.

No bairro Alto Esplanada não foram encontradas instituições de saúde, sejam

elas públicas ou privadas. Existe no entorno imediato do bairro um centro de saúde multidisciplinar particular com atendimento de diversas especialidades de apoio e terapia ocupacional. Apesar de não se encontrar dentro do limite físico do bairro, o centro supre a demanda de atendimento particular da cooperativa de saúde em nível municipal.

O equipamento ocupa um terreno grande, com aproximadamente 10.000m². A localização do equipamento explora a proximidade com o centro, mas numa área de menor valor fundiário, o que possibilita a instalação do equipamento a um custo imobiliário menos significativo.

A presença de equipamentos de cultura e lazer constituem elementos importantes para a melhoria da qualidade de vida urbana. Foram considerados equipamentos de cultura e lazer edificações e espaços, sejam públicos ou privados, destinados ao uso coletivo para atividades afins, como praças públicas, teatros, espaços para prática de esportes e entre outros, como mostra a Figura 6.

Figura 6 – Mapa de espaços públicos de cultura e lazer



Fonte: Google Earth, adaptado pelo autor (2025).

O levantamento realizado apontou uma grande concentração de equipamentos de cultura e lazer na área do Centro A, dentre eles: estádio de futebol, praça de esportes, teatros e cinco praças.

No bairro Esplanada, não há presença dessa tipologia de equipamento. Como apontado, por ser um bairro relativamente pequeno e anexo ao centro, utiliza os equipamentos disponíveis no centro e que são de fácil acesso aos seus moradores. No Carapina não foram encontrados equipamentos desta tipologia em seu limite territorial. Já dentro do limite territorial do Bairro Alto Esplanada, há um centro de cultura e lazer localizado na Av. Tancredo Neves. A implantação do equipamento foi feita em um terreno destinado a equipamentos públicos e institucionais reservado em atendimento à legislação urbanística no ato de aprovação do loteamento. O centro inaugurado em 2017 possui um Centro de Referência em Assistência Social (CRAS), biblioteca, pista de skate, telecentro comunitário com computadores que dão acesso à internet, quadra poliesportiva e teatro com capacidade para 100 pessoas. A instalação atende principalmente as comunidades

dos bairros Carapina, Nossa Senhora das Graças, Santa Efigênia, Querosene e Santa Helena, com predomínio de uma população em situação de vulnerabilidade socioeconômica.

Em relação à presença de áreas de riscos ambientais³ no recorte analisado, um relatório do Serviço Geológico do Brasil, elaborado em 2013, apontou que duas dentre cinco áreas do município que apresentam riscos geológico-geotécnicos, encontram-se no Carapina, como apresenta a Figura 7.

As áreas identificadas estão na Rua Galiléia e Rua Jaçanã, ambas na parte mais central do bairro (Pedrazzi; Lana; Ribeiro, 2013). Entende-se como risco geológico-geotécnico a exposição e vulnerabilidade de determinadas localidades a processos de movimentação de materiais sólidos, deslizamento de encostas e maciços de terra em terrenos inclinados. Os processos podem ser naturais ou induzidos, e oferecem riscos à integridade física, perdas materiais e patrimoniais de grupos ou comunidades (Carvalho; Galvão, 2016). No que diz respeito aos demais bairros, não foram identificadas áreas de riscos ambientais.

Figura 7 – Mapa de áreas de risco geológico-geotécnico



Fonte: Google Earth, adaptado pelo autor (2025).

Ao analisarmos a distribuição dos equipamentos públicos e comunitários nos bairros centrais de Governador Valadares, assim como a oferta de serviços presente em cada bairro, é possível identificar uma maior concentração entre os serviços ofertados pelo Centro A do que nos demais. Essa análise só é possível quando trazemos um olhar para a escala microlocal, como sugerido por Souza (2013), para analisar questões intraurbanas. Podemos considerar que o processo que inseriu a cidade nas redes globais, tal qual apresenta Santos (2006), a partir da presença da EFVM, serviu de motor ao desenvolvimento urbano, mas necessariamente condicionou seu processo intraurbano de produção do espaço.

