

Um projeto de cidade-indústria no Brasil moderno: o caso de Ipatinga (1950-1964)

Maria Isabel de Jesus Chrysostomo – Universidade Federal de Viçosa – MG

RESUMO

Propomo-nos a compreender o processo de formação da vila-operária de Ipatinga, criada em função da instalação de uma importante usina siderúrgica – a Usiminas. Em linhas gerais, refletimos sobre as formas de produção do espaço atreladas a um projeto de modernização político-econômico e sociocultural, à luz de uma experiência particular: a criação do espaço de Ipatinga e a consolidação da região do Vale do Aço. Emancipada em 16 de junho de 1954 e elevada à categoria de cidade em 1964, discutimos o movimento de Ipatinga de ‘tornar-se-cidade’ – ou mesmo, cidade exemplar – emblematizado pelo otimismo, pela esperança e pelo desejo de modernização característicos do governo de Juscelino Kubitschek de Oliveira e seu convincente Plano de Metas (1956-61).

Palavras-chave: Cidade-empresa. Ipatinga. Usiminas.

ABSTRACT

Our purposes in this text are both to understanding the formation of the working-city of Ipatinga, created around the installation of an important siderurgical complex – Usiminas – in the mid 1950s and to understanding how Ipatinga turns to an emblematic city of Juscelino Kubitschek’s modernization program, the Brazilian Republic’s president (1956-61).

Keywords: Company-town. Ipatinga. Usiminas.

INTRODUÇÃO

Em linhas gerais, refletimos neste texto sobre as formas de produção do espaço atreladas a um projeto de modernização político-econômico e sociocultural, à luz de uma experiência particular: o processo de formação da vila-operária de Ipatinga, criado em função da instalação de uma importante

usina siderúrgica – a Usiminas. Emancipado em 16 de junho de 1954 e elevado à categoria de cidade em 1964, o espaço de Ipatinga, em particular a experiência de sua criação, torna-se um campo de possibilidades reflexivas para desvendar as singularidades do conflituoso processo de urbanização brasileira¹. Por isso mesmo, propomo-nos a compreender esse movimento de ‘tornar-se-cidade’ – ou mesmo, cidade exemplar – emblematizado pelo otimismo, pela esperança e pelo desejo de modernização característicos do governo de Juscelino Kubitschek de Oliveira e seu convincente Plano de Metas (1956-61).

Em particular, discutimos o projeto modernista de cidade, diretamente vinculado ao modelo nacional-desenvolvimentista, propondo-nos a analisar os principais aspectos que caracterizaram o plano urbanístico elaborado por eminentes arquitetos à época. Abordamos também as circunstâncias político-econômicas e socioespaciais que promoveriam a criação da cidade de Ipatinga.

Assumimos como pressuposto que a criação de uma cidade implica em um amplo debate sobre as novas formas de constituição de poder, geradora por excelência de contra-poderes e de grandes contradições. Algo que implicaria num arranjo social e político que está em permanente sintonia (apesar de conflituosa) com o processo de construção de novas regras de uso dos espaços. Portanto, a iniciativa de fundação de uma região industrial e sua futura transformação em cidade, como foi o caso de Ipatinga, nos sugere a reflexão sobre quais os nexos políticos e institucionais que promoveriam tal percurso e sua relação com o que se instituiu como modelo ideal de ocupação de uma nova fronteira econômica e política do território nacional².

AS PROPOSTAS DE MODERNIZAÇÃO DO BRASIL A PARTIR DE 1950

Os tempos JK, circunscritos em um momento que ficou conhecido pela historiografia como Anos Dourados, tiveram como marco o Pós-Guerra, abarcando aproximadamente três décadas dominadas econômica e culturalmente pela sociedade norte-americana, seja na adesão ou mesmo no repúdio

- 1 Essa emancipação está inscrita na Lei nº 2.764 publicada em 30 de abril de 1964.
- 2 Nossa pesquisa tem como propósito identificar o processo de emancipação da cidade de Ipatinga, bem como a definição de novas regras de uso da emergente circunscrição política e administrativa instituída com o desmembramento de um território – intrinsecamente gerador de polêmicas – e na produção de uma nova centralidade, que emergiria com a construção da USIMINAS nesta localidade.

ao seu *way of life*, que à época encarnava literalmente uma “Guerra Fria”. Um período que ultrapassou as fronteiras de uma década, caracterizando o momento peculiar conhecido como a “Era de Ouro”³.

Esse contexto caracterizou-se pelo rápido afluxo migratório em direção às cidades, processo que refletia os históricos problemas do campo, como a concentração fundiária e a falta de acesso à terra. Como resultado, observou-se a partir da década de 1950, o rápido crescimento das cidades e também da pobreza urbana, além do aumento da segregação socioespacial, expresso na periferização e na ocupação de áreas irregulares. Conforme observa Santos (2005), a partir de 1950 começa a se esboçar o fenômeno da metropolização no Brasil, processo este que se consolidou a partir da década de 1970.

Junto à urbanização acelerada presencia-se uma correspondente exaltação do desenvolvimento econômico-social como a solução à superação de um subdesenvolvimento histórico, que adjetivaria nossa experiência continental. Momento em que o debate nacional giraria em torno do paradoxo desenvolvimento *versus* modernização. Processos articulados que, no entanto, se organizavam de forma dicotômica, a partir da absorção de incrementos materiais (matéria-prima, equipamentos, capital, horas de trabalho) e de hábitos sociais da Revolução Industrial, mas sem processar as transformações clássicas à dinâmica de modernização, como o estabelecimento de uma ordem competitiva, o disciplinamento da força de trabalho, o fomento e aplicação das transformações tecnológicas, a consolidação do Estado racional-legal, a revolução das consciências e a garantia das instituições democráticas.

Singer (2001), ao discutir tal contexto, argumenta que a estratégia dominante do governo para se atingir o crescimento foi à implementação de medidas econômicas visando o maior controle do setor produtivo e da força de trabalho⁴. Objetiva-se, mais além, diminuir a dependência externa e fortalecer as bases econômicas, via política de substituição de importação (1930-1980). Tal orientação, pensada

3 A versão preliminar deste texto da qual tivemos a contribuição na redação de Patrícia Gouveia foi apresentada no V Congresso CEISAL de latinoamericanistas – “Las relaciones triangulares entre Europa y las Américas en el siglo XXI: expectativas y desafíos” (Bruxelas, 11-14 de abril de 2007), no simpósio organizado por Laurent Vidal: “Utopías urbanas en América Latina. Siglos XIX y XX”.

4 A partir de 1930, destaca-se a criação da Carteira de Crédito Agrícola e Industrial, instituição vinculada ao Branco do Brasil que foi estruturada com o fim de oferecer empréstimos de médio e longo prazos aos agricultores e industriais. Ressalta também as ações dirigidas à emergente “classe trabalhadora” no sentido de domesticá-la, processo este que teria conduzido à promulgação das leis trabalhistas, a exemplo da CLT, e à criação das indústrias de base como a CSN, a Vale do Rio Doce, a Petrobrás, entre outras.

também para conter a crise capital *versus* trabalho, se traduziu em ações que buscavam acelerar a industrialização no país, através de investimentos em setores considerados estratégicos.

Para Ianni (1991), é no desdobramento dessas políticas econômicas que podemos identificar as origens da ideologia e da prática de planejamento no Brasil. Ou seja, a partir da formação de uma tecnoburocracia estatal, agente central nesse processo, que se consolidou a modernização do Brasil. Assim, as mudanças econômicas e políticas foram implementadas na medida em que ocorriam transformações na estrutura de poder e na organização burocrática do Estado⁵.

