

Modernização e utopias: projetos de transformação urbana no município de Governador Valadares (1960-80) * ¹

WALLACE FERREIRA DOS SANTOS²
JEAN LUIZ NEVES ABREU³

Resumo

O propósito desse trabalho é apresentar os resultados finais de uma pesquisa sobre o processo de urbanização em Governador Valadares entre décadas de 1960 e 80. Procuramos abordar as dimensões do processo de transformação do espaço urbano, bem como as posturas políticas dos governos dentro de uma perspectiva de modernização, construídas no âmbito de projetos de reforma urbana e de projeções e visões utópicas que permeavam o período. O trabalho norteia-se em pesquisas em um jornal da cidade, *O Diário do Rio Doce*, no qual foi possível localizar leituras e percepções compartilhadas sobre o processo de transformações sócio-urbanas em curso. As transformações pelas quais a cidade passou deixaram resíduos de projetos nunca concretizados, mas que indicam caminhos para compreender os projetos utópicos e suas implicações na mutação do espaço urbano.

Palavras-chave: Cidade; Modernização; Utopia.

Abstract

The purpose of this work is to present the final results of an inquiry about the urbanization process in Governador Valadares city between the decades of 1960 and 1980. We intended to discuss about the dimensions of the urban space transformation process, and the political postures of the governments inside a modernization perspective that was built in the context of urban reform projects and utopian projections and visions that permeated that period. The work is based on researches done in a local newspaper, "O Diário do Rio Doce", in which it was possible to find shared perceptions about the social and urban transformation process in progress. The transformations suffered by the city left remainders of projects that have never been consummated, but indicate ways to understand the utopian projects and their consequences in the urban space changing.

Keywords: City; Modernization; Utopia.

O propósito desse trabalho é apresentar os resultados finais de uma pesquisa sobre o processo de urbanização em Governador Valadares⁴ entre as décadas de 1960 e 80. Procuramos abordar as dimensões do processo de transformação do espaço urbano, bem como as posturas políticas dos governos dentro de uma perspectiva de modernização, construídas no âmbito de

* Artigo recebido em 4 de junho de 2009, submetido à avaliação em 15 de julho de 2009 e aprovado para publicação em 14 de agosto de 2009.

projetos de reforma urbana e de projeções e visões utópicas que permeavam o período. O trabalho norteia-se em pesquisas em um jornal da cidade, *O Diário do Rio Doce*, no qual foi possível localizar leituras e percepções compartilhadas sobre o processo de transformações sócio-urbanas em curso.

Em fins do século XIX e início do século XX a cidade, então conhecida como Figueira [até 1937, ano de sua emancipação], era o principal entreposto comercial da região do Rio Doce, já que surgiu nas margens do rio Doce, que era o principal meio de ligação com o mar, no Espírito Santo. O grande impulso para o crescimento da cidade ocorreu, no entanto, com a inauguração da ferrovia *Vitória-Diamantina*, no ano de 1905, que com a descoberta das jazidas de minério de ferro na cidade de Itabira e se transformou na *Vitória-Minas*. A presença da ferrovia deu ao distrito de Figueira um papel de fundamental importância para toda a região, garantindo o desenvolvimento comercial, além de um considerável crescimento populacional relacionado à sua expansão econômica. Entretanto, nas três primeiras décadas do século XX, o desenvolvimento da parte central do Vale do rio Doce, onde se localizava a vila de Figueira, ocorreu de forma mais lenta, quando comparada às regiões de Caratinga e de Teófilo Otoni (Siman,1988:126). A demora no povoamento estava relacionada a questões de insalubridade que assolaram a região, principalmente à malária, ausência de atrativos de riquezas e falta de infra-estrutura para explorar os recursos existentes.