Nesse sentido, vale destacar a presença da ferrovia na área central da cidade. A presença da EFVM no centro urbano configura uma barreira espacial que influencia a dinâmica intraurbana. O limite imposto pela EFVM não impediu o crescimento da cidade para além, mas determinou um crescimento essencialmente linear ao longo das primeiras décadas de formação da cidade.

Somente após os anos 1960 começa a ter um crescimento mais substancial da cidade além dos limites da ferrovia (Guimarães, 2009).

Há ainda um aspecto importante em relação ao limite imposto pela ferrovia, que foi a mudança de seu trajeto no centro. Até o final da década de 1940, sua presença dividia a cidade entre a “cidade velha”, representada pela área no entorno da Rua Direita (Rua Prudente de Moraes) com ruas estreitas e traçado sinuoso, da “nova cidade”, representada pelo traçado urbano planejado com ruas largas e quadras ortogonais. O limite ficou evidenciado.

A partir da década de 1950, a alteração da localização do limite também altera a dinâmica intraurbana. Nesse caso, podemos analisar, com a contribuição de Villaça (2017), quando analisamos a presença da barreira urbana em relação ao centro da cidade, espaço dotado de melhor infraestrutura e mais dinâmico. “A barreira divide o espaço urbano em duas partes que têm custos e tempos de deslocamento ao centro diferenciados” (Villaça, 2017, p. 114). A mudança de posição da EFVM no cenário urbano

também alterou o lado em que o centro está em relação à barreira. O “lado de cá” do recorte estudado passa a ser o Centro A/Esplanada, enquanto o “lado de lá” passa a ser os bairros Carapina/Alto Esplanada.

Aqui o tempo de deslocamento para acesso a serviços públicos e melhores oportunidades, sejam elas de emprego ou estudos, passa a ter grande relevância. Harvey (1980, p. 45) aponta que:

a acessibilidade a oportunidades de emprego, recursos e serviços de bem-estar pode ser obtida somente por um preço, e esse preço é, geralmente, igualado ao custo de se superar distâncias, de usar o tempo. (Harvey, 1980, p. 45).

Nesse contexto, conforme Lefebvre (1974), a localização incorpora um valor de uso associado aos serviços e oportunidades existentes no entorno. Essa imposição do limite pela EFVM desconecta a cidade, sendo tal característica também apontada por Jacobs (2011). A redução da interação entre os bairros limítrofes, como o caso do Centro A e o Carapina, causa um efeito de desenvolvimento desigual entre os espaços, que vai além das condições de infraestrutura.

As localizações do Centro A passam a ser objetos de disputa entre os agentes imobiliários, visto que a cidade reproduz o sistema de trocas capitalista, conforme conceito apontado por Harvey (1980, 2005). Já Villaça (2017) aponta que a estruturação intraurbana é produzida sob influência do consumo das classes de renda mais alta, a partir de um processo de dominação e apropriação diferenciada das vantagens e recursos do espaço urbano. Dentre as vantagens urbanas, “a mais decisiva é a otimização dos gastos de tempo (...) às diversas localizações urbanas, especialmente ao centro urbano” (Villaça, 2017, p. 328).

Ao analisar a distribuição espacial dos equipamentos urbanos no recorte estudado, sejam eles públicos ou particulares, podemos ver essas

diferenciações no espaço produzido. No caso das instituições educacionais, encontramos uma grande diversidade no eixo Centro A/Esplanada, com presença de escolas públicas e particulares, instituições de ensino superior particulares e de ensino técnico-profissionalizante. A presença das instituições mostra o grau de diversidade do público-alvo atendido por elas, devido à facilidade de acesso de transporte público coletivo ou por veículos particulares.

