



O desenho urbano e os impactos sociais da implantação de uma siderúrgica: o caso de Ouro Branco/MG

Autores:

Bruna Hamacek Vianna - UFMG - brunahamacek@gmail.com

Maria Cristina Villefort Teixeira - UFMG - mcrisvt@gmail.com

Resumo:

Ouro Branco passou a fazer parte do processo de industrialização brasileiro, ocorrido na década de 1970, através da implantação da usina siderúrgica Açominas. Houve necessidade de expansão da cidade existente para abrigar uma população que poderia chegar a 180 mil habitantes quando o nível máximo de produção da usina fosse alcançado. Por meio do plano urbano desenvolvido pela Fundação João Pinheiro, a cidade foi dividida em zonas funcionais. Na zona urbana foi prevista a divisão das moradias entre os funcionários nos bairros planejados de acordo com o cargo ocupado na usina, diferenciando o acesso aos equipamentos urbanos e à qualidade ambiental, o que resultou em uma segregação socioespacial planejada associada ao desenho urbano e aos elementos da paisagem. Tendo como objetivo compreender a produção do espaço realizado pela usina, foi observado no plano havia uma contradição entre o discurso e a prática, sendo a terra o produto de divisão social e espacial.

O desenho urbano e os impactos sociais da implantação de uma siderúrgica:

O caso de Ouro Branco/MG

INTRODUÇÃO

A urbanização brasileira intensificou-se na segunda metade do século XX, dinamizando a economia a partir da consolidação das grandes cidades industriais. A transformação de uma economia agroexportadora em uma economia baseada nos insumos básicos redefiniu a produção do espaço da cidade, onde concentravam as possibilidades de acesso às facilidades da vida moderna, à cidadania, à urbanidade e à modernidade (MONTE-MOR, 2006).

Após a descoberta aurífera em algumas regiões do país, a relação campo-cidade na colonização portuguesa transformou-se, já que as cidades anteriormente eram ligadas ao comércio da produção rural. O centro produtivo da economia passou a ser o próprio meio urbano, pois era ele o local da produção. A dinâmica da cidade, através de comandos da Coroa, ficou atrelada aos mecanismos de controle da exploração, como as casas de contos e uma supremacia administrativa. Assim, entende-se que desde o período colonial, as cidades possuem ligação com o processo produtivo que influenciam diretamente na dinâmica urbana.

Segundo Milton Santos (1994), a produção industrial estava restrita em regiões que ele denominou de “arquipélago urbano”, o que evidencia o caráter fragmentário e desarticulado da sociedade urbana brasileira, revertido apenas no período Vargas, década de 1930, com a urbanização intensiva que articulou os centros industriais às fontes de matérias primas. Surgem então, os novos sistemas de transporte, principalmente o ferroviário que teve que interagir, ou se sobrepor, às estruturas de caminhos já existentes do período colonial, formando as redes urbanas.

Este artigo analisa a produção do espaço a partir de uma siderúrgica estatal, Açominas, que se insere no contexto da industrialização, para a construção da usina no Vale do Paraopeba. A produção está vinculada ao projeto da própria usina e também ao planejamento urbano para a expansão da cidade de Ouro Branco, em Minas Gerais, para abrigar os seus funcionários. A implantação da usina nessa cidade apresenta como um dos pontos de justificativa a proximidade da rodovia federal, tendo o escoamento de matéria prima e produtos finais com maior facilidade, e da Ferrovia do Aço, que liga a usina até o porto de Vitória.

Essa prática de criação de cidades por meio de siderúrgicas já ocorria com frequência como as cidades minerárias de Nova Lima e Sabará, porém a partir da década de 1930 expandiu-se pelo país, como em Volta Redonda, no Rio de Janeiro e Ipatinga e João Monlevade, em Minas Gerais.

A expansão da cidade de Ouro Branco foi destinada a abrigar o contingente de operários e funcionários qualificados. A qualificação variável refletia no espaço urbano, quando a compra dos imóveis era ligada ao salário recebido pelo funcionário. Assim, a produção do espaço pela usina apresenta característica segregadora, que também desconsiderou a morfologia inicial da cidade, repercutindo nas relações sociais.

A CIDADE E A SIDERURGIA

Historicamente, as maiores cidades brasileiras se formaram como sede comercial e/ou de aparelho burocrático do Estado, concentrando um mercado de consumo e de trabalho, o que gerou a instalação das primeiras indústrias. Essas cidades dispunham de equipamentos e serviços necessários para a distribuição das mercadorias e agilidade nos processos de produção. Entretanto, nos fins do século XIX, a cidade brasileira já não constituía um local privilegiado para uma indústria devido à concentração de poder em algumas regiões.

Para entender o deslocamento das indústrias é necessário destacar algumas transformações e acontecimentos da economia nacional, estrutura industrial e processos espaciais que ocorreram após a virada do século XX. O país assume o caráter industrial, a partir da década de 1930, com a substituição da produção particular para a produção coletiva, ou seja, comercialização de grande escala, através de incentivo direto ou indireto do Estado, alternativa de desenvolvimento após a crise de 1929, com o declínio da produção cafeeira. Assim, inicia-se o debate sobre a necessidade do desenvolvimento do setor de insumos básicos, que significa a produção siderúrgica e cimenteira e a ampliação da infraestrutura de apoio ao setor industrial, como energia e transporte (PIQUET, 1997).

As dificuldades encontradas inicialmente para a implantação de usinas siderúrgicas, como os deslocamentos no transporte da matéria prima e do produto acabado, são resultado da tardia urbanização em que o país se encontrava. A intensificação da formação das redes rodoviárias e ferroviárias ocorre apenas a partir dos anos de 1960, sobretudo na década de 1970, em que o país apresentou um “boom” econômico que investiu na indústria e na infraestrutura. A criação da SIDERBRÁS em 1972, com objetivos de promover e gerir novos empreendimentos siderúrgicos, é de extrema importância nesse processo de industrialização com a retomada do primeiro plano siderúrgico nacional que surgiu durante o governo do presidente Artur Bernardes (1922 – 1926). Propunha-se a criação de três siderúrgicas: uma no Vale do Rio Doce, outra no Vale do Paraopeba e a terceira em Santa Catarina, visando as reservas de minério e carvão do país.

A siderúrgica implantada no Vale do Rio Doce, USIMINAS, juntamente com a ACESITA em Timóteo, concretiza a região do Vale do Aço. A AÇOMINAS apresenta como a usina do Vale do Paraopeba na cidade de Ouro Branco em Minas Gerais; a usina em Santa Catarina não foi construída.

A escolha da localização dessas usinas siderúrgicas e as demais pelo país estava ligada a alguns fatores locais que influenciam nessa atividade industrial. A proximidade com a fonte de matéria-prima, grande área para a instalação da usina, meio de transporte para escoamento da produção através de estradas de ferro e recurso hídrico para a produção são alguns desses fatores que tornaram alguns pontos geográficos vantajosos para sua implantação.