Demarcando o papel de um agente na política territorial adotada no contexto de modernização nacional, cabe assinalar a atuação do IBGE, que conforme nos lembra Almeida (2000), foi um dos órgãos que assumiu uma importante função no processo de constituição do Estado burguês. Ou seja, o sistema de planejamento estatal iniciado na era Vargas apoiou-se técnica e cientificamente nos estudos e propostas elaborados no âmbito dessa instituição. Nesta linha destaca-se a chamada “Lei Geográfica do Estado Novo”, promulgada em 1937, que obrigou todos os municípios a elaborarem mapas delimitando seu território até 1940⁶, além dos inúmeros estudos de regionalização e rede urbana, pesquisas sobre colonização, e aquelas relacionadas à implantação de novas cidades e infra-estruturas.

Afinal, para tornar o Brasil moderno era preciso, antes de mais nada, conhecê-lo, unificá-lo e controlá-lo, ou seja, a proposta de industrialização dependia da união física dos mercados, pois a absorção da produção industrial somente poderia ser viabilizada com a ampliação do consumo interno⁷. É nesse contexto que um novo espaço vai ser decifrado e, posteriormente, construído frente à implantação e densificação de infraestruturas em vários pontos do território brasileiro⁸. Nesse processo, Santos (2001) vai identificar a constituição do “meio técnico-científico” no Brasil, um movimento que conduziria sele-

- 5 Processo resultante da ruptura do Estado oligárquico e do fortalecimento do setor industrial, agente que passou a ter hegemonia no conjunto do subsistema econômico brasileiro.
- 6 A fim de subsidiar a coleta de dados que se realizaria pelo então Instituto Nacional de Estatística – INE, órgão que mais tarde foi incorporado ao então Instituto Brasileiro de Engenharia e Estatística – IBGE.
- 7 O que, segundo Singer (2001), passou a ser logrado com a expansão das rodovias, opção considerada mais econômica, já que não exigia inicialmente um volume abundante de capital como a ferrovia.
- 8 Redistribuindo o trabalho morto e o trabalho vivo no Brasil.

tiva e hierarquicamente, à maior “fluidez e viscosidade” do território⁹ e à conformação dos “espaços de mandar e de obedecer”¹⁰.

Sem dúvida, a política de construção de estradas¹¹ – um dos meios de desenvolvimento considerados estratégicos para eliminar os chamados “pontos de estrangulamento” da economia –, associada aos investimentos direcionados a determinados setores econômicos, redefiniram tanto o papel do Brasil na economia-mundo, como o arranjo socioespacial que se solidificou internamente, em paralelo à constituição da sociedade de consumo (ORTIZ, 2001)¹². Assim, tal processo além de ter progressivamente promovido a unificação dos mercados outrora regionais, criou níveis de dependência intra-regional, substanciando-se no fortalecimento da região Centro-Sul, e na decadência da Nordeste¹³. Configurou-se, dessa forma, uma nova divisão regional do trabalho, que paulatinamente tornou São Paulo motor da economia brasileira (SANTOS, 2005).

Enfim, imbricados nesses contextos e conjunturas históricas passam a ser gestados programas, projetos e propostas de desenvolvimento que se expressariam também na construção de cidades. Nesse processo, diferentes “olhares” e representações dos sítios urbanos passam a ser construídos, assinalando

- 9 O autor considera as possibilidades, caracteristicamente seletivas, que as redes de circulação possuem para criar novos espaços, hierarquias e redes, redefinindo as modalidades de uso e apropriação do território.
- 10 Tal processo, na concepção do autor, poderia levar aos seguintes questionamentos a respeito do arranjo espacial privilegiado em cada contexto: Por que algumas áreas apresentam mais infra-estruturas do que as demais? Qual a relação da densidade viária com a densidade da população? Que relação existe entre densidade viária e economia internacional? Qual o papel desempenhado pelas áreas que são conectadas? O poder de mando é deferido a entidades públicas e privadas? Até que ponto, o exercício do poder regulatório por empresas e pelo poder público não é independente do sistema de engenharia presentes em cada lugar?
- 11 Entre 1928 e 1955, a quilometragem ferroviária cresceu 16,5% e a rodoviária 304,8%.
- 12 O autor assinala que o crescimento da literatura e de outras formas de produção artísticas está vinculado à consolidação da burocracia do Estado. Ainda destaca, na esfera da cultura, o desenvolvimento de uma política de língua e a criação de um sistema escolar nacional, o que sinalizaria um processo de racionalização progressiva do aparelho do Estado.
- 13 Entre os anos 1920 e 1940, a expansão da urbanização no estado de São Paulo é marcante (43%), no entanto, no interior, o processo de urbanização evolui de forma acelerada e atomizada, reforçada pelo movimento de capitais mercantis locais e investimentos de companhias de energia e telefonia e meios de transporte, bancos e instituições de ensino etc. Assim, até o fim da Segunda Guerra Mundial, a base econômica da maioria das capitais era fundada na agricultura que se realiza em sua zona de influência e nas funções administrativas públicas e privadas (SANTOS, 2005).

um movimento que é discutido por muitos intelectuais como representativo de um fenômeno e processo comunicacional. Então, os espaços da cidade revelam cada vez mais os discursos produzidos pela e para a Modernidade.

Portanto, a partir dos discursos sobre a ocupação e a remodelação das cidades e de diferentes áreas, podemos identificar as bases da argumentação do Estado ou de grupos sociais, processo que revelaria uma prática hegemônica de criação de novos espaços e manipulação dos papéis sociais. Nesta linha, podem ser detectadas as estratégias dos intelectuais e políticos em viabilizarem os seus projetos públicos com o fim de disseminar um modelo de civilização e progresso. Este processo demonstra uma política de indução quanto ao uso futuro dos espaços, que conduz ao domínio territorial e à construção de uma identidade espacial (MORAES, 2002-2003).

Por isso, que muitas das propostas urbanísticas implementadas neste e em outros contextos tiveram como propósito delimitar/redefinir um novo espaço de vivência e produção. Assim, por meio da criação ou transformação das cidades, as idéias e concepções de um plano urbano, apoiadas em um discurso de valorização/desvalorização dos espaços¹⁴, visaram à apropriação/dominação material e simbólica de um lugar e também de sua gente. Compreendidos como projetos socioespaciais, os espaços citadinos dariam concretude às novas formas de agir, posto que resultam da construção de um território definido juridicamente, *locus* da produção, de relações sociais de poder e de um cenário centralizador de instituições de controle.

AS IDÉIAS SOBRE AS CIDADES E O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO NO BRASIL

A transformação dos conteúdos dos lugares e os novos olhares sobre a cidade tiveram significativa relevância quando no Brasil se consolidaram as relações capitalistas, notadamente quando a burguesia industrial, preocupada em produzir em larga escala, vai se ocupar, juntamente com o Estado, de controlar e organizar a emergente “classe trabalhadora”, ou seja, quando a cidade passa a ser o *locus* da atividade industrial, concentrando infraestruturas e aglomerado populacional, fatores indispensáveis

14 Segundo Moraes (2002), uma das estratégias empregadas neste processo é a atribuição de características negativas e positivas a alguns lugares.

para a produção e a expansão da mais-valia¹⁵. No entanto, o novo sentido da cidade moderna não pode ser buscado exclusivamente na expansão do capital, exigindo atenção para o processo de construção e enunciação da consciência e do homem moderno e, neste aspecto, assumem o papel de construtores de uma identidade nacional e de uma consciência moderna, a ciência, o movimento artístico, a arquitetura e o urbanismo.

Ao analisar as matrizes das idéias modernas sobre cidade, Gomes (2005) afirma que no Brasil o pensamento sobre tais espaços acompanhou as mudanças aceleradas que ocorriam na sociedade, sobretudo a partir de 1930, quando o discurso de modernização do Brasil se torna central¹⁶. Assim, construídas nas instituições acadêmicas e profissionais, e difundidas pelas revistas de engenharia e de arquitetura, tais idéias tiveram expressivo crescimento, notadamente nas Escolas Politécnicas do Rio de Janeiro e São Paulo, bem como nas de Recife, Salvador, Belo Horizonte, e Porto Alegre, difusoras das tradições da *École Polytechnique* de Paris e das escolas alemã e americana. Também se constituíram como um importante espaço difusor do ideário modernista os Congressos profissionais, os estágios e os intercâmbios realizados e estabelecidos por importantes arquitetos brasileiros no exterior, processo que também demarcou transferência, adaptação e criação de novas idéias sobre temas como cidade, planejamento, projeto urbanístico e o urbano¹⁷.