No caso do Alto Esplanada, a escola infantil encontrada, pelo seu alto grau de especialização e custo elevado de mensalidade, atende às pessoas com maior poder aquisitivo da sociedade valadarense. A instituição está localizada logo na entrada do bairro, onde pais deixam seus filhos em seus carros particulares, não dependendo de transporte coletivo. A pequena população do bairro, ainda em consolidação, justifica o argumento de que a instituição atende uma população além dos limites do bairro.

Enquanto, ao verificarmos no Carapina, existe apenas a presença de instituições de ensino públicas, voltadas a atender a população do bairro e seu entorno imediato. A situação nos leva a considerar que há uma baixa atratividade para investimentos privados em equipamentos educacionais no bairro e a dependência de investimentos públicos estaduais ou municipais para fornecimento da educação à população.

A presença concentrada de equipamentos e instituições de saúde também fica evidenciada pela diversidade encontrada no eixo Centro A/Esplanada. A presença de hospitais públicos e particulares, assim como outros equipamentos de saúde de menor porte, fortalece o caráter central do bairro e a pluralidade de público atendida. No Alto Esplanada, mesmo com a pequena população do bairro, há presença da Casa Unimed, espaço de atendimento multidisciplinar de saúde particular. Em contrapartida, não são encontrados

o que corresponde a uma diferença de R\$ 2.382,15/m². O valor decai à medida que os imóveis se aproximam da ferrovia, onde

os lotes mais caros estão localizados mais ao sul do recorte, e os mais baratos, adjacentes à EFVM.