Dentre muitos fatores que contribuíram para acelerar o processo de territorialização, destaca-se a decisão do governo brasileiro, em 1942, de exportar o minério de ferro de Itabira, em grande escala. Essa decisão e participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial resultaram na criação da *Companhia Vale do Rio Doce (CVRD)* e na encampação da *Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM)*. A ferrovia foi completamente reformada e, ao mesmo tempo, a malária começou a ser erradicada pela ação do *Serviço Especial de Saúde Pública – SESP* instalado em 1943,(Espindola,1999:25-29) sendo que as duas ações realizadas sob a tutela e com recursos financeiros dos Estados Unidos da América.(Espindola,1998:148-155) Também foi decisiva a implantação das usinas siderúrgicas, tais como a *Belgo Mineira* (1935), *Acesita* (1944) e *Usiminas* (1962), bem como a abertura e posterior pavimentação da rodovia Rio-Bahia.⁵

Esse primeiro surto de desenvolvimento econômico da cidade e da região sofreu um duro golpe devido à crise dos anos 1930, já que um dos principais produtos de exportação da região foi uma das *commodities* mais afetadas pela baixa geral dos preços no mercado internacional

(Fausto,1983:86-104). Após a queda do café, a exploração da mica serviu de um alento para a economia regional, sendo que durante a crise europeia da II Grande Guerra, Governador Valadares transformou-se num centro estratégico para o esforço de guerra, graças à exploração da mica e o beneficiamento de sua exportação.⁶ Isso resultou em intervenções de missões dos Estados Unidos e do governo brasileiro com o intuito de sanear a região e torná-la apta para a ocupação. Esse trabalho possibilitou um grande desenvolvimento para a indústria de exploração de madeira, impulsionando o crescimento da cidade e superando os anos de crise, principalmente no imediato pós-guerra, quando a consolidação de empresas como a *Belgo-Mineira*, que serviram de estímulo para a cidade.⁷ A nova conjuntura econômica exigiu a abertura de estradas, que se tornaram essenciais para o desenvolvimento econômico citadino e regional (Espindola, 1999:23). A partir da década de 1930, deram contribuição decisiva para intensificar o processo de ocupação e, ao mesmo tempo, ligou essa região nos sentidos norte-sul e leste-oeste, com os principais núcleos consumidores de Minas, Espírito Santo e Rio de Janeiro, dinamizando a economia do rio Doce (Siman,1988:126).

Em seus primórdios, o tempo da cidade era o tempo da ferrovia, seus horários de embarque e desembarque, as safras, entressafras e outros produtos por ela transportados. A cidade se organizou ao redor da ferrovia e foi a partir dela que se desenvolveu e que sua economia ganhou destaque na região.⁸ A presença da ferrovia é, portanto, de fundamental importância para se compreender o processo de urbanização da cidade de Governador Valadares, pois é através de seu papel econômico, social e cultural; através dos embates que a população local com ela trava; e através de suas transformações e mudanças de funções que a cidade acaba por se definir e dirigir o seu crescimento.

Modernidade Forjada

A inauguração da estação ferroviária na Vila de Figueira [Governador Valadares] ocorreu em 15 de agosto de 1910, (Siman,1988:35-40; Silveira,1922:521) e acabou por redefinir a própria lógica geográfica da cidade, transferindo o centro dos negócios das margens do Rio Doce, na antiga Rua Direita, para a região central da cidade, nos arredores da estação. Essa mudança definiu o desenvolvimento da cidade e, os embates entre os moradores e a ferrovia - por mais

segurança, pela alteração do traçado dos trilhos ou por questões políticas-, foram importantes para a construção de uma percepção de cidade e pela criação de uma identidade, já que a cidade de Governador Valadares acabaria por se desenvolver sob o signo da ferrovia que, no Brasil da primeira metade do século XX, era também o signo da modernidade. Em 1915 Governador Valadares, então Figueira, ganharia um traçado central moderno, marcado pela racionalidade e regularidade das ruas e quarteirões, em formato de grelha (Espindola,1999:25) de forma análoga característico das modernas cidades européias, que tiveram um plano de tipo *haussemaniano* (Delfantes, 2004:226-244).