Portanto, do ponto de vista dos discursos produzidos para as cidades no Brasil, Gomes (2005) assinala que entre as décadas de 1930 e 1960 é que vai se consolidar uma cultura urbanística moderna¹⁸.

- 15 Até meados do século XIX e as primeiras décadas do séc. XX, a cidade brasileira não se constituía no “lugar” privilegiado da localização da indústria, ocorrendo tendência a um relativo isolamento da produção industrial.
- 16 Cabe ressaltar que o pensamento sobre as cidades brasileiras ficou expresso no desenvolvimento dessa temática em outros campos do conhecimento, como a Sociologia e Geografia. No caso da Geografia, tais estudos tiveram amplo desenvolvimento a partir da discussão sobre rede urbana, que também sob influência das escolas francesas, incrementou estudos detalhados no interior das instituições acadêmicas e no IBGE, sobretudo a partir da década de 1950.
- 17 Gomes (2005) assinala que no Congresso de 1940 “I Congresso Brasileiro de Urbanismo” revelaram-se novas idéias de planejamento integrado, que sugeriam a criação de um Departamento Nacional de Urbanismo. Tais idéias foram amplamente disseminadas nos anos de 1950 e 1960.
- 18 Paralelamente às discussões que se estabeleciam em torno da problemática do urbano, travavam-se lutas para a regulamentação profissional, sobretudo a partir dos anos 50 e 60. E neste movimento, Gomes (2005) assinala o importante papel assumido pelo IAB, tanto como espaço difusor de novas idéias sobre cidade, urbanismo e movimento moderno, como de luta para reconhecimento profissional.

Esta, por sua vez, apesar de sofrer influências estrangeiras, manteve características particulares, uma verdadeira “mistura”, o que revelaria o embate de diferentes projetos e idéias urbanísticas e, em maior ou menor grau, as adesões/adaptações e influências das concepções sobre urbano e urbanismo estrangeiras¹⁹. Neste sentido, deve-se compreender a cultura urbanística no Brasil como sendo híbrida, já que foi resultante de um complexo processo de agenciamentos, envolvendo diferentes grupos e relações de poder²⁰.

Discorrendo sobre o caráter híbrido que caracterizou o processo de “transferência” das idéias urbanísticas no Brasil, sobretudo a influência exercida pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna – CIAM’s, Le Corbusier e, particularmente, a Carta de Atenas, Feldman (2005) aponta alguns dos clichês amplamente difundidos na historiografia sobre o urbanismo no Brasil, notadamente “aquele que afirma que a legislação urbanística se limita à separação das funções na cidade” (FELDMAN, 2005, p.73). Neste intuito, demonstra que nos CIAM’s, a maior preocupação dos arquitetos modernistas era em dar resposta aos dilemas da vida urbana, uma abordagem entendida como elementar para se compreender as principais vicissitudes da sociedade urbano-industrial.

Ribeiro (1996), por seu turno, ao analisar a evolução das idéias e práticas do urbanismo, identificando os padrões de planejamento urbano historicamente elaborados para o Brasil, demonstra a maneira pela qual o tema “urbano” foi representado pelos intelectuais e como influenciou as políticas de planejamento urbano em diferentes contextos. Em linhas gerais, tais aspectos foram identificados nos

19 Ao analisar o conteúdo dos CIAM’s, que ocorreram no período de 1928 a 1933, Sara Feldman notou as diferentes abordagens adotadas sobre o tema legislação urbanística, identificando uma mudança de concepção dos arquitetos a respeito do caráter regulatório que a sociedade deveria assumir num mundo marcado pelas transformações da indústria, do Estado e do capital imobiliário. As idéias sobre urbanismo se metamorfoseiam, o que revelaria a complexidade de diferentes temas relacionados à vida urbana. No que se refere ao processo de difusão dos postulados da Carta de Atenas no Brasil, o autor afirma que houve uma radical redução do conteúdo desse documento que foi construído ao longo dos referidos Congressos. E, nesse sentido, incorpora-se no país uma perspectiva limitada, segundo a qual a legislação passou a ser compreendida apenas como “técnica racionalizada para ordenar o espaço” e o zoneamento como o instrumento central das políticas de planejamento urbano. Tal deslocamento, difundido entre os anos 1930 e 1960, deixaria alijada a dimensão política e social do Estado na implementação de uma política de planejamento, questão que era central nas discussões empreendidas naqueles Congressos.

20 Nesta linha, cabe ressaltar, mas também relativizar, o papel assumido por Le Corbusier e os CIAM’s no desenvolvimento de uma cultura urbanística.

seguintes contextos: a) Primeira República (1880-1930), um padrão filantrópico, higienista e objetivista, onde as idéias sobre a cidade a identificavam como *locus* da desordem; b) período Vargas (1930-1950) – padrão higiênico-funcional, caracterizado pelo deslocamento em torno das idéias urbanas, resultado de um novo diagnóstico sobre sociedade, cidade e Estado²¹; c) Era do Desenvolvimento (1950, em diante), a questão do urbano passou a ser tema central para o desenvolvimento das políticas públicas²²; d) a reforma urbana modernizadora – cujos diagnósticos e propostas foram desenvolvidos pela esquerda brasileira, notadamente a partir de 1963, na qual se discutiram os problemas urbanos e habitacionais no Seminário sobre Habitação e Reforma Urbana; e, finalmente, e) a reforma urbana redistributiva – que imbuída nas discussões sobre a “Abertura” e em torno da mobilização do Movimento da Reforma Urbana, tornou-se expressiva a partir de 1980, tentando resgatar o caráter redistributivo proposto na Reforma elaborada em 1963.

Diante desses contextos, que alimentariam o debate sobre cidade, urbano e modernização brasileira, de forma apenas propositiva, apresentaremos no próximo item certos discursos e histórias contadas sobre a vila-operária e cidade de Ipatinga, visando discutir o seu processo de criação como resultado/resultante de uma estratégia discursiva moderna, realizada pelos novos grupos políticos dominantes.

O NASCIMENTO DA MODERNA CIDADE DE IPATINGA

Conforme já colocado, com a proposta de modernização do Brasil, as cidades se transformaram dialeticamente no próprio discurso da Modernidade e, neste aspecto, os múltiplos olhares a elas direcionados passaram a ser expressões desse movimento de transformação social que conduziu a um novo

21 No entanto, nos diagnósticos sobre a cidade ainda mantinha-se um certo preconceito sobre tais áreas, provavelmente pela influência que as oligarquias regionais exerciam.

22 Ao longo desse período, as várias representações e proposições sobre a cidade e o urbano revelavam visões e ideários de Sociedade, Estado e Economia, o que levou ao desenvolvimento dos seguintes padrões: técnico-burocratismo (substituindo os princípios organicistas pelos funcionalistas, associados às propostas de racionalização administrativa formuladas sob forte influência do *planning* americano); e o humanismo lebreiano (liderado pelo padre Lebre, articulava um movimento em prol da democracia cristã nos anos 50 nos círculos católicos).

modo de pensar e agir sobre os sítios urbanos. Sobre esse aspecto, Berman (1986) exemplifica as várias interpretações que dela se ocuparam e que sobre ela produziram as elites em diferentes contextos:

Em outras palavras, dos olhares sobre a cidade, surge o urbano. Com os olhos de especialistas, uns vêem na cidade um organismo vivo, um corpo doente cuja profilaxia para a cura é a higiene e o sanitarismo; outros vêem na cidade um lugar de vícios, desordens e crimes cuja solução depende da disciplina e da manutenção da ordem social por meio da vigilância e da repressão policial; outros ainda, vêem na cidade um espaço desordenado e disfuncional restando à engenharia e à arquitetura o trabalho de reestruturação estética e urbanização política da cidade a fim de estabelecer a cidade modelo. Esses e outros agenciamentos do olhar sobre a cidade culminam na produção de um saber, fazendo da cidade antes um espaço de poder. A cidade, tomando de empréstimo um epíteto a Angel Rama (1985), é cidade das letras. Letras, no sentido de signos, ou símbolo de um saber; letras que são a expressão de um exercício do olhar e uma representação do poder (BERMAN, 1986, p. 143).