Tabela 1 – Análise do valor venal dos imóveis por bairro

BAIRRO	CTM	ÁREA DO IMÓVEL (M ²)		VALOR VENAL (REAIS)			VALOR / METRO QUADRADO (R\$/M ²)			VALOR MÉDIO (R\$/M ²)		
		LOTE	CONSTRUÍDA	TERRITÓRIO	PREDIAL	TOTAL (IPTU)	LOTE	EDIFICAÇÃO	IMÓVEL	LOTE	EDIFICAÇÃO	IMÓVEL
CENTRO	01.064.0179.001	227,00	79,98	R\$ 243.633,99	R\$ 78.883,85	R\$ 322.517,84	R\$ 1.073,28	R\$ 986,29	R\$ 2.059,57	R\$ 2.285,30	R\$ 972,95	R\$ 3.258,25
	01.005.0178.001	280,50	228,91	R\$ 406.790,50	R\$ 210.064,55	R\$ 616.855,05	R\$ 1.450,23	R\$ 917,67	R\$ 2.367,91			
	01.024.0328.001	399,00	257,62	R\$ 1.253.378,70	R\$ 251.793,29	R\$ 1.505.171,99	R\$ 3.141,30	R\$ 977,38	R\$ 4.118,68			
	01.013.0196.001	520,00	334,78	R\$ 754.121,42	R\$ 303.050,34	R\$ 1.057.171,76	R\$ 1.450,23	R\$ 905,22	R\$ 2.355,46			
	01.037.0398.001	857,50	385,89	R\$ 2.963.031,23	R\$ 515.332,28	R\$ 3.478.363,51	R\$ 3.455,43	R\$ 1.335,44	R\$ 4.790,87			
01.043.0040.001	490,00	237,56	R\$ 1.539.237,00	R\$ 170.023,51	R\$ 1.709.260,51	R\$ 3.141,30	R\$ 715,71	R\$ 3.857,01				
ESPLANADA	01.018.0549.001	864,00	346,32	R\$ 1.378.301,92	R\$ 334.893,22	R\$ 1.713.195,14	R\$ 1.595,26	R\$ 967,01	R\$ 2.562,26	R\$ 1.371,63	R\$ 1.108,88	R\$ 2.480,51
	01.020.0114.001	380,00	226,93	R\$ 551.088,73	R\$ 197.165,32	R\$ 748.254,05	R\$ 1.450,23	R\$ 868,84	R\$ 2.319,07			
	01.063.0235.001	319,00	289,53	R\$ 326.055,07	R\$ 618.346,16	R\$ 944.401,23	R\$ 1.022,12	R\$ 2.135,69	R\$ 3.157,81			
	01.033.0214.001	432,00	510,70	R\$ 626.500,87	R\$ 447.703,56	R\$ 1.074.204,43	R\$ 1.450,23	R\$ 876,65	R\$ 2.326,88			
	01.033.0416.001	432,00	212,05	R\$ 626.500,87	R\$ 169.538,16	R\$ 796.039,03	R\$ 1.450,23	R\$ 799,52	R\$ 2.249,75			
01.020.0341.001	435,00	272,28	R\$ 548.840,87	R\$ 273.802,56	R\$ 822.643,43	R\$ 1.261,70	R\$ 1.005,59	R\$ 2.267,30				
CARAPINA	05.060.0319.001	320,00	128,75	R\$ 152.457,76	R\$ 102.595,12	R\$ 255.052,88	R\$ 476,43	R\$ 796,86	R\$ 1.273,29	R\$ 189,37	R\$ 639,32	R\$ 828,69
	05.090.0096.001	335,00	105,90	R\$ 126.229,18	R\$ 56.074,01	R\$ 182.303,19	R\$ 376,80	R\$ 529,50	R\$ 906,30			
	05.093.0196.001	134,00	62,20	R\$ 10.070,85	R\$ 50.661,01	R\$ 60.731,86	R\$ 75,16	R\$ 814,49	R\$ 889,64			
	05.073.0091.001	387,00	60,37	R\$ 25.119,05	R\$ 27.244,45	R\$ 52.363,50	R\$ 64,91	R\$ 451,29	R\$ 516,20			
	05.091.0150.001	248,00	266,82	R\$ 16.944,17	R\$ 158.009,53	R\$ 174.953,70	R\$ 68,32	R\$ 592,20	R\$ 660,52			
05.054.0312.001	300,00	59,70	R\$ 22.381,76	R\$ 38.899,77	R\$ 61.281,53	R\$ 74,61	R\$ 651,59	R\$ 726,19				
ALTO ESPLANADA	02.254.0364.001	372,70	250,32	R\$ 118.832,40	R\$ 203.739,03	R\$ 322.571,43	R\$ 318,84	R\$ 813,91	R\$ 1.132,76	R\$ 321,50	R\$ 1.088,46	R\$ 1.409,96
	02.255.0651.001	602,99	313,60	R\$ 192.258,51	R\$ 361.073,40	R\$ 553.331,91	R\$ 318,84	R\$ 1.151,38	R\$ 1.470,22			
	02.262.0320.001	400,85	241,44	R\$ 127.807,80	R\$ 225.529,53	R\$ 353.337,33	R\$ 318,84	R\$ 934,10	R\$ 1.252,94			
	02.258.0230.001	400,06	295,89	R\$ 140.311,50	R\$ 367.542,35	R\$ 507.853,85	R\$ 350,73	R\$ 1.242,16	R\$ 1.592,88			
	02.257.0207.001	819,31	359,85	R\$ 248.168,88	R\$ 445.653,53	R\$ 693.822,41	R\$ 302,90	R\$ 1.238,44	R\$ 1.541,34			
02.262.0155.001	401,58	295,83	R\$ 128.040,55	R\$ 340.425,85	R\$ 468.466,40	R\$ 318,84	R\$ 1.150,75	R\$ 1.469,59				

Fonte: Dados de BCI/PMGV. Adaptado pelos autores (2025).

No Esplanada, a média do valor venal dos terrenos é de R\$ 1.371,63/m², e a variação entre o lote mais caro (R\$ 1.595,26/m²) e o mais barato (R\$ 1.022,12/m²) é de 56,07%. O terreno de menor valor também está localizado próximo à ferrovia. Em contrapartida, o bairro Carapina apresenta a dinâmica oposta. Com um preço médio de R\$ 189,37/m², é o menos valorizado. A variação de preços no bairro é a maior entre os estudados, chegando a 633,98%. O imóvel com maior valor venal foi encontrado próximo à ferrovia (R\$ 476,43/m²), enquanto o de menor valor (R\$ 64,91/m²) estava em uma área mais distante e acidentada. Essa situação se explica pela busca de acessibilidade, pois a proximidade da ferrovia, nesse caso, representa um acesso mais fácil ao centro.