Para a formação das redes rodoviária e ferroviária para ligar as cidades, foi usada a mesma diretriz dos caminhos construídos no período da colonial, porém a falta de mão de obra era um problema a ser solucionado. Para isso, algumas indústrias, principalmente estatais, construíram novas cidades para abrigar seus funcionários que migravam de diferentes locais do país.

As construções dessas cidades pelas fábricas visavam atrair, fixar e dominar a mão de obra. Dominação advinda de indivíduos ou grupos poderosos que obtinham o comando do espaço físico e social. Lefebvre (1999) cita que o espaço não existe em “si mesmo”; ele é produzido sincronicamente com a realidade social. Assim, o espaço físico se transforma em urbano como produto das relações sociais e da relação do homem com o ambiente construído.

De acordo com Harvey (2014), a questão do domínio do espaço é a fonte fundamental do poder social na vida cotidiana dos moradores de uma cidade, sendo que cada modo de produção espacial ou formação social incorpora particularidades de práticas e apropriações do local onde essa é inserida. Em relação à produção espacial, o autor aponta o papel da “fricção da distância”, que significa a distância como barreira contra a interação humana. Norbert Elias (2000) apresenta claramente em sua obra “Os Estabelecidos e os Outsiders” exemplo de como a organização espacial de uma cidade pode gerar um conflito social.

Através da estigmatização social, a demonstração de desprezo por outros indivíduos, classificada também como preconceito, é a peça chave das tensões em um espaço, que origina as relações de poder entre esses, os estabelecidos e os outsiders. Relações que são apenas constituídas de forma eficaz quando existem posições de poder em que o grupo estigmatizado é excluído, porém, percebe-se que, mesmo com as tensões entre os grupos, esses configuram uma sociedade interdependente, ou seja, os estabelecidos e os outsiders precisam uns dos outros para o funcionamento da produção da cidade.

“O domínio do espaço reflete o modo como indivíduos ou grupos poderosos dominam a organização e a produção do espaço mediante recursos legais ou extraleais, a fim de exercerem um maior grau de controle sobre a fricção da distância ou sobre a forma pela qual o espaço é apropriado por eles mesmos ou por outros” (HARVEY, 2014, p.202).

A organização espacial está fortemente ligada com a estigmatização e a segregação social. Essa organização pode ser vista de acordo com seu desenho urbano, sendo caracterizado como um campo disciplinar que trata da dimensão físico-ambiental da cidade enquanto conjunto de sistemas físico-espaciais e sistemas de atividades que interagem com a população através de suas vivências, percepções e ações cotidianas (DEL RIO, 1990).

Para análise do desenho urbano, existem diversas teorias e propostas metodológicas, nenhuma delas completa. Acredita-se que seja pelo fato de que ela deve ser feita de forma bidimensional, através do mapeamento das ruas, quarteirões, loteamento, e tridimensional, com a ausência e presença de volumes, texturas, cores e escalas.

De acordo com Del Rio (1990), a cidade pode ser compreendida em três níveis de organização básicos: coletivo, comunitário e individual, em torno dos quais estruturam-se as apropriações sociais. A coletiva possui uma lógica estruturadora que consiste nos elementos primários do tecido. A dimensão comunitária traz elementos e lógica com significados especiais para um restrito grupo da população, como por exemplo, bairro. E o individual expressa os significados individuais através da residência e do seu espaço imediato.

Assim, a relação entre o tecido urbano e a segregação social está presente nas cidades siderúrgicas, como João Monlevade e Ipatinga, que abrigaram a sede da Siderurgia Belgo Mineira e a USIMINAS, em Minas Gerais. Essas cidades são referências dessa relação e dos impactos sociais presentes até hoje.

JOÃO MONLEVADE E IPATINGA

A cidade de João Monlevade tem sua origem marcada pela exploração de jazidas de minério de ferro. O local escolhido para a implantação da usina foi em um fundo de vale que acompanha o leito do Rio Piracicaba e a ferrovia. A topografia irregular tornou-se um dos pontos de partida para o plano urbanístico: “...procurou-se tirar o melhor partido da natureza luxuriante e do local montanhoso, dando ao conjunto uma impressão risonha e clara” (CONTINENTINO, 1937, p. 127).

A empresa promoveu o primeiro concurso público no Brasil na década de 1930 para escolher o projeto de uma cidade a ser construída com moradias para os seus funcionários. O objetivo desse concurso foi criar uma cidade semelhante às existentes na Bélgica, escolhendo a proposta de Lincoln Continentino. O projeto deveria apresentar 300 moradias divididas em sete tipos, uma igreja, armazém, cinema e clube. Algumas modificações foram feitas no decorrer da implantação devido à crise econômica do país; os investimentos eram destinados primeiramente para a usina já consolidada do grupo em Sabará. Assim, a Vila Operária de Monlevade reduziu de escala, porém mantendo a implantação orientada de acordo com os princípios estabelecidos no projeto, que dividia o novo núcleo urbano em duas partes atravessadas pela linha férrea, denominadas de cidade baixa e cidade alta.