Com a devastação intensiva das matas nativas, a indústria madeireira atinge seu auge ao longo dos anos de 1940, bem como o fornecimento de lenha e carvão para a *EFVM* e às siderúrgicas *Belgo-Mineira* e *Acesita*, (Strauch,1955:40) sendo ainda de importância na região até os anos de 1960, quando entra em franca decadência pelo esgotamento de possibilidades de exploração. Abriu-se com isso espaço para uma cultura pecuária extensiva, com baixa aplicação de capitais, que se reverteu num importante vetor para a economia da cidade, no entanto, a baixa qualidade da terra já apontava os limites desse desenvolvimento. Mesmo com os limites apontados para a economia local, a cidade se aproveitou ora do desenvolvimento das potencialidades regionais, ora de sua posição privilegiada de entreposto comercial, ora graças ao crescimento da economia nacional como um todo. Isso se refletiu no próprio crescimento da população de Governador Valadares. No ano de 1930 a população da cidade era de 2103 habitantes, na década seguinte ela atingiu 5734 habitantes e, num grande salto, ela atinge 20700 habitantes no ano de 1950, refletindo o boom da economia extrativista na região. Nas décadas seguintes a cidade continuou apresentando uma taxa de crescimento elevado, saltando dos 60 mil habitantes nos anos 50 para chegar a 120 mil habitantes nos anos 60. No entanto, a partir desse período a cidade entra num ciclo de estagnação que prejudica o seu crescimento e influencia de forma decisiva o perfil de sua economia e o seu crescimento urbano.⁹

Uma análise retrospectiva do balanço de atividades econômicas da cidade de Governador Valadares, na transição de fins dos anos 1950 e início dos anos 1960, revela um panorama desalentador, pois não havia sido criada nenhuma nova unidade industrial, ou seja, nenhuma nova fonte de emprego. No entanto, o crescimento demográfico da cidade já havia atingido o índice equivalente ao dobro do nacional, o que contribuiu para uma pressão cada vez maior no mercado de trabalho e consumo. O problema se agravou com a paralisação das unidades siderúrgicas da

cidade, que abrigavam centenas de pessoas (D.R.D, 24/01/1965). A região iniciaria um período de estagnação e decadência, que se estenderia por décadas seguintes, ganhando maior intensidade nos anos 80. Essa estagnação é resultado de uma série de fatores que se conjugaram ao longo das décadas. Entre os fatores passíveis de serem listados estão o caráter predatório da economia extrativista, a falta de investimentos em infra-estrutura, a baixa taxa de investimento industrial e as crises que atingiram a região que prejudicaram o desenvolvimento da economia local. Essa situação acabou enquadrando a cidade de Governador Valadares em um crescente processo de migração para outras regiões do país e principalmente para os Estados Unidos, como alternativa econômica, iniciando a partir da década de 1960 e se acentuando à medida que se agravava a crise econômica, tendo os anos 1980 como o ápice desse processo. Esse maciço processo, que se inicia nos anos 1960 atinge seu auge na década de 80 e 90 do século XX, resultam numa dependência da economia local de remessas de dinheiro vindas do exterior, cuja aplicação descontínua, marcadamente em imóveis, cria alguns desequilíbrios na economia da cidade, resultando em carestia de preços de alimentos e de aluguéis, além de alterações na própria paisagem urbana (Siqueira, 2006).

O deslocamento de grupos humanos para a cidade sempre esteve relacionado às riquezas da região, a busca por condições de vida melhor e pela facilidade de adquirir propriedades e posses (Espindola, 1999:17). Mas o crescimento rápido foi acompanhado de grandes problemas de ordem social, tais como, expansão da periferia, problemas de abastecimento de água, falta de luz elétrica, redes de esgoto, limpeza de ruas, desemprego, habitações desordenadas entre outros (D.R.D,30/07/1965). Com o extraordinário crescimento, se observava dois movimentos em sentidos contrários, a população crescia e as condições de trabalho diminuam. Depois de duas décadas de crescimentos demográfico e econômico, a partir de 1960 a região experimentou um processo de declínio acentuado dos indicadores socioeconômicos (Espindola, 2000:67-75). O problema mais visível dessa situação se refletia na crise de moradia. Essa situação foi agravada, em certo sentido, pela intervenção dos poderes públicos que dificultaram a ocupação de regiões próximas ao centro da cidade, fazendo com que a cidade se expandisse em direção aos subúrbios, seguindo, de um lado, o traçado da ferrovia e, de outro, o traçado da rodovia Rio-Bahia, dando à cidade uma ocupação descontínua, com a formação de vazios entre a região central e os subúrbios, segregando as populações de certos bairros e beneficiando a especulação imobiliária. Esses programas baseavam-se em investimentos na malha urbana, com criação de redes de