No Alto Esplanada, com um preço médio de R\$ 321,50/m², o bairro apresentou a menor variação de preços venais (15,79%). O valor mais alto foi de R\$ 350,73/m², e o mais baixo, de R\$ 302,90/m². No entanto, o bairro é um

exemplo de especulação imobiliária, pois anúncios em sites de imobiliárias mostram lotes sendo vendidos por até R\$ 1.500,00/m², quase cinco vezes o valor cadastral. Isso evidencia o potencial de valorização percebido pelo mercado. Essa dinâmica imobiliária, combinada com a facilidade de acesso ao centro, contribui para que o bairro se consolide como uma área de classe média alta, aprofundando as desigualdades socioespaciais.

A localização urbana é um dos fatores mais relevantes para a precificação de um terreno. O preço da terra urbana é composto, basicamente, de dois pontos: o preço das infraestruturas e o preço da localização. “A localização ou ponto é o valor de uso produzido pelo trabalho coletivo dispendido na construção da cidade” (Villaça, 2017, p. 74). Ou seja, não é apenas o preço da infraestrutura ou da edificação que se paga ao adquirir um imóvel, mas todo o esforço conjunto empreendido em sua produção e as vantagens de sua localização, conferindo

um valor adicional de uso (Lefebvre, 1974; Santos, 2012; Villaça, 2017).

Considerando a presença da ferrovia nessa análise, foi encontrada uma relação entre as distâncias dos imóveis analisados e a ferrovia com o preço dos terrenos. No caso do Centro A, verificamos que os terrenos localizados mais ao sul do recorte analisado possuem o preço mais elevado por metro quadrado, enquanto os lotes mais próximos à EFVM são os mais baratos.

Ao analisarmos os dados, observamos que existem dinâmicas que influenciam no preço da terra urbana na área central de Governador Valadares e essas dinâmicas podem resultar em desigualdades socioespaciais. Santos (1993) aborda que a especulação imobiliária deriva de uma sobreposição do sítio natural por um sítio social, a partir das expectativas geradas pela disputa de uma dada localização. Ou seja, o território urbano está sujeito às ações dos diversos agentes que produzem o espaço da cidade de forma seletiva e desigual. Esta sobreposição pode ser o motivo da valorização imobiliária vista nos lotes do eixo Centro A/Esplanada.

No caso analisado, observa-se a atuação de mecanismos de controle de natureza econômica, política e ideológica na valorização diferenciada dos bairros centrais. A natureza econômica versa, principalmente, sobre a questão da localização e a valorização derivada da melhoria de acesso aos imóveis urbanos. É possível reparar o processo de renovação urbana que o Centro A e Esplanada vem sofrendo nos últimos anos, com empreendimentos imobiliários substituindo as edificações existentes, enquanto no Alto Esplanada, observa-se um aumento no número de construções.

A natureza política envolve o controle estatal, em primeiro plano, com a localização dos equipamentos estatais no cenário urbano. Como pudemos ver no levantamento feito, os principais

equipamentos estatais se localizam na área central da cidade, o que fomenta ainda mais as ações especulativas do mercado. Em segundo plano, deriva sobre a produção da infraestrutura, onde a decisão política de implantação de um sistema de transportes ou a construção de um viaduto influenciam diretamente no preço da terra urbana em seu entorno. E, em terceiro plano, através da legislação urbanística, permitindo aumento de coeficiente de aproveitamento, taxa de ocupação e outros mecanismos que favorecem o investimento do capital no setor.

Quanto ao processo ideológico, a especulação imobiliária assume papel central como mecanismo materializador dessa hegemonia ideológica e dos processos de segregação socioespacial. Ao inflacionar artificialmente o valor dos imóveis nas áreas valorizadas, particularmente na região central, os agentes econômicos, em aliança com interesses políticos, acabam por restringir não somente o acesso aos serviços públicos, mas também dificultam o acesso econômico à “cidade formal”.