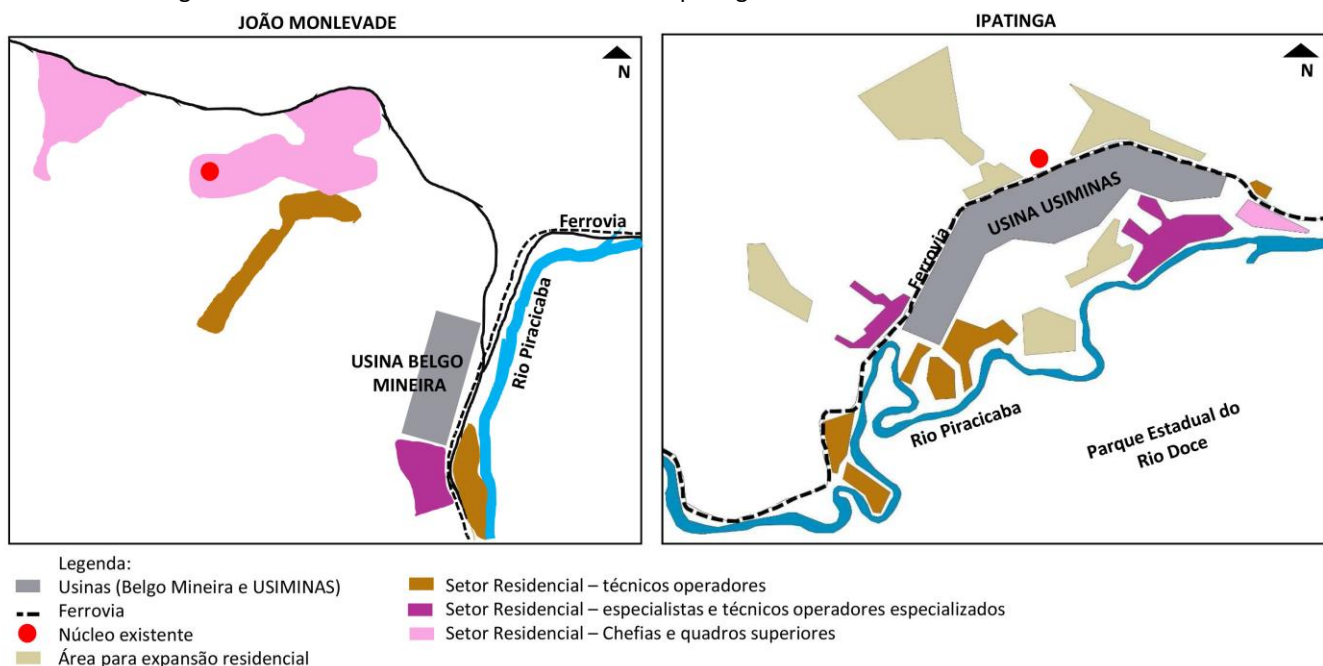
Há um debate quanto a origem da cidade de Ipatinga. Por um lado, acredita-se que a região foi destinada por D. Pedro I para a catequização indígena e, por outro, que a cidade surgiu quando a estrada de ferro Vitória-Minas foi implantada para ligar Itabira a Vitória, no Espírito Santo (IBGE, 2010). De qualquer modo, a cidade ficou conhecida após a Comissão da Companhia Belgo Mineira explorar carvão vegetal na região para o abastecimento dos altos fornos da usina em João Monlevade. Em 1955, Ipatinga limitava-se a uma pequena estação da estrada de ferro e a um pequeno núcleo populacional com 300 habitantes distribuídos em sessenta casas e que viviam da produção agropecuária.

A mudança na região teve início com a instalação da siderúrgica USIMINAS (Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S.A) em 1956. O local de escolha para a implantação da usina difere da construída em João Monlevade por priorizar a proximidade da ferrovia, ao invés do Rio Piracicaba, que faz parte da Bacia do Rio Doce. Outra diferença foi a preocupação em distanciar os bairros planejados com cinturão verde a fim de evitar a poluição atmosférica e sonora nos bairros. Portanto, a usina e o núcleo urbano foram desenvolvidos no hiato criado pela ferrovia e o Rio Piracicaba. Os terrenos adquiridos pela usina não incluíam o antigo núcleo existente, o que demonstra a falta de relação deste com os novos bairros.

O plano urbanístico desenvolvido por Raphael Hardy Filho foi realizado de forma que fossem aproveitados todos os terrenos adquiridos pela usina, adotando o partido de pequenos núcleos interligados por vias de penetração e tráfico periférico. O cálculo de habitações necessárias teve como base a produção da usina, programado para construir 4.000 residências distribuídas em nove bairros (LIMA, 2003).

Destacam-se alguns pontos nesses dois projetos urbanos que influenciaram na organização das cidades de João Monlevade e Ipatinga até os dias atuais. Primeiramente, houve uma divisão dos bairros relacionada ao cargo que o funcionário ocupava na usina, ou seja, as melhores áreas e residências eram destinadas para os altos cargos, o que evidenciou uma segregação social através do posicionamento desses bairros.

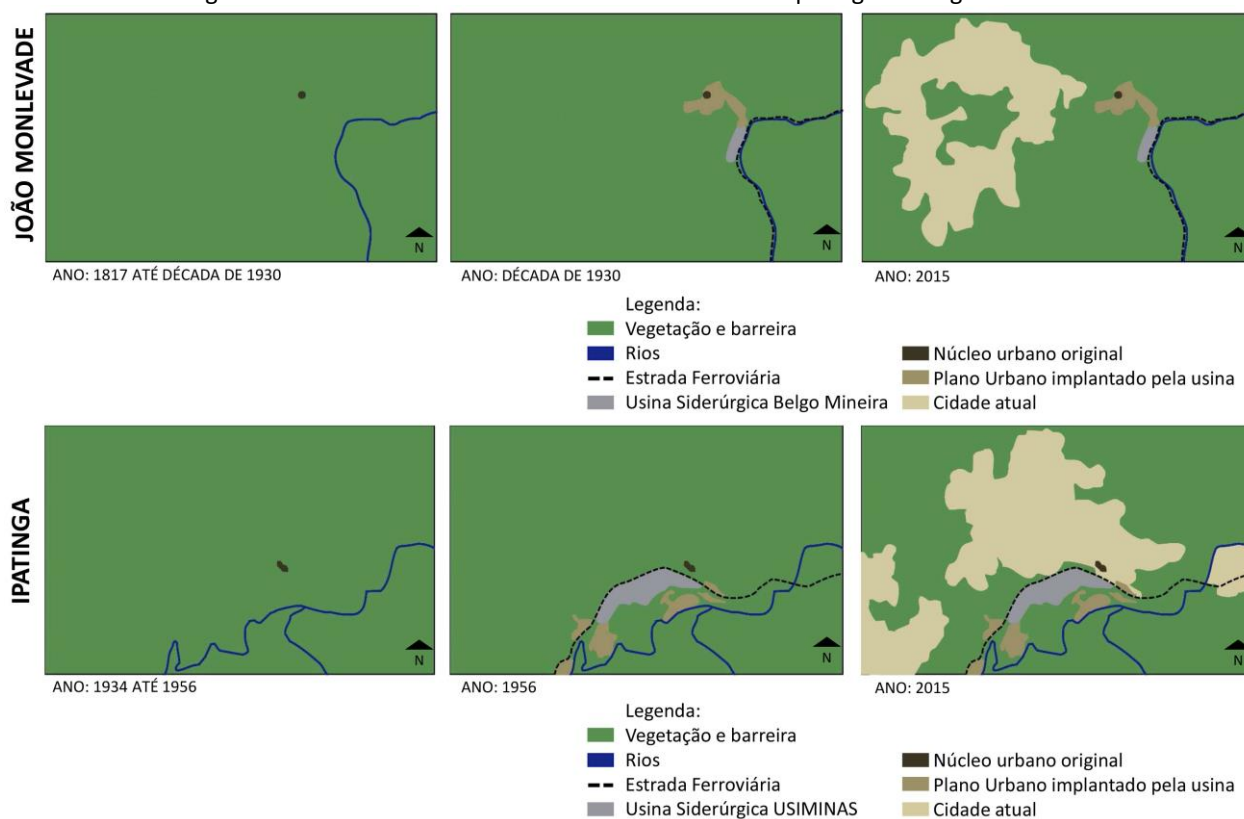
Figura 01 – Plano urbano de João Monlevade e Ipatinga com a divisão dos setores residenciais



Fonte: Interpretação da autora (2018) com base em RESENDE DE MENDONÇA (2016) e LIMA (2003).