Exemplificando o processo analisado por Berman (1986), observamos no hino e demais discursos propalados sobre Ipatinga a formação de um espaço de poder, espaço este que foi sendo construído por grupos que passaram a ter interesses particulares na área.

HINO DO MUNICÍPIO DE IPATINGA²³

Eu amo as manhãs douradas,
As manhãs cheias de luz,
Sob as bênçãos [sic.] de uma cruz.

As campinas verdejantes,
Os ventos a soluçar...
O rio soberbo, gigante,
Peles várzeas a serpejar

23 Letra: Maria Weber de Oliveira; música: Ana Lettro Stacks.

ESTRIBILHO

Salve cidade ditosa,
Salve terra senhoril,
Jóia rara, preciosa.
No coração do Brasil

Eu amo as largas estradas
Serpentes a rastejar;
Os outeiros, as chapadas,
Florestas a murmurar
A gente brava que guarda
Pensamento senhoril
Do índio, do bandeirante
Para a glória do Brasil

Amo o colosso gigante
Desperto no seio de Minas,
Erguido em massa possante
Na grandiosa Usiminas,
Amo teu nome, Ipatinga
Transbordando ao Oriente,
Levado da nossa História
Ao país do Sol Nascente.

Do progresso subiremos
Esta imensa espiral:
Com orgulho ostentaremos
Um nobre e puro ideal!
Salve, terra dadivosa
Voltada aos Céus divinais:
Estrela rara, formosa,
Fulgida em Minas Gerais!

Verificamos, portanto, que parte do que existiu e existe na cidade de Ipatinga é signo, sendo seu ato de fundação reflexo de uma construção discursiva que legitimou e orientou a sua materialização espacial. Assim, ao observarmos a letra do seu hino, notamos que algumas de suas idéias revelam o processo de apropriação simbólica presente no seu ato de criação, quais sejam: a necessidade de modernizar o Brasil e a região do Vale do Aço em particular; o poder de uma empresa em dirigir o seu processo de expansão e os projetos urbanísticos que se materializaram em inúmeras obras de infraestrutura. O hino, neste sentido, revela parte de um discurso construído para a região e a cidade que foi legitimado e oficializado por diferentes agentes sociais, notadamente aqueles que se colocaram como protagonistas do seu processo de emancipação. No entanto, como toda forma de representação, o hino constitui-se num caminho para apreender os significados de uma história na qual se travam lutas pelo domínio e pelo poder de uso de diferentes espaços, isto é por sua apropriação material e simbólica. É o discurso das forças modernizadoras que propuseram e construíram a cidade Ipatinga e outras falas que foram silenciadas nesse processo, que agora passaremos brevemente a discutir.

Na década de 1930, a região na qual a cidade de Ipatinga instalou seu sítio era habitada por alguns posseiros, cujos terrenos foram posteriormente cedidos (?) e incorporados a um grande patrimônio, que passou a ser de propriedade do Sr. Alberto Giovanni²⁴. Com a chegada na região da companhia Belgo Mineira em 1934, que para lá migrou interessada em aumentar a sua produção de carvão para abastecer as suas usinas localizadas em Monlevade e Sabará, as terras, outrora ocupadas por posseiros, passaram a ser alvo de disputas, adquirindo a empresa a partir de compras, cessão e apropriação, expressivas glebas de terrenos.

Da ocupação e apropriação da área pela empresa participou também o Sr. Alberto Giovanni, que conforme citamos, era grande proprietário de terras na região, além do Estado, que recorreu aos seus aparatos legítimos de violência (WEBER, 1994), e articulado com a empresa foi responsável, apesar de ter engendrado muitos conflitos locais, pelo recorrente processo de transformação inicial da região – de agrícola para industrial²⁵. Conforme podemos verificar na Revista Ipatinga, (1984), o relato do Sr. João

24 Conta a Revista Ipatinga (1984), que o primeiro desbravador da região era um “caboclo” cujo nome era José Fabrício Gomes – primeira pessoa que foi registrada como nascida em Barra Alegre, antigo Água Limpa, região na qual se instalou a futura cidade de Ipatinga.

25 Conta a Revista Ipatinga (1984), que chegou à região o Sr. Joaquim Gomes da Silveira Neto, fiscal do Estado, mas também Superintendente da Belgo Mineira, com o objetivo de desapropriar os terrenos anteriormente habitados por posseiros. Informa também que tal processo ocorreu de forma violenta e que muitos dos posseiros resistiram.

Batista Gonçalves “a empresa exercia forte pressão sobre os posseiros [...] e que o engenheiro enviado pela empresa para desapropriar os posseiros empregava seus bate-paus na parte mais populosa da região” (REVISTA IPATINGA, 1984, p. 3)²⁶.

Outros agentes que mais tarde ocuparam a região, acirrando os conflitos pela posse e propriedade da terra foram os empreiteiros responsáveis pela construção da ferrovia Vitória Minas²⁷, empreendimento que impulsionou a chegada na região de 300 baianos, contratados para auxiliar a construção da estrada de ferro. Devido as péssimas condições de vida e infra-estrutura e, também, em função de uma epidemia que assolava na região, 299 baianos após um mês de estadia morreram. Este episódio ficou registrado na historiografia local e uma canção foi composta em homenagem a essas vítimas²⁸.

CANTIGA POPULAR

Coitado dos baianos
 Não sabem de sua sina
 Vêm morrer de febre
 Na estrada Vitória Minas

Chegando em Vitória
 O especial Taí
 Embarca baiano, embarca
 Para a estação de Inhapim

26 Trecho da revista retirado do Jornal “O Ipatinga”, número 1, no ano de 1963. Cabe ressaltar que só duas edições desse jornal foram publicadas.

27 Estes, segundo a Revista de Ipatinga (1984), se estabeleceram com o fim de retirar lenha das matas para a fabricação de dormentes.

28 Estes baianos morreram quando estavam construindo uma ponte para a empresa. Somente após o morticídio foi que a empresa mandou para região médicos para cuidar dos trabalhadores que se infectavam pela febre.

Chegando em João Neiva
Era hora de almoçar
O lastro desencarrilhou
Tiveram que pernoitar

Chegando em Inhapim
Começaram a trabalhar
Na lagoa do Roque²⁹
Foram logo se acampar

Os mosquitos da febre
Nas barracas faz zum zum
Dos trezentos baianos
Morreram
Morreram, só ficou um

Como revelam alguns documentos e depoimentos de moradores antigos, a estrada Vitória-Minas mudou por várias vezes o seu traçado em função de problemas, ou para otimizar o transporte de mercadorias e pessoas. E nesse movimento, além de muitas vítimas, a empresa teve que se apossar, muitas vezes de forma violenta, de terras outrora ocupadas por posseiros³⁰.