A atuação seletiva do Estado, ora por meio de investimentos públicos, ora por alterações na legislação urbanística, frequentemente legítima e impulsiona tais práticas especulativas. Corrêa (2006) aponta que a atuação do Estado cria condições de realização e reprodução da sociedade capitalista, criando mecanismos que elevam a segregação residencial e sua concretização. Já Souza (2013), destaca que essa convivência estatal com os interesses do capital imobiliário não apenas consolida o cenário de segregação, mas evidencia o entrelaçamento entre poder político e econômico na produção do espaço urbano desigual.

Conforme apresenta Villaça (2017), somente os terrenos vazios têm seus preços atualizados de acordo com o mercado, por deterem ainda todo o seu potencial construtivo, e ainda, de valorização imobiliária. É a realidade aferida no bairro Alto Esplanada. A

dinâmica econômica imobiliária em efervescência, como mostrado anteriormente, reflete sobre seu valor venal aferido pela PMGV e a elasticidade do preço de mercado dos lotes ainda disponíveis à venda. À medida que novas construções são iniciadas ou concluídas no bairro, os preços da terra vão se adequando à realidade do mercado, consolidando um padrão de valorização que exclui a população de baixa renda e contribui para a segregação socioespacial.

Assim, o bairro do Carapina se coloca como espaço de permanência possível à população de baixa renda, condenada ao processo de expulsão progressiva às regiões periféricas da cidade pelo aumento de custo da terra urbana, resultante da especulação imobiliária. A população do bairro enfrenta dilemas urbanos, como violência e deficiências nos serviços públicos, além de estigmas sociais e culturais. Somado a isso, as características urbanísticas do bairro, com imóveis pequenos, muitos ainda passíveis de regularização fundiária, ruas e vielas estreitas e a topografia acidentada, acabam por proteger o bairro das ações especulativas do mercado.

Contudo, essa aparente "blindagem" não significa que o bairro Carapina esteja imune às pressões do mercado imobiliário a longo prazo. A proximidade com o centro e a crescente escassez de áreas disponíveis próximas à área central podem despertar o interesse de agentes imobiliários. O resultado desse processo de renovação urbana pode ser desastroso, se não forem cuidadosamente planejados e geridos, levando à gentrificação e à expulsão dos moradores de baixa renda da área.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho permitiu evidenciar que o processo de produção socioespacial em Governador Valadares foi influenciado pela presença da ferrovia EFVM. Embora tenha impulsionado o desenvolvimento urbano,

a ferrovia também contribuiu para a diferenciação socioespacial. A análise revela uma clara concentração de serviços e oportunidades no setor mais próximo do centro, enquanto os bairros no setor oposto ao centro enfrentam desafios urbanísticos e sociais significativos.

Consideramos que a especulação imobiliária atua como um mecanismo de segregação, que impulsiona a valorização da terra nas áreas mais nobres e expulsa a população de baixa renda para as áreas mais vulneráveis. A convivência do Estado com essa dinâmica, através de investimentos e legislações que favorecem o capital imobiliário, aprofunda a segregação e a falta de equidade.

Essa discussão ressalta a necessidade da construção de uma cidade mais justa, inclusiva e sustentável, sendo fundamental que o poder público adote políticas urbanas que promovam a redução das desigualdades. Isso inclui a necessidade de repensar o papel da EFVM na cidade, com a construção de novas transposições, a requalificação dos espaços em seu entorno e a promoção de atividades que integrem os bairros. Além disso, a distribuição mais equilibrada de infraestrutura e serviços públicos, a regularização fundiária e o combate à especulação imobiliária são cruciais.

Como recomendações para estudos futuros, sugerimos a ampliação da análise para outras áreas e bairros, além da realização de pesquisas que investiguem a percepção dos moradores sobre essas dinâmicas e as estratégias de apropriação do espaço urbano. A compreensão crítica das forças que moldam o território é indispensável para garantir o efetivo direito à cidade para todos.