Outro ponto foi que o crescimento dessas cidades superou o planejado, ocupando, de forma espontânea, áreas de risco como encostas e várzeas e ao redor das usinas.

Figura 02 – Crescimento das cidades João Monlevade e Ipatinga ao longo dos anos



Fonte: Interpretação da autora (2018) com base em Google Maps (2015).

OURO BRANCO E AÇOMINAS

A cidade Ouro Branco localiza-se a 100km da capital Belo Horizonte, em Minas Gerais, foi marcada por processos metalúrgicos, pela extração do ouro no período colonial e pela fabricação de aço com a implantação da Açominas, no período de urbanização do país. Cada etapa apresentou uma intervenção no espaço, mas foi a construção da usina que trouxe grandes impactos, não apenas para o núcleo existente, como para toda a região.

Fundado em 1694, o povoado Santo Antônio de Ouro Branco iniciou seu processo de ocupação com as primeiras bandeiras à procura de ouro. Assentando-se ao pé da Serra de Ouro Branco, também denominada na época de Serra do Deus Livre, descobriram uma espécie de ouro, “ouro branco”, amarelado devido à presença de paládio associado ao mineral, diferente do que foi encontrado do outro lado da serra, o “ouro preto”, cor produzida devido à presença de óxido de ferro. ¹

O desenho do povoado caracteriza as ocupações mineiras no período da exploração do ouro. Segundo Augusto de Lima Junior (1968), os povoados mineiros começavam por um rancho de tropas onde os mineradores iam fazer suas compras nas mãos dos comboieiros que traziam as mercadorias de consumo da Bahia, do Rio de Janeiro ou de São Paulo. Ao redor desses ranchos, fixavam as casas de venda e, sobretudo aos domingos, os religiosos

¹ PREFEITURA DE OURO BRANCO. *História de Ouro Branco*. Disponível em: <http://www.ourobranco.mg.gov.br/Materia_especifica/6495/Historia-de-Ouro-Branco>. Acesso em: 2 jan. 2016.

celebravam missas, batizados e casamentos, que deram origem às capelas sucedidas pelas grandes igrejas: no princípio, constituíam-se em um cruzeiro e um altar rústico, posteriormente transformados em templo definitivo. Espalhados pelas montanhas e vales, os mineradores construíam casas junto às capelas e, aos sábados, vinham pernoitar com suas famílias. Aos domingos, assistiam à missa e faziam suas compras.

Este fato não difere do que ocorreu em Ouro Branco: o ponto de partida se deu com uma igreja localizada na região central do povoado, construída no período de 1717 a 1779. O lugarejo foi implantado no início do vale da serra em uma região mais plana e próximo a córregos, que serviam tanto para abastecimento da população, como também, para exploração de ouro de aluvião, encontrado nos leitos e encostas dos mesmos. As ruas estreitas e sinuosas acompanhavam a topografia existente e convergiam para a praça em frente à igreja.

O povoado de Santo Antônio de Ouro Branco teve, nos primeiros anos do século XVIII, o seu crescimento econômico relacionado à exploração do mineral, porém sua rápida decadência foi consequência dos métodos de exploração do metal, que eram desprovidos de qualquer técnica. Com o tempo, o comércio e a agricultura passaram a sustentar o povoado, possibilidade que surgiu devido à passagem de tropas vindas da capital, Rio de Janeiro, pelo antigo caminho real em direção a Vila Rica. O núcleo tornou-se local de passagem e estadia com casas comerciais, estalagens e selarias instaladas em torno da Igreja da Matriz e ao longo da Estrada Real.

A estagnação econômica entre meados do século XIX e do século XX na época de sua elevação a município só foi revertida a partir de 1976, com a implantação do Complexo Siderúrgico da Açominas, ocasionando um novo ciclo ao município.

A AÇOMINAS E A EXPANSÃO DA CIDADE

A capacidade de produção prevista da AÇOMINAS era de 2 milhões de toneladas de aço por ano, no seu primeiro estágio. Devido a fatores internos e externos da economia do país, a operação da usina se deu apenas em 1986.

O local de implantação previa a proximidade da via de escoamento rodoviário (BR-040), da capital do estado e da malha ferroviária Vitória-Minas. As grandes explorações de hematita, minério de ferro, calcário, óleo combustível, dolomita e magnésio representam 72% da matéria prima consumida pela usina, trazendo redução de custo de transporte por se localizar próxima a exploração desses recursos (AÇOMINAS, 1980).

As condições existentes fizeram com que a siderúrgica precisasse movimentar 90 milhões de metros cúbicos de terra na criação de uma represa, a lagoa Soledade, que abasteceria a usina, bem como poderia ser usada para os programas de lazer da cidade.

O projeto envolvia não só a localização da usina, como também diretrizes urbanas para a expansão de Ouro Branco, pois a cidade existente nessa época não continha mais que quatro mil habitantes e uma precária infraestrutura. A expansão ia absorver uma população que pudesse atingir 180 mil habitantes quando a siderúrgica alcançasse o nível máximo de

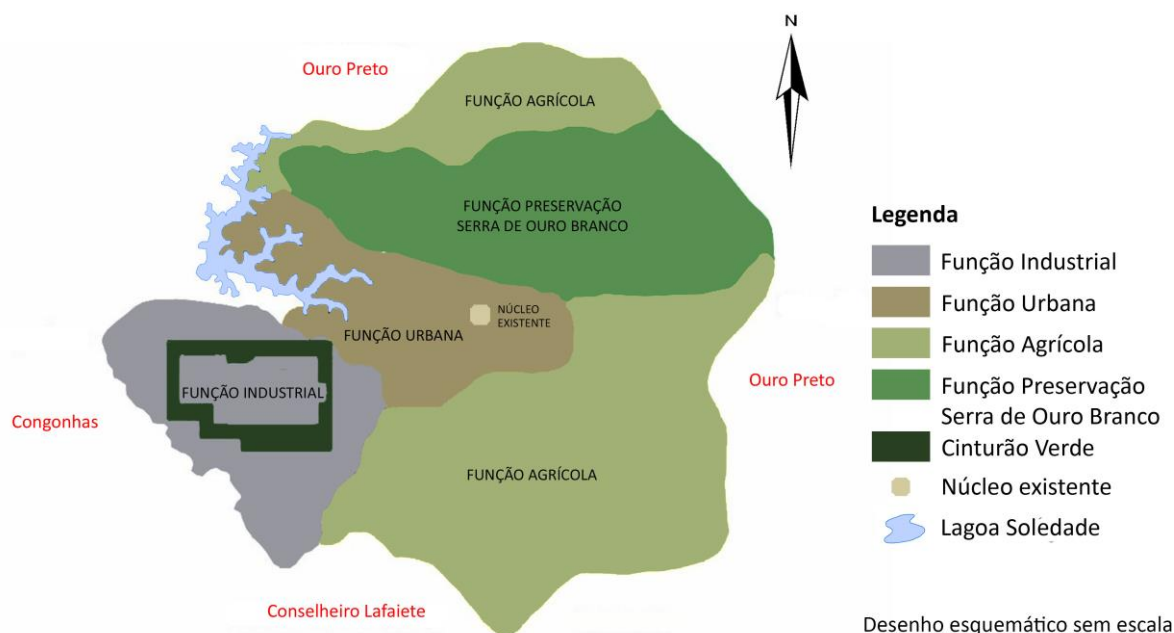
produção. Para isto, firmou-se um convênio de cooperação técnica entre a prefeitura, a Açominas e o estado de Minas Gerais através da Fundação João Pinheiro para a elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano de Ouro Branco – PDU.