Segundo o depoimento apresentado à Revista de Ipatinga (1984, p. 3-4) por um dos enfermeiros que atuaram na região no período de instalação da estrada de ferro: “existiam por baixo da linha férrea, no trecho do Vale do Aço, mais ossos que dormentes da estrada”. Também José Orozimbo dizia que em 1942: “a febre maltratava tanto os trabalhadores e suas famílias que a Belgo julgou por bem criar um

29 O contágio da doença ocorria no local denominado “Lagoa do Roque”, ao qual a cantiga popular faz referência.

30 Tendo iniciado a construção da Usiminas, o traçado da estrada foi alterado em função das demandas da empresa.

ponto de emergência, o qual recebia diariamente a média de 40% acometidos da moléstia”³¹ (REVISTA DE IPATINGA, 1984, p. 3).

Conforme discutimos, a expansão da propriedade da empresa Belgo Mineira também ocorreu da mesma forma, ou seja, o seu patrimônio foi constituído às custas de desapropriações violentas, com a conivência do Estado.

Assim, os episódios dramáticos vivenciados pelas primeiras famílias sugerem um controle quase absoluto das empresas no processo de construção dessa região, e a sua capacidade de criar, sob seus auspícios, um território cujas regras eram fixadas a partir de seus interesses, um processo que foi responsável pela mudança da estrutura fundiária da região do Vale do Aço e da cidade de Ipatinga. Portanto, a história dessa estrada, associada à da construção da região do Vale do Aço, da qual Ipatinga é a cidade mais importante³², constitui-se em mais um exemplo da transformação simbólica e material dos espaços, processo social de produção e difusão de discursos e práticas, de transformação de pessoas e espaços em “coisas” e de construção de adjetivações que buscam dar um novo sentido e direção aos lugares. Então, a suposta vocação “natural” da região, outrora agrícola, para produtora de aço e ferro, escamoteia os conflitos e mecanismos de dominação entre os grandes, médios e pequenos proprietários de terra, o Estado, as empresas, e, por fim, os posseiros, os migrantes e os demais grupos sociais, que sob precárias condições de vida e de trabalho se submeteram, ou foram vítimas, do desprezo dos governantes e da exploração exercida pelas empresas que se instalaram na região.

Foi então nesse intrincado processo de ocupação que o lugarejo, anteriormente denominado de Barra Alegre, passou a ser povoado paulatinamente, até se transformar em Distrito em 25 de maio de 1950³³. Ali, até as três primeiras décadas do século XX, a vida econômica baseava-se na produção de arroz, feijão e toucinho, que tanto abasteciam o singelo mercado endógeno como eram vendidos para outras localidades, além de serem comercializados aos tropeiros que paravam na região.

31 Depoimento extraído de José Orozimbo do jornal “O Ipatinga” no ano de 1963.

32 Denominação atribuída à região em função da elevada produção e concentração de empresas produtoras e exportadoras de aço e ferro, a exemplo da USIMINAS.

33 O crescimento da população da região foi incrementado a partir da instalação da Belgo em 1937 e da estrada de Ferro Vitória-Minas desde 1922. Estas trouxeram para a região carvoeiros e tropeiros, que se misturaram aos pequenos fazendeiros da localidade.

O Distrito de Ipatinga, criado em 1953, estava vinculado ao município de Coronel Fabriciano e até 1958 constituía-se numa vila com cerca de 300 habitantes e 60 casas, sem rede de água, esgoto e energia elétrica, além de grande precariedade de transporte urbano³⁴. Sua principal atividade econômica era a exploração de matas na região do rio Doce para a produção de carvão, produto que era vendido principalmente para as empresas ACESITA e BELGO MINEIRA, localizadas respectivamente nos distritos de Timóteo e Nova Era. No entanto, com a iminência da instalação das Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais – USIMINAS, um novo cenário passou a ser pensado e significativas transformações ocorreram na região e no antigo Distrito de Ipatinga, este elevado, no ano de 1962, à categoria de cidade.

A CHEGADA DA EMPRESA E A CRIAÇÃO DO “HOMEM-USIMINAS”

A idéia de instalação da USIMINAS resultou de um movimento envolvendo diferentes grupos políticos mineiros que em 1956 se consolidou com o apoio da União e do governo do estado de Minas³⁵. Conforme apontado anteriormente, tal processo estava vinculado à política de desenvolvimento, adotada sobretudo a partir da década de 50, quando a economia brasileira “reelabora as condições de dependência do país” se integrando definitivamente ao circuito do capital internacional, sob hegemonia dos Estados Unidos. Nesta linha, a ampliação do aço, ou seja, a expansão da siderurgia, torna-se condição *sine qua non* para o crescimento de nossa indústria, fato que autorizou Juscelino Kubitschek a mobilizar grande volume de capital para a viabilização desse projeto.

Os motivos da escolha do lugar para instalação da empresa vinculavam-se à presença de minério na região e à existência de uma estrada de ferro – a EFVB³⁶. A existência desses dois fatores locais possibilitaria aos grupos mineiros viabilizarem o seu projeto, que era consolidar o estado de Minas

34 O censo de 1950 registra a existência precisa de 236 habitantes na vila e 2.316 na zona rural, totalizando uma população de 2.552 habitantes no distrito.

35 Cabe ressaltar nesse processo a atuação do ex-governador de Minas Gerais e então presidente da República Juscelino Kubitschek, que juntamente com outras lideranças regionais argumentava a necessidade de fortalecer a região, uma vez que dizia ter vocação para a instalação de uma indústria siderúrgica.

36 Havia também a presença da ACESITA, instalada em Timóteo em 1944, que fazia parte do distrito de Coronel Fabriciano.

Gerais como pólo siderúrgico do país³⁷. Com este o intuito, ficou estabelecida a participação do governo do estado de Minas pelas Leis estaduais nº 1.658, de 1º de outubro de 1957 e nº 2.325, de 7 de janeiro de 1961, que asseguraram a participação do estado no aumento do capital da Usiminas, no limite de 20%³⁸.

Negociações realizadas com grupos japoneses interessados em participar do empreendimento resultaram na assinatura de um acordo Brasil-Japão, que estabeleceu os pontos básicos da cooperação técnica e financeira entre os governos (estadual e União) e os grupos privados. Como resultado, os estatutos para a criação da empresa foram alterados na Assembléia Geral realizada em 20 de janeiro de 1958, elevando-se o capital para três bilhões e 200 milhões de cruzeiros³⁹. Em fevereiro de 1962, o capital social da empresa foi ampliado para o valor de 18 bilhões de cruzeiros. Este passou a ser constituído pela união de seis organizações brasileiras (60%), governo do estado de Minas (23,95%), Cia. Vale do Rio Doce S.A. (9,0%), Cia. Aços Especiais Itabira – ACESITA (0,8%), Cia. Siderúrgica Nacional (62,0%), Banco Mineiro da produção Hipotecária e Agrícola do estado de Minas Gerais, Banco de Crédito Real de Minas (0,85%) e pequenos acionistas (0,14%).

A criação de uma cidade planejada na localidade teve como propósito abrigar a força de trabalho para atender à demanda da USIMINAS, tendo em vista o número limitado de mão de obra na região. Neste sentido, a experiência de Ipatinga nos sugere a discussão sobre as formas de controle socioespaciais estabelecidas a partir dos interesses de um setor econômico. Uma nova problemática urbana que emerge a partir do processo de industrialização de uma localidade, e das novas modalidades de “arrumação” do espaço. Mas além, incita-nos à discussão sobre as estratégias de controle dos grupos dominantes com o fim de “domesticar” a força de trabalho e consolidar o seu projeto econômico. Neste cenário, recriam-se ou se requalificam os ideários relacionados a limpeza, higiene, beleza e funcionalidade, sendo o planejamento da área um dos instrumentos a partir dos quais tais projetos irão se casar. A cidade de Ipatinga insere-se de duas formas nessa nova cena urbana: como um espaço de controle e como cenário de modernidade. Neste aspecto, não foge à regra das demais cidades-empresas criadas

37 Segundo informações do Folheto publicitário (O QUE é Usiminas, 1944), o capital empregado para instalação da empresa era de Cr\$5.850.000,00, subscrito e realizado por empresas privadas, capitalistas e industriais do estado de Minas Gerais, na qualidade de uma sociedade pioneira. Tal capital tinha como objetivo proceder a estudos técnicos para a instalação de uma sociedade siderúrgica integrada para a fabricação de produtos planos.