REFERÊNCIAS

- ARARIPE, Alencar de. **História da estrada de ferro Vitória a Minas: 1904-1954**. Rio de Janeiro: Cia Vale do Rio Doce, 1954.
- ARRAIS, Cristiano Alencar. A construção de Belo Horizonte e o projeto de memória

de Aarão Reis. **Diálogos**, Maringá, v. 14, n. 3, p. 579–603, 2010. Disponível em: <https://repositorio.bc.ufg.br/items/ae96d3b8-8eb8-4ad2-a501-660a305ca738>. Acesso: 23 fev. 2026.

CARVALHO, André Simplício. A geografia histórica da Estrada de Ferro Vitória a Minas (1904–2020): um registro. **Terra Brasilis - Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica**, n. 16, 2021. DOI: <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.10282>

CARVALHO, Celso Santos; GALVÃO, Thiago. Prevenção de riscos de deslizamentos em encostas em áreas urbanas. In: MORAIS, Maria da Piedade et al. (org.). **Caracterização e tipologia de assentamentos precários**: estudos de caso brasileiros. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2016, p. 169–185.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2006.
ESPINDOLA, Haruf Salmen. A história de uma formação socio-econômica urbana: Governador Valadares. **Varia História**, Belo Horizonte, v. 19, p. 148–162, 1998. Disponível em: <https://www.variahistoria.org/edies/tag/Number+19>. Acesso em: 23 fev. 2026.

ESPINDOLA, Haruf Salmen. **Associação comercial de Governador Valadares: 60 anos de história**. Governador Valadares: Associação Comercial de Governador Valadares, 1999.

FLICK, Uwe. **Introdução à pesquisa qualitativa**. Porto Alegre: ArtMed, 2008.

GENOVEZ, Patrícia Falco. **Memórias e histórias de Governador Valadares (1910–2019)**: sua formação territorial e o parque municipal Figueira do Rio Doce. Governador Valadares: Univale, 2019.

GOVERNADOR VALADARES (MG). **Lei nº 17, de 17 de maio de 1948**. Dispõe sobre o

aforamento de terrenos urbanos pertencentes ao patrimônio do município. Governador Valadares, 17 mai. 1948.

GUIMARÃES, Cristiana Maria de Oliveira. **Novos valores, velhas questões: o planejamento urbano em Governador Valadares**. 2009. 213 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA [IBGE]. Governador valadares. **IBGE**. Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/governador-valadares/panorama>. Acesso em: 19 fev. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA [IBGE]. Coordenação de Geografia. Regiões de influência das cidades 2018. **IBGE Regiões de Influência das Cidades**. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/indicadores/exibir.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101728>. Acesso em: 19 fev. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA [IBGE]. Coordenação Técnica do Censo Demográfico. Censo Demográfico 2022: população e domicílios: primeiros resultados. **IBGE**. Rio de Janeiro, 2023. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102011.pdf>. Acesso em: 19 fev. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA [IBGE]. Panorama do Censo Demográfico 2022. **IBGE**. Rio de Janeiro, 2024. Disponível em:

<https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/>. Acesso em: 19 fev. 2026.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3. ed. São Paulo: Wmf Martins Fontes, 2011.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 1974.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2011.

MARICATO, Ermínia. **Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência**. São Paulo: Hucitec, 1996.

MARICATO, Ermínia. A cidade sustentável. *In*: CONGRESSO NACIONAL DE SINDICATOS DE ENGENHEIROS, 9., 2011, **Anais [...]**. Porto Velho: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - USP, 2011.