De acordo o PDU, a filosofia e a política para a expansão urbanística da cidade preconizavam

“Uma cidade saudável, humana, alegre e aconchegante, de infraestrutura moderna, que ofereça condições para um padrão de vida compatível com o nível de renda dos empregados da Açominas, que encare todos os cidadãos igualmente, na qual a empresa seja responsável pela criação de condições para seu desenvolvimento disciplinado e autônomo, no menor espaço de tempo possível.” (AÇOMINAS, 1980, pg. 10)

O projeto conta com um zoneamento que trouxe a preocupação em determinar as áreas de expansão, tanto da usina quanto da cidade. Estudos dos ventos corretos e a criação de um cinturão verde de 5km ao redor da AÇOMINAS iriam contribuir para que o ruído e a poluição não interferissem nas condições ambientais da cidade (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO,1978). Deste modo, o território foi dividido em funções: preservação, industrial, agrícola e urbana.

Figura 03 – Zoneamento do solo de Ouro Branco do PDU



Fonte: Interpretação da autora (2018) com base em FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1978)

A área de preservação propunha a conservação dos aspectos especiais da Serra de Ouro Branco em termos de paisagem, flora, fauna e de bens culturais, como a Estrada Real. Em 1977, para sua efetiva preservação, foi recomendado ao Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (IEPHA-MG) o tombamento da serra como Conjunto Paisagístico, com a justificativa de exuberância natural e ameaça da implantação dos novos bairros.

A área industrial foi destinada, além da usina, para a instalação de outras indústrias relacionadas com o processo siderúrgico. O plano previa que a localização do núcleo urbano deveria estar à distância de um raio de 5km da usina para evitar a conurbação, como ocorreu nas demais cidades monoindustriais. Outra medida implantada para evitar que a poluição atmosférica e sonora chegasse à cidade foi a criação de um cinturão verde ao redor da usina, servindo como isolamento.

A área agrícola destinou-se à continuidade da prática das atividades agrícola e pecuária já estabelecidas no local escolhido pelo zoneamento, reforçando a intenção de preservar e manter a atividade identificada como principal fonte de renda dos moradores da cidade existente.

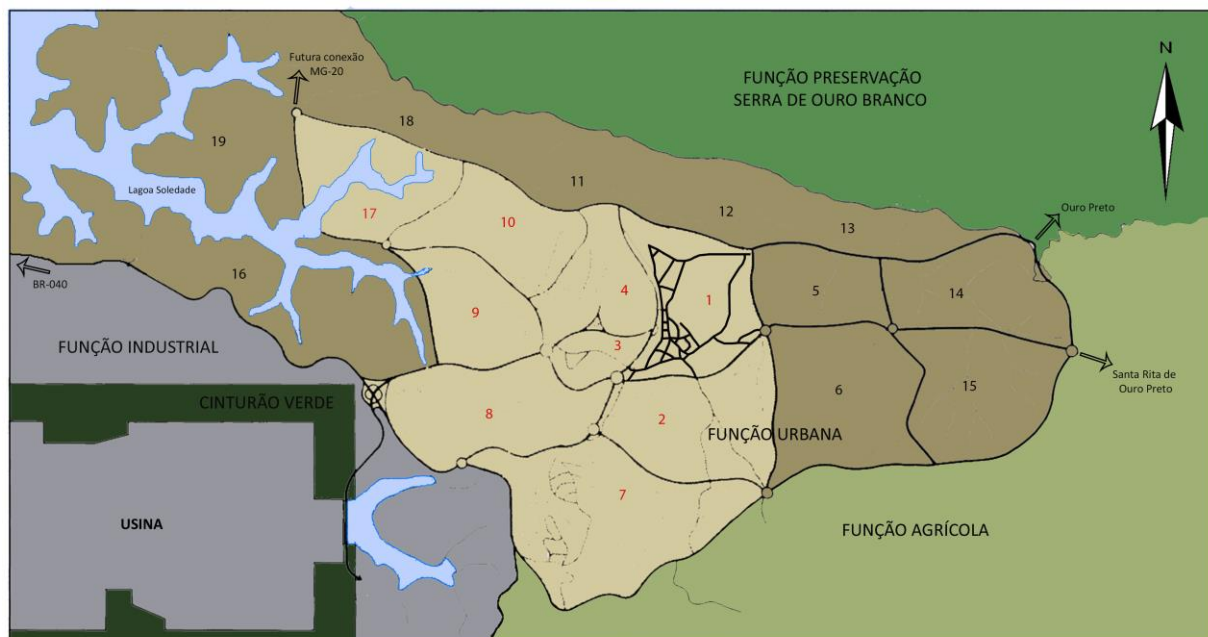
A área urbana foi subdividida em zonas urbana e de expansão urbana. A Zona Urbana poderia comportar cerca de 250.000 habitantes, dentro de parâmetros de densidades compatíveis com a qualidade de vida e com fatores econômicos de urbanização, enquanto a Zona de Expansão Urbana abrigaria mais 150.000 habitantes. A área foi dividida em setores para estabelecer a localização das habitações e dos equipamentos urbanos. Essa política e controle de ocupação foi possível porque a Açominas era proprietária de 90% do solo urbano da cidade.

De acordo com Silva (2014), as intervenções urbanísticas e os novos planos urbanos da época previam uma ampla rede viária de circulação como forma de melhorar as condições das cidades. A opção rodoviarista, a escolhida, foi permitida pelo aumento da aquisição do automóvel por parte da população brasileira na época, estruturando um novo modelo de urbanização vigente até os dias atuais.

Por conseguinte, viu-se que o segundo passo do PDU de Ouro Branco foi o lançamento do sistema viário estrutural a partir da morfologia do terreno e das ligações com o sistema regional existente. Essas vias foram delimitadas com a função de atender o maior tráfego entre os pontos extremos da cidade e ligação com as demais cidades vizinhas, Conselheiro Lafaiete, Congonhas e Ouro Preto. O sistema viário interno foi hierarquizado em quatro níveis: estruturais, coletoras, locais e de pedestres.