38 Para tanto o governo do estado deveria utilizar os recursos do Fundo de Siderurgia.

39 Este capital foi inteiramente subscrito na primeira etapa da instalação da empresa.

no Brasil, posto que foi gestada para criar uma nova ordem, e mesmo um espaço disciplinar, como nos sugere Foucault (1987).

O PROJETO DE CRIAÇÃO DA VILA OPERÁRIA

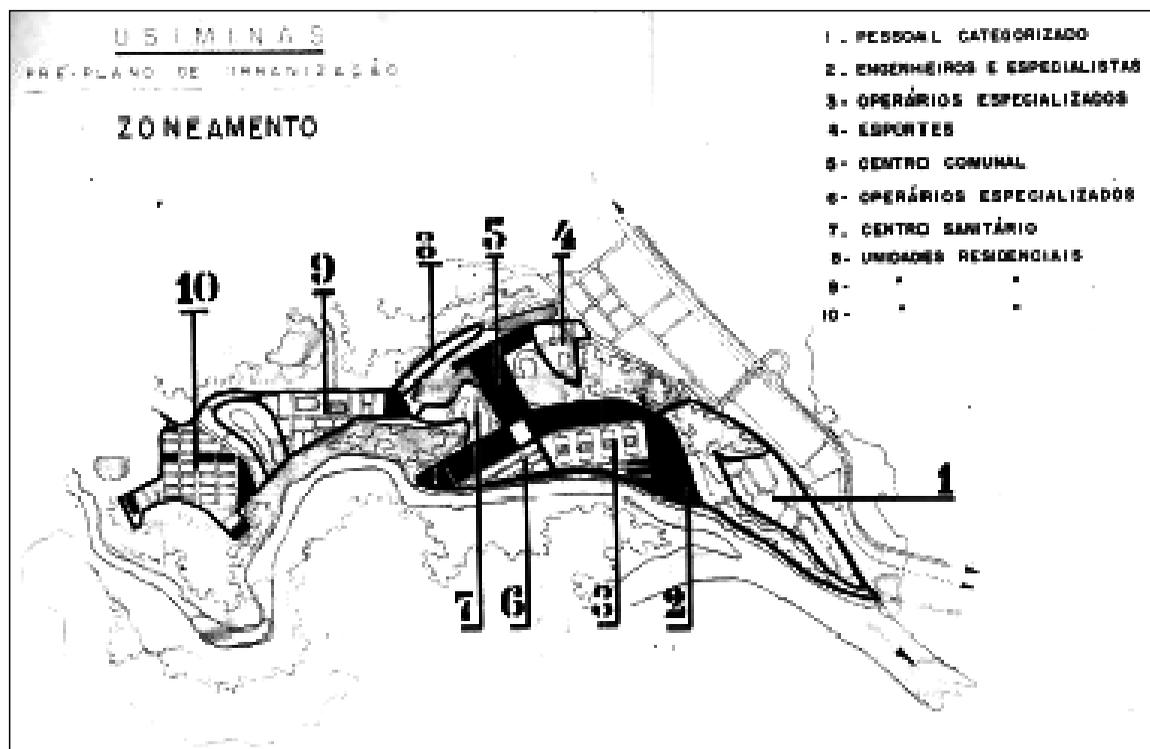
A construção da vila-operária no antigo Distrito de Ipatinga inscreve-se no amplo movimento de modernização brasileira e em particular no projeto mineiro de inserção nessa modernidade. Portanto, por meio dos investimentos industriais e da construção de projetos urbanísticos arrojados em Minas Gerais foram montadas as bases do discurso de mudança e, por conseguinte, os projetos de passagem para uma nova realidade urbana e industrial neste estado. Nesse movimento, destaca-se o período em que Juscelino Kubitschek foi prefeito e governador de Belo Horizonte e Minas Gerais respectivamente.

Inserido nesse ambiente de transformações e certo de que as propostas da arquitetura modernista poderiam contribuir para o desenvolvimento e o progresso do país encontrava-se o arquiteto mineiro Raphael Hardy Filho, que em 1958 foi selecionado para elaborar o plano urbanístico da cidade operária da Usiminas⁴⁰. Uma vez selecionado, Hardy Filho convidou Marcelo Bhering para coordenar a equipe de trabalho que ficou responsável pela construção da futura cidade e juntos, ao final de 1958, elaboraram o seu pré-plano urbanístico para a instalação da vila-operária da empresa, conforme demonstrado no Croqui 1 (MENDONÇA, 2006).

Esse primeiro plano, que constituiu a base para a elaboração das novas propostas de ocupação da área, considerou como critério para a construção de casas e demais infra-estrutura a quantidade de aço produzida anualmente, estimada de 1.000.000 toneladas/aço/ano⁴¹. Portanto, previa-se a necessidade de residências para abrigar uma população de 37.500 habitantes, sendo necessário construir 1.958 alojamentos para solteiros e 5.542 unidades habitacionais, além dos equipamentos e infra-estruturas. No entanto, essa primeira estimativa não foi implementada, de forma que em documento elaborado pela empresa em 1965 registrava-se a existência de 3.460 moradias prontas, 351 em fase final de construção e 100 iniciando as obras, ou seja, apontava-se um déficit de 2.291 moradias. Desta forma, desde 1962, data

40 A Usiminas lançou em 1958 esse concurso de seleção, do qual participaram também mais dois arquitetos.

41 Mendonça (2006) ressalta que embora não estivesse planejado, também foi considerado o acréscimo da população numa segunda etapa, na qual se estimava o aumento da produção de aço para 2.000.000 toneladas por ano.



Fonte: Mendonça (2006, p. 61).

Croqui 1 – Pré-plano urbanístico da cidade operária da Usiminas – 1958

em que a Usiminas iniciou as suas atividades, a questão da moradia apresentou-se como um problema, o que foi agravado com o rápido crescimento da cidade a partir de então.

Assim, a elaboração do primeiro plano habitacional da empresa, em 1965, que visava, entre outros objetivos, diminuir o déficit habitacional⁴², teve também como proposta disciplinar o processo

42 Tal plano ficou sob os auspícios do arquiteto Hardy Filho.

de crescimento na área, questões que levaram à criação do Departamento de Habitação, e mais tarde, em 1973, de uma Superintendência Habitacional⁴³. Além disso, cabe também assinalar a elaboração dos Planos Diretores e demais instrumentos normativos que foram criados para a vila-operária com o mesmo fim, fato que propiciou o controle dos usos dos espaços no interior da vila-operária e nos seus arredores.