PEDRAZZI, Anselmo da Carvalho; LANA, Júlio César; RIBEIRO, Rafael Silva. **Atendimento técnico de emergência ao município de Governador Valadares, MG**. Belo Horizonte: CPRM, 2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE GOVERNADOR VALADARES [PMGV]. **Prefeitura municipal**. Governador Valadares. 2025. Disponível em: <https://www.valadares.mg.gov.br/>. Acesso em: 22 out. 2025.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, Milton. **O espaço da cidadania e outras reflexões**. 2. ed. Porto Alegre: Fundação Ulysses Guimarães, 2012.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SOUZA, Welder Nunes de. **A diferenciação sócio-espacial de Governador Valadares à Luz da sociabilidade da fronteira do sertão do Rio Doce: décadas de 1940 a 1960**. 2024. 85 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Sociedade, Ambiente e Território, Instituto de Ciências Agrárias, Universidade Federal de Minas Gerais, Montes Claros, 2024.

VILARINO, Maria Terezinha Bretas. **Da lata d'água ao SESP: tensões e constrangimentos de um processo civilizador no sertão do rio doce (1942-1960)**. 2015. 305 f. Tese (Doutorado) - Curso de Departamento de História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2015.

VILARINO, Maria Terezinha Bretas; GUIMARÃES, Cristiana Maria de Oliveira. O Morro do Carapina: registros oficiais e histórias contadas sobre ocupação e instalação de equipamentos urbanos. *In*: SOUZA, Maria Celeste Reis Fernandes de *et al.* (org.). **Conversando com a cidade: cartografias na comunidade do Morro do Carapina, Governador Valadares MG: territórios vividos e territórios educativos**. Governador Valadares: Univale Editora, 2024, p. 32-52.

VILARINO, Maria Terezinha Bretas; GENOVEZ, Patrícia Falco (orgs.). **Caminhos da luta pela terra no Vale do Rio Doce: conflitos e estratégias**. Governador Valadares: Ed. Univale, 2019.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2017.

VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Estudos Avançados**, v. 25, n. 71, p. 37-58, jan. 2011. DOI:



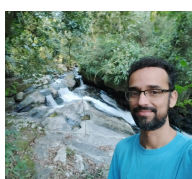
CRISTIANE MENDES NETTO

Possui doutorado em Gestão e Organização do Conhecimento pela Universidade Federal de Minas Gerais. Mestrado em Ciência da Computação pela Universidade Federal de Minas Gerais. Especialização em Educação a Distância pelo SENAC-RJ. Especialização em Design Instrucional para EaD Virtual pela UNIFEI. MBA em Gestão de Projetos pela Universidade de São Paulo. Bacharelado em Informática pela Universidade Federal de Juiz de Fora. Atua como professora no ensino superior desde o ano de 2001.



IGOR MONTE ALTO REZENDE

Mestrado em Gestão Integrada do Território (Univale). Graduação em Arquitetura e Urbanismo (Univale). Especialização Master em Arquitetura (IPOG). Especialização em Design de Interiores (Univale).



BRUNO RANGEL CAPILÉ DE SOUZA

Professor do PPG em Gestão Integrada do Território (GIT/Univale), possui graduação em Licenciatura em Ciências Biológicas pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (2006) especialização em Ensino de Ciências pelo CEFETQuímica Unidade Maracanã(2008), mestrado em História das Ciências das Técnicas e Epistemologia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (2010), e doutorado em História Social pela Universidade Federal do

NOTAS

¹Segundo o Panorama do Censo 2022, a população total do centro de Gov. Valadares é de 9.127 habitantes, incluindo os recortes Centro A, B e C. Os setores censitários não são coincidentes com o mapa de bairros da prefeitura, portanto a população do recorte foi estimada.

²Figueira era o nome dado à vila que originou o município de Governador Valadares. O atual nome foi dado pelo Decreto-lei Estadual nº 148, de 17 de dezembro de 1938, um ano após sua emancipação do município de Peçanha.

³Crise sanitária que além das implicações na saúde pública, gerou transformações nas no mercado de serviços e na mobilidade das populações urbanas.

⁴Área de risco ambiental é a área passível de ser atingida por fenômenos ou processos naturais e/ou induzidos que causem efeito adverso. As pessoas que habitam essas áreas estão sujeitas a danos à integridade física, perdas materiais e patrimoniais.