Assim, a divisão do sistema viário proporcionou o acesso direto a qualquer ponto da área da função urbana dividindo o espaço em 19 setores urbanos. Dentre esses, nove foram selecionados para compor a zona urbana (setores 01, 02, 03, 04, 07, 08, 09, 10 e 17), lembrando que o Setor 01 engloba o núcleo existente.

Figura 04 – Divisão dos setores da função urbana de Ouro Branco



Legenda

- | | |
|--|--|
|  Função Industrial |  Função Preservação - Serra de Ouro Branco |
|  Função Urbana - Área urbana |  Cinturão Verde |
|  Função Urbana - Área expansão urbana |  Núcleo existente |
|  Função Agrícola |  Lagoas |

Fonte: Interpretação da autora (2018) com base em FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1978)

O Programa Habitacional previa, inicialmente, para a Fase I, a construção de 6 mil unidades habitacionais que deveriam ser finalizadas até o final de 1979. Com base nessa previsão, foram definidos os setores a serem ocupados primeiramente: 01, 03, 04, 08, 10 e 17. Entende-se que a escolha desses setores partiu da tentativa da integração com o núcleo existente (Setor 01), aproveitamento da topografia mais amena e da paisagem oferecida pela serra de Ouro Branco, ocupando paralelamente em sua extensão (setores 04, 10 e 17). Já a ocupação do setor 08 justificou-se pela proximidade com a usina.

Dos setores definidos para a ocupação inicial, apenas quatro receberam habitações, que foram: Setor 04 (Siderurgia), Setor 08 (Primeiro de Maio), Setor 10 (Pioneiros) e Setor 17 (Inconfidentes). Enquanto isso, o Setor 03 tornou-se eixo de ligação do núcleo existente (Setor 01) com os demais, bem como local para comércio e serviços.

Em relação à infraestrutura, o plano previa o abastecimento e tratamento de água com a COPASA. O sistema de telecomunicações foi acordado com a antiga TELEMIG e a energia fornecida pela CEMIG para o núcleo existente foi ampliada para atender aos novos bairros.

Quanto ao serviço de educação, foram firmados convênios com os governos Estadual e Municipal para a construção de duas escolas de 1º grau. Após pesquisa dos equipamentos de saúde da região e da demanda de serviços em função da usina siderúrgica, o plano contemplava: um ambulatório dentro da usina para atendimento às emergências de

acidentes, o Hospital de Pronto Atendimento Raymundo Campos e o Hospital Geral, com capacidade para 160 leitos, que atenderia a população da cidade e da região.

Portanto, cabe ressaltar que, apesar dos novos bairros localizaram-se juntamente com o núcleo existente, percebe-se a descontinuidade do desenho urbano, formando duas cidades distintas. Cidades que apresentam dinâmicas social e comercial distintas, a cidade antiga e a cidade nova. As intervenções no meio, como implantação de equipamentos urbanos e infraestrutura sanitária, se deram apenas na cidade nova, permanecendo o núcleo existente da forma que apresentava desde o período colonial. As mudanças só ocorreram a partir dos investimentos da prefeitura com o dinheiro recebido da usina através dos impostos.

IMPACTOS SOCIAIS TRADUZIDOS NO ESPAÇO URBANO

A cidade, após a implantação do Plano de Desenvolvimento Urbano (PDU), apresenta-se como local segregado, não apenas pela classificação dos bairros para cada cargo que o funcionário ocupava dentro da empresa como também pela posição desses no espaço urbano da cidade.

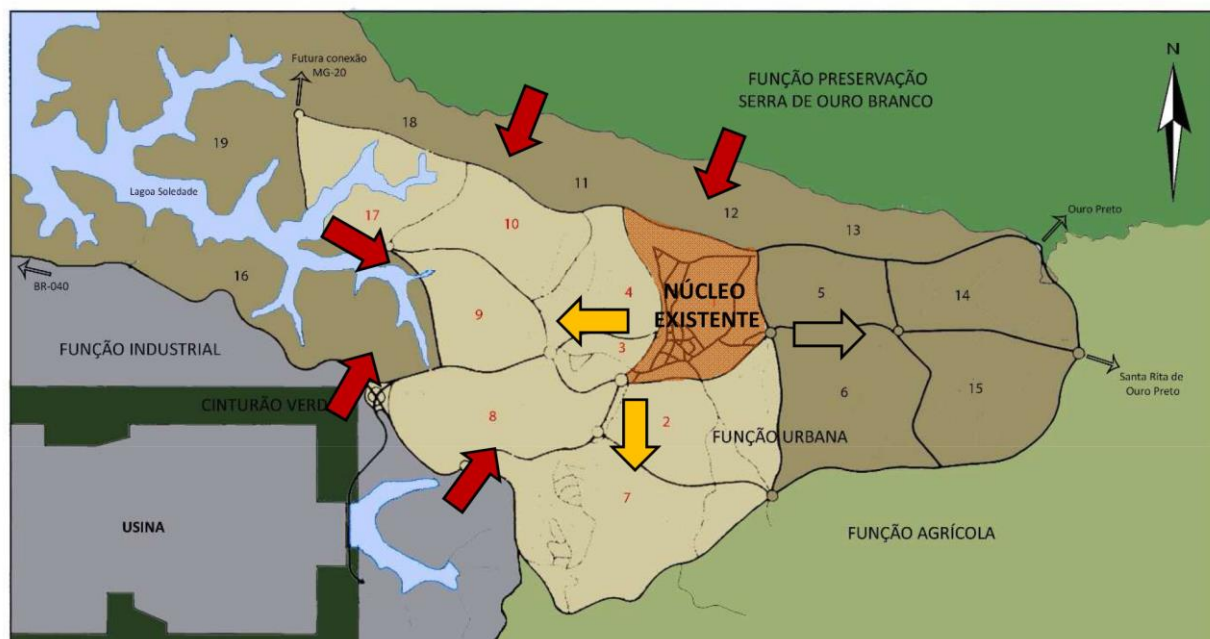
Para a análise das posições será utilizado o elemento de crescimento classificado por Panerai (2003). O crescimento é visto pelos modos, intensidades e direções ocorridas, limites e a superação desses que representam uma modificação total da estrutura inicial. O conjunto desses elementos, que forma o tecido urbano, pode ser analisado a partir de vários questionamentos, como as relações entre o traçado das vias e o sítio geográfico (relevo, zonas inundáveis). O autor evidencia que conhecer uma cidade não é simples, devido ao tecido urbano ser o resultado da sobreposição de tempos distintos, por meio de edificações e ruas.

Quatro elementos compõem a paisagem da cidade: Serra de Ouro Branco, usina Açominas, o núcleo existente e a lagoa Soledade, foram identificados como barreiras que determinaram a posição das demais funções no território e o desenho da cidade.