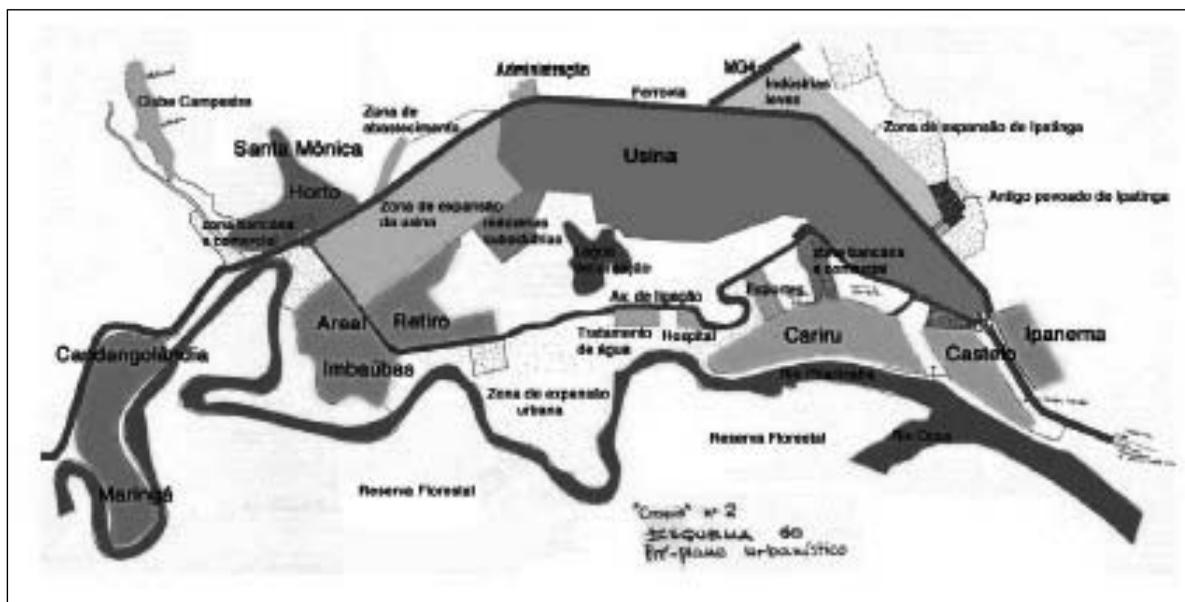
Hardy Filho aponta que o Departamento de Habitação e Urbanismo era o principal órgão de controle e vigilância utilizado pela empresa para assegurar os seus interesses. Nesse sentido, constituía-se como um síndico, gerenciando e controlando um condomínio horizontal (MENDONÇA, 2006). De fato, ao analisarmos os objetivos e as propostas do Plano Diretor e o seu Regulamento de Obras de 1965, observamos que mais do que uma simples legislação de uso e ocupação do solo, tais documentos definiam normas que interferiam diretamente na vida cotidiana dos moradores da vila-operária, além do fato de conferir grandes poderes à empresa, que era a principal responsável e promotora da política habitacional na localidade. Assim, mesmo com o estabelecimento posterior de convênios com o Banco Nacional de Habitação, a Caixa Econômica de Minas Gerais, a Companhia de Habitação do Estado de Minas Gerais etc., a empresa exercia praticamente o papel de prefeito da cidade, definindo como, quando, quem e onde ocupar.

Por meio da planta elaborada na década de 1970 e adaptada por Mendonça (2006), podemos visualizar a localização da vila com as divisões dos bairros, além do sistema viário e a previsão das áreas de expansão e preservação ambiental⁴⁴. Pode-se notar que a vila foi em grande parte implantada junto à margem esquerda do rio Piracicaba e a Usina, fazendo parte do plano implementado em 1970 os bairros Castelo, Cariru, Horto, Santa Mônica, Bom Retiro, Areal, Imbaúbas, Vila Ipanema, Candangolândia e Maringá (Croqui 2).

Paralelamente à consolidação da USIMINAS e ao processo de assentamento da população, desenvolvido sob controle da empresa, ocorreu a expansão do pequeno núcleo original, situado junto a estação da estrada de ferro. Também o incremento populacional dessa área esteve vinculado à dinâmica da siderúrgica, uma vez que sua população era composta basicamente do excedente populacional não engajado nos trabalhos da empresa, portanto, não contemplada com alojamento.

43 Esta, segundo Mendonça (2006), foi desativada em 1980.

44 Além disso, no memorial descritivo elaborado pelo arquiteto responsável, previa-se também a conurbação da cidade de Ipatinga com os municípios de Coronel Fabriciano e Timóteo, que são limítrofes ao mesmo.



Fonte: Mendonça (2006, p. 63).

Croqui 2 – Planta elaborada na década de 1970

Mendonça (2006) aponta, a partir da análise do memorial descritivo feito por Hardy Filho para a vila-operária de Ipatinga, matrizes do pensamento de Tony Garnier, Ebernezer Haward e Le Corbusier, influências que ficaram expressas em sua proposta de definição de Unidades de Vizinhança autônomas e na busca do plano da vila em cumprir as funções básicas do urbanismo moderno, quais sejam: habitar, circular, trabalhar e recrear. Além disso, na busca por controlar racionalmente a expansão, na tentativa de orientar e separar o uso e a ocupação das diferentes áreas e na preocupação com a existência de áreas verdes. A racionalidade do projeto de Hardy estaria também expressa na proposta de instalação das infra-estruturas (sistema de água, luz e esgotos) e na garantia da luminosidade e ventilação das habitações, além, é claro, na forma como foram construídas as diferentes unidades habitacionais, que poderiam ser reproduzidas economizando tempo e dinheiro.

Nesta linha, Monte-Mór (1999) argumenta que Hardy Filho elaborou para a cidade de Ipatinga um projeto urbanístico “minucioso” e flexível de forma que a proposta inicial do arquiteto era de acompanhar o crescimento da indústria e as transformações econômicas e demográficas. Afirma também que sua proposta urbanística estava embasada nas matrizes do urbanismo modernista, identificada na tipologia adotada nas residências, no emprego da monumentalidade e na trama urbana elaborada com o fim de direcionar o crescimento futuro e as hierarquias funcionais.

Apontamos para reflexão os argumentos utilizados recorrentemente pelos arquitetos urbanistas para justificar um plano urbanístico, notadamente as idéias, projetos e sonhos envoltos na construção das cidades modernas. Então para a cidade de Ipatinga várias são as perguntas a serem respondidas, entre as quais: como compatibilizar sonho e realidade sem considerar os jogos de poder? Qual o papel dos técnicos planejadores e os das técnicas de planejamento? E, por fim, quem define o que é moderno e desenvolvido e por quê?

Essas perguntas nos ajudam a entender as intenções, reações e adaptações das propostas de criação da cidade e vila-operária de Ipatinga, iluminando a discussão sobre o papel da arquitetura moderna e dos arquitetos modernistas no Brasil e a sua vinculação com os programas de desenvolvimento. Ademais, servem, ainda, para demonstrar de que maneira as discussões sobre funcionalidade, ordenamento, legislação urbanística – elaborada sob forte influência da Carta de Atenas – foram sendo reconstruídas e moldadas à luz dos dilemas socioespaciais enfrentados em cada lugar.

Assim, seguindo as argumentações de um documento publicado pela Prefeitura Municipal de Ipatinga (1991, p. 29), inicialmente, ainda que o projeto colocasse o contrário, pretendia-se separar completamente a cidade da USIMINAS – a cidade planejada – do seu entorno social. Neste aspecto, pensou-se em criar unicamente condições para a sobrevivência e controle pela empresa do grupo de trabalhadores treinados com o fim de operacionalizar a indústria. Fruto dessa política, centenas de japoneses – mão de obra qualificada – vieram morar na cidade⁴⁵.

Portanto, a cidade linear, planejada, “dos homens produzidos em série”, conforme afirma o mesmo documento, reproduziu similarmente as divisões do ambiente do trabalho. É, nesse sentido, uma extensão da fábrica: “um pátio onde estacionam máquinas fora do seu horário de uso” (PREFEITURA MUNICIPAL DE IPATINGA, 1992, p. 23).

45 Em 1966, o governo brasileiro assume a tarefa de operar a usina, com a transferência de responsabilidade para os brasileiros.

Condicionalizada pela localização e layout da planta da siderúrgica, pelo rio Piracicaba e pela EFVM, a cidade é concebida de forma linear, na qual os bairros residenciais são ligados por eficientes vias de circulação que circundam a usina [...]. Dentro de cada bairro, há uma homogeneidade na arquitetura das edificações e na inserção socioeconômica funcional dos seus habitantes, ou seja, há bairros para os chefes e quadros superiores, para operadores, para mão-de-obra não especializada. O espaço urbano projetado reproduziu, na cidade, as relações funcionais e de poder no âmbito das relações de trabalho.

Criou-se também nesse cenário a figura do “Homem-Usiminas” e uma “Cultura Usiminas”, símbolos por meio dos quais os valores morais se entrecruzam e são acionados para consolidar uma imagem de empresa cordial. Uma imagem, que é reforçada por outros “textos” e “contextos”, tais como os discursos das lideranças locais, do hino, bandeiras, nomes de ruas e praças. Uma imagem que é finalmente cristalizada na arquitetura, que tem como projeto utópico levar o progresso para a localidade.

Assim, a instalação da empresa, no outrora Distrito de Ipatinga, e a futura emancipação da cidade foram eventos que resultaram em lutas e conflitos, envolvendo lideranças locais, governo do estado de Minas Gerais e representantes políticos do município de Coronel Fabriciano. Sua instalação, portanto, foi definitiva e principal responsável pelo paradoxal processo de enriquecimento e empobrecimento da região do Vale do Aço. Por isso, que sua chegada ampliou alguns problemas já latentes na região, como o rápido crescimento da área urbana e por conseguinte a não absorção deste contingente populacional no mercado de trabalho, além da valorização dos terrenos, acirrado tanto pelo déficit de moradias, como pelo aumento da especulação imobiliária. Esses fatores, sem dúvida, podem explicar a efusão do debate entre as lideranças locais e o movimento em prol da futura emancipação de Ipatinga⁴⁶.

Gostaríamos de concluir nosso texto projetando esses campos, interesses, objetos e histórias, buscando compreender Ipatinga hoje. De certa forma, sua realidade econômica e sua trama social tornam explícita uma política que privilegiou determinados setores, locais e regiões, em detrimento de

46 Este ponto será apreciado posteriormente quando realizarmos as análises das Atas da Câmara de Vereadores da cidade de Coronel Fabriciano e demais documentos do Distrito de Ipatinga que registram os conflitos de interesses envolvendo a criação da cidade.

outros⁴⁷. E, mais ainda, revelam um processo no qual o confronto entre sonho e realidade se cruzam: a cidade emancipa-se, surgem a prefeitura, o sindicato, o comércio, as escolas e clubes, as instituições filantrópicas, os grupos sociais excluídos solicitando maior visibilidade, a igreja, a organização política, o Partido dos Trabalhadores... E nessa emaranhada rede de relações socioespaciais, a cidade torna-se de “quartzo”.

Apenas para demarcar melhor sua posição, dados recentes fornecidos pela Fundação João Pinheiro demonstram a importância capital da cidade de Ipatinga para a região do Vale do Aço e para o ambicioso projeto político de Minas Gerais, de cada vez mais estreitar-se com o poder, em níveis que extrapolariam seus limites regionais.

Está localizada na região do Rio Doce, que possui 102 municípios dos quais apenas 6 – incluindo Ipatinga – concentram 75% do PIB – cerca de seis bilhões de reais. É o sétimo município em termos de participação do PIB estadual – 2,47%, sendo o seu produto industrial o quinto maior do estado, respondendo por 2 bilhões e 215 mil reais. Segundo dados do IBGE (2000), a cidade apresenta uma população de 221.800 habitantes vivendo majoritariamente nas áreas urbanas, ocupada em atividades comerciais (maior parte) e de serviços. Devido a sua vinculação ao setor industrial, o comércio e os serviços são também concentrados nas áreas que apresentam maior dinamismo econômico.

Pensada em termos de uma cidade aberta desde sua concepção, Ipatinga cresceu muito mais do que o planejado. E as marcas desse crescimento, cujos caminhos pretendemos analisar, estão expressas em sua paisagem, mais concretamente naquilo que passou a identificar o espaço ipatinguense: “a cidade espontânea” *versus* a “cidade planejada”.

Essa ambigüidade nos sugere alguns questionamentos que vão alimentando nossa vontade de saber, incitando-nos à colocação de diversas e distintas questões. Afinal, até que ponto Ipatinga representa a conquista de um território, como símbolo da imposição de um projeto de organização social? De que forma o projeto urbanístico da cidade contribuiu para a definição de uma identidade espacial? Mas também para a profunda segmentação do espaço da cidade? Como a luta pela condição de emancipação pode ter contribuído para a definição de novas lógicas centro-periferia? Em que medida as “classes populares” estiveram representadas no processo de emancipação? Onde se esconderia hoje a pobreza

47 A aglomeração urbana do Vale do Aço, estruturada em torno do dinamismo das siderúrgicas ACESITA e USIMINAS, tem apresentado crescimento desde a década de 1940. Neste aspecto, as duas siderúrgicas tiveram um papel central no crescimento e na diferenciação econômica e social da região.

dessa orgulhosa cidade? Em quais lugares encontraríamos os nexos e paradoxos de sua modernidade? Ou melhor, em quais instâncias se abrigariam determinada experiência e dada memória de exclusão?

Enfim, esse elenco de questões vai se configurando em problemáticas reflexivas que têm nos instigado a percorrer novos trajetos e a vislumbrar novas possibilidades de pesquisa.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Roberto Schmidt. **A Geografia e os geógrafos do IBGE no período 1938-1998**. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geociência, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2000.

BERMAN, Marshall. **Todo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Cia das Letras, 1986.

CHRYSOSTOMO, Maria Isabel de J. & GOUVEIA, Patrícia. *Desejo de modernidade e vontade de poder: o sonho desenvolvimentista e o projeto de criação da cidade-indústria de Ipatinga*. V Congresso CEISAL de latinoamericanistas – “Las relaciones triangulares entre Europa y las Américas en el siglo XXI: expectativas y desafíos”, Bruxelas, 11-14 de abril de 2007, Simpósio organizado por Laurent VIDAL: “Utopías urbanas en América Latina. Siglos XIX y XX” (mimeo)

FELDMAN, Sara. Um sistema legal para o urbanismo: a face desconhecida do Movimento Moderno. **Cadernos PPG/FAUFBA/Universidade Federal da Bahia**, ano 3, edição especial, 2005.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir**: história da violência nas prisões. Petrópolis: Vozes, 1987.

GOMES, Marco Aurélio A. Filgueras. Cultura urbanística e contribuição modernista, Brasil, anos 1930-1960. **Cadernos PPG/FAUFBA/Universidade Federal da Bahia**, ano 3, edição especial, 2005.

IANNI, Octávio. **Estado e planejamento econômico no Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo demográfico**. 2000.

MENDONÇA, Roxane Sidney Resende. **O urbanismo modernista em Minas Gerais**: o caso de Ipatinga. Tese (Mestrado em Arquitetura) – Escola de Arquitetura da UFMG, Belo Horizonte, 2006.

MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo. Cidades industriais planejadas e exclusão da força de trabalho. **Topos – Revista de Arquitetura e Urbanismo**, Belo Horizonte: NPGAU, v.1, n. 1, jan./jul. 1999.

MORAES, Antônio Carlos Robert. **Território e história no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 2002.

_____. O sertão: um “outro” geográfico. **Terra Brasilis – Revista de História do Pensamento Geográfico no Brasil**, Rio de Janeiro: Território, anos 3/4, n. 4/5, 2002-2003.

O QUE é Usiminas. Belo Horizonte, 1944. Folheto publicitário.

ORTIZ, Renato. Sociedade e cultura. In: SACHS, Ignacy (Org.). **Brasil um século de transformações**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

PREFEITURA MUNICIPAL DE IPATINGA. **Homens em série**: a história de Ipatinga contada por seus próprios personagens. Ipatinga, 1991. v. 1.

_____. _____. Ipatinga, 1992. v. 2.

REVISTA IPATINGA. Diário do Aço, ano 20, abr. 1984.

RIBEIRO, Luis César de Queiroz; PECHMAN, Robert (Org.). **Cidade, Povo e Nação**: gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

SANTOS, Milton. **O Brasil, território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo, 2005.

SINGER, Paul. Evolução da economia e vinculação internacional. In: SACHS, Ignacy (Org.). **Brasil um século de transformações**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.