Em relação ao local escolhido para a implantação da usina, entende-se que ela deveria ter distanciamento do núcleo urbano existente e da reserva natural da Serra de Ouro Branco, além da facilidade de ligação com as estradas rodoviárias e ferroviárias. Para a lagoa, o local foi determinado pela junção dos córregos existentes provenientes da Serra de Ouro Branco.

Assim, os novos bairros posicionaram entre esses elementos que, a partir do núcleo existente, o vetor de crescimento inicial foi direcionado para oeste, com o intuito de utilizar a lagoa artificial como elemento de lazer e contemplação. Para leste, a área foi destinada para expansão urbana, o que na realidade não ocorreu.

Figura 05 – Sentido de ocupação em relação os elementos da paisagem: Serra de Ouro Branco, Usina, Lagoa Soledade e núcleo existente



Legenda

- | | |
|--|---|
|  Função Industrial |  Função Preservação - Serra de Ouro Branco |
|  Função Urbana - Área urbana |  Cinturão Verde |
|  Função Urbana - Área expansão urbana |  Núcleo existente |
|  Função Agrícola |  Lagoas |
-
- | | | |
|---|--|--|
|  Sentido de ocupação em relação a barreira |  Sentido para futura expansão |  Sentido da expansão inicial |
|---|--|--|

Fonte: Interpretação da autora (2018) com base em FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (1978)

Outra relação com esses elementos foi a divisão da ocupação dos funcionários no espaço, sendo responsável pela criação de uma hierarquia espacial e social.

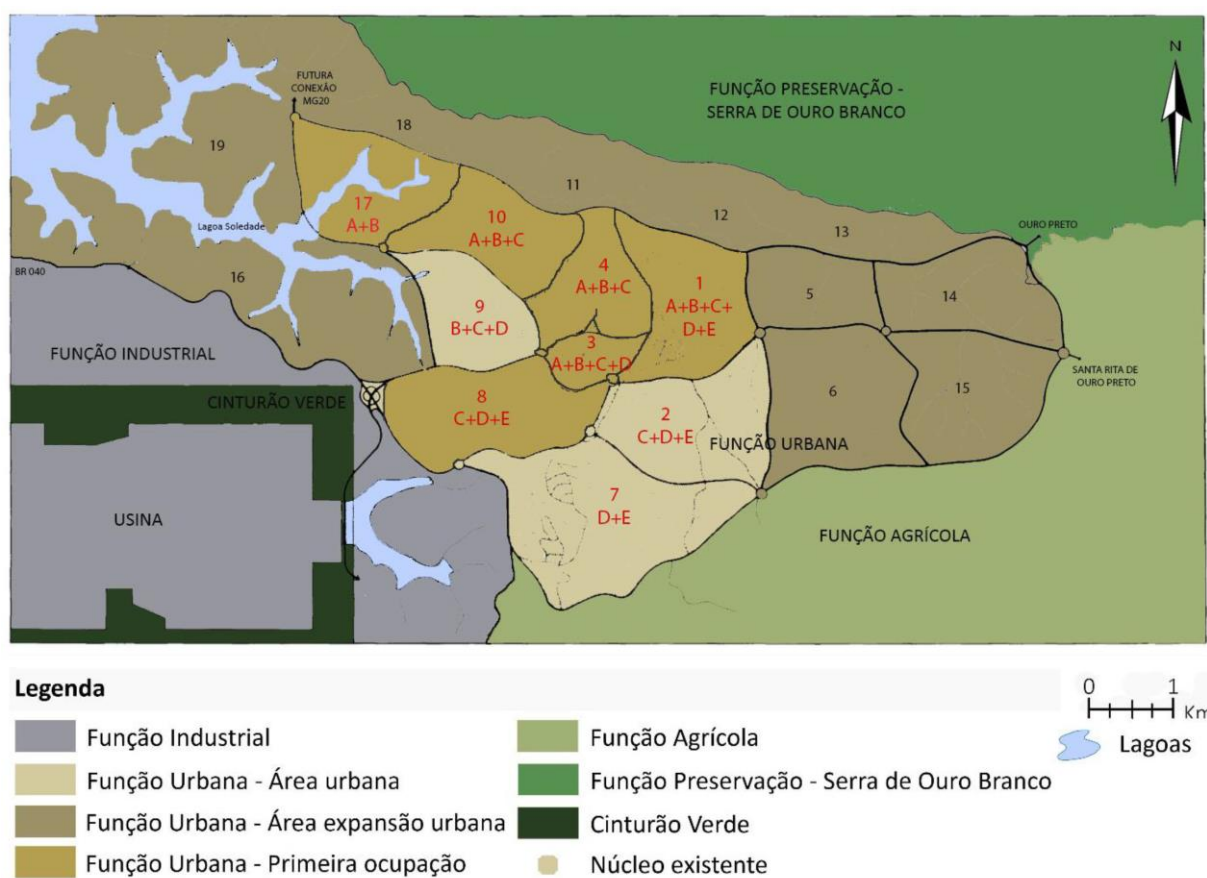
Apesar de o PDU apresentar um discurso que criaria uma cidade sem barreiras e segregações, tratando todos os cidadãos igualmente, o plano relaciona o padrão de vida com o nível da renda dos empregados, fazendo distinção do local em que cada um poderia morar. Isso ocorreu ao classificar os funcionários em “códigos” de A a E, de acordo com o número de salários mínimos recebidos pelo trabalho na usina, e os dividir entre os diferentes setores. A tabela abaixo mostra a estimativa da distribuição de renda, onde mais da metade (59%) recebia de 1 a 5 salários mínimos.

Figura 06 – Porcentagem das habitações em relação ao salário dos funcionários

DISTRIBUIÇÃO DE RENDA		
SALÁRIO MÍNIMO	CÓDIGO	%
Acima de 10	A e B	3
De 5 a 10	C	6
De 1 a 5	D	59
Até 1	E	32

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1978.

Figura 07 - Divisão dos códigos nos setores planejados na área da implantação inicial de Ouro Branco no PDU de 1978



Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1978.

A ocupação da porção sul, os setores 02, 07 e 08, se relaciona diretamente com a proximidade da usina. Nesses setores foram alocados os operários e técnicos que correspondiam aos códigos C, D e E (renda entre 1 e 10 salários mínimos). Essa escolha baseou-se nas expectativas dessa população em relação à localização de suas moradias, como descreve o trecho retirado do PDU:

Para uma família de baixa renda, são fundamentais a garantia de terreno para sua casa ou barracão e a proximidade do local de trabalho e abastecimento comestível; economizar em transporte e não ser expulso são os fatores

básicos e até suficientes para gradualmente perseguir seus objetivos de vida que vão da sobrevivência para o da vivência, está já garantida por uma melhor renda. (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1978, v. I, p. 2.31)

Essa proximidade é também justificada por Bonduki (1994) pela necessidade dos funcionários de manutenção de estarem sempre à disposição para qualquer problema eventual da empresa, evidenciando que o espaço urbano foi projetado como extensão da usina.

O principal fator que levava algumas empresas a construir vilas ou alojamentos para seus empregados era, provavelmente, a necessidade de manter o pessoal da manutenção ou de reparação de máquinas ao lado do local de trabalho, para que qualquer hora do dia ou da noite, estes pudessem ser chamados a serviço. (BONDUKI, 1994, p. 52)

Portanto, os moradores estavam mais vinculados à paisagem da usina do que a outros elementos, como a Lagoa Soledade e o centro histórico. A Serra de Ouro Branco, devido à sua altura e extensão, pode ser vista de qualquer parte da cidade, porém nesses setores não há uma proximidade direta com esta serra.

Outra percepção dentro do desenho urbano do plano é que os bairros construídos nos setores 02, 07 e 08 se distanciam dos demais, entendendo-se que priorizar a lógica da proximidade com o trabalho estabeleceu a exclusão desses funcionários da dinâmica urbana central.

Na porção oeste, os setores 10, 17 e parte do 04 formam a parte nobre da cidade. Eles são destinados aos códigos A, B e C, dos técnicos e da chefia, relacionando diretamente com a Serra de Ouro Branco. O setor 17, além da proximidade com a serra, ainda mantém forte ligação com a Lagoa Soledade. O plano justificou a escolha do local de moradia para esses funcionários:

Já para a classe média, dotada de maior mobilidade, via renda, a proximidade de emprego e abastecimento é importante, mas não básica; em compensação a qualidade da casa, sua aparência, as condições da vizinhança e segurança começam a figurar como fatores básicos. (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1978, v. I, p. 2.31)

A tentativa de criação do novo centro urbano nos setores 03 e 04 gerou uma barreira na conexão dos setores 10 e 17 com o núcleo existente e com os demais setores a leste e sul. Essa estratégia tinha como propósito delimitar as áreas criadas e proporcionar melhor qualidade ambiental aos técnicos e chefias com a proximidade com os elementos naturais e baixa densidade populacional. A proibição de verticalização nos setores 10 e 17 os diferenciou ainda mais daqueles setores destinados aos trabalhadores menos qualificados.

Deste modo, a cidade apresentava-se de forma fragmentada e segregada a partir da terra, como um produto a ser vendido. Lojkine (1981) apresenta essa segregação como uma questão de renda fundiária urbana, no qual os preços do solo determinam a divisão social e

espacial do trabalho. Já Villaça (1929) pontua o oposto, ao afirmar os preços do solo como frutos da segregação.

Essa segregação está também ligada ao acesso diferenciado dos recursos urbanos pelos moradores, como diz Harvey (1980), onde nem todos tinham acesso direto com alguns equipamentos urbanos, por exemplo, necessitando maior deslocamento.

Portanto, a cidade expandiu em função da Açominas, com a organização, ritmo e as relações sociais conduzidas em consonância com os interesses da empresa. A criação de um espaço segregado partiu desde a plano urbanístico e reflete nas relações entre os moradores até os dias atuais, já que a cidade não cresceu conforme planejado, mantendo a estrutura inicial.

A produção do espaço está associada às relações de poder que podem ser percebidas na organização espacial de uma cidade, que de forma fragmentada, mas ao mesmo tempo articulada, demonstra a hierarquia desse poder. Assim, Bourdieu (1997, p.158) apresenta que “não há espaço em uma sociedade hierarquizada que não exprima as hierarquias e as distâncias sociais, o espaço social se retraduz no espaço físico”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nas cidades siderúrgicas, João Monlevade, Ipatinga e em destaque, Ouro Branco, a produção do espaço hierarquizado está relacionada diretamente com o desenho urbano do plano urbanístico inicial, ou seja, as cidades foram criadas de forma segregada.

Percebe-se que no Plano de Desenvolvimento Urbano de Ouro Branco esta situação se repete, retratando uma contradição entre o discurso e a prática. Mesmo com a visão de criar uma cidade sem barreiras e segregação, o próprio plano dividiu a área urbana em setores e determinou sua ocupação e desenho baseado na posição hierárquica de cada trabalhador. Assim, o local para os mais qualificados possuía melhor qualidade ambiental associado aos elementos naturais, já que poderiam pagar para ter acesso aos bens de qualidade construídos, enquanto que, para os operários com menor poder de compra, o local de moradia estava ligado à usina, e, conseqüentemente, garantindo menos acesso aos equipamentos urbanos criados no centro da área de ocupação da cidade.

Atualmente, diferentemente do que ocorreu nas duas cidades, que cresceram de forma espontânea, não apresentando claramente o plano implantado, em Ouro Branco, continua visivelmente essa divisão, pois os bairros se consolidaram com a mesma estrutura que foram construídos.

REFERÊNCIAS

AÇOMINAS. *A cidade: pólo de desenvolvimento social*. Belo Horizonte: AÇOMINAS Supertendência de Coordenação Externa, 1980.

BONDUKI, Nabil. *Origens da habitação social no Brasil*. São Paulo: Ed. Estação Liberdade, 1994.

BOURDIEU, Pierre. Efeitos do lugar. In: BOURDIEU, Pierre. *A miséria do mundo*. Petrópolis: Vozes, 1997.

CONTINENTINO, Lincoln. *Saneamento e Urbanismo*. Belo Horizonte: Livraria Editora Médica, 1937.

DEL RIO, Vicente. *Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento*. São Paulo: Editora Pini, 1990.

ELIAS, Norbert e SCOTSON, John L. *Os estabelecidos e os outsiders*. Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar, 2000.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. *Plano de desenvolvimento urbano: Ouro Branco e Açominas*. Vol. 1, 2 e 3. Belo Horizonte, 1978.

HARVEY, David. *A condição pós moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 28. ed. São Paulo: Ed. Loyola, 2014.

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

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *História de João Monlevade* [2016]. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/joaomonlevade/historico>>. Acesso em: maio de 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *História de Ipatinga* [2010]. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/ipatinga/historico>>. Acesso em: maio de 2017.

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LIMA JUNIOR, Augusto de. *Pequena História da Inconfidência de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1968.

LIMA, Fábio José Martins de. *Por uma cidade moderna: ideários de urbanismo em jogo no concurso para Monlevade e nos projetos destacados da trajetória dos técnicos concorrentes (1931-1943)*. 2003. 432f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

LOJKINE, Jean. *O estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

MONTE-MOR, Roberto Luís. *O que é o urbano, no mundo contemporâneo*. Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, jul. /dez. 2006, p. 09-18.

PANERAI, Philippe. *Análise Urbana*. Brasília. UnB, 2006.

PIQUET, Rosélia. *Cidade-empresa: presença na paisagem urbana brasileira*. Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar, 1997.

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

SILVA, Joyce Reis Ferreira da. *Zoneamento e forma urbana: ausências e demandas na regulação do uso e ocupação do solo*. 2014. 299f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 1929.