transporte mais eficiência e urbanização de determinadas áreas chave para a cidade. No entanto, essas intervenções não foram suficientes para sanar os problemas que surgiram com o rápido crescimento que a cidade atingiu nas décadas anteriores. Como no restante de Minas Gerais, no território que abrange a microrregião de Governador Valadares o êxodo rural cresceu a cada ano, a partir de 1955, impulsionado pela atração exercida pela cidade e, pela “expulsão” do campo (Borges,1988). Em razão da velocidade vertiginosa com que a cidade de Governador Valadares se expandiu em todos os sentidos, a urbanização e o ideal de modernidade não vinham sendo feitos consoante ao seu ritmo. O traçado central foi preservado e o espaço reordenado, mas o rápido povoamento ao qual foi submetida ocasionou problemas no seguimento desse traçado, formando anéis irregulares no seu entorno (Siman,1988:126-127).

O *Diário do Rio Doce* situa a crise que se configurou como reflexo inevitável da grave conjuntura nacional, mas também apontava problemas de ordem estrutural da vida econômica da cidade. Quando o Presidente da República Jânio Quadros anunciou a situação financeira da União, as conseqüências da reforma cambial e as medidas de contenção da alta do custo de vida e/ou inflação (D.R.D, 06/04/1961). Desde então não foi inaugurada nenhuma nova indústria, nem empreendimento. As medidas tomadas pela municipalidade eram de cunho assistencialista, apenas para minimizar o marginalismo social (D.R.D, 27/01/1965). Mesmo diante da nova ordem econômica, a urbe não perderia seu *status* polarizador, atraindo ainda milhares de pessoas, não com tanta intensidade como antes, mas em ritmo crescente, devido ao êxodo rural, um problema no processo de crescimento populacional desordenado na cidade (Espíndola, 2000: 67-75).

Urbanização e as utopias Domadas

Uma manchete, publicada em 28 de junho de 1959, chama atenção pelo anúncio: “Governador Valadares será a cidade mais importantes do interior do Brasil em 10 anos”. Após afirmar que já havia visitado cerca de 1.800 municípios brasileiros, o jornalista R. Bentes Pampolha declarou que as três cidades que mais impressionam pelo progresso eram, Governador Valadares, Maringá e São Jose dos Campos. Declarou ainda que dentro de dez anos seria a mais importante cidade do interior do Brasil, com a implantação de indústrias pesadas que se observa em sua sede e nas redondezas, além do asfaltamento da Rio-Bahia (D.R.D, 28/06/1959). O otimismo do valadareense em sentir-se muito próximo do progresso da região e da cidade é

aflorado, no imaginário dos líderes e populares reservando à cidade de Governador Valadares um importante papel na vida econômica brasileira. Porém, cabe alertar que a documentação pesquisada não permite investigar a circulação das ‘leituradas’ dos signos desenvolvimentistas entre todas as camadas que compunham a população de Governador Valadares, mas entre uma comunidade de leitores e espectadores específica formada pelo público dos jornais e dos segmentos envolvidos nas discussões em torno do planejamento, sobretudo, das reformas urbanas (D.R.D,18/06/1959).

Os leitores de jornais de Governador Valadares podiam acompanhar ao longe os “ruídos” produzidos pelas transformações tecnológicas rápidas, que lhes chegavam através de pequenas notas nos jornais. A modernização e representação em torno da urbanização e progresso inscritos em símbolos como Brasília, espalhou-se euforicamente em todo Brasil. A fórmula para o desenvolvimentismo do Brasil seria o progresso urbano, que suplantaria o passado agrícola do país, concedendo aos habitantes das cidades melhoria em suas condições de vida, promovendo a felicidade, o otimismo e a espera ansiosa da chegada dos novos tempos (Lohn, 2007:298). As cidades eram alvos da política de modernização e dos créditos da União, voltados para a industrialização dos centros urbanos (Rache, 1995:87). Em Governador Valadares, o discurso moderno do então presidente da *Associação Comercial*, Hermírio Gomes da Silva, em 1958, refletia a nova mentalidade que se iniciara no período. Para ele era preciso substituir a mentalidade vigente, pois essa havia sido construída em uma época sob o princípio extrativista. O olhar moderno exigia planejar para o futuro uma cidade economicamente moderna e próspera (Espindola,1999:36). Nesse quadro, diversos interlocutores imaginavam poder traçar nas páginas de jornal e nos discursos enaltecidos, “o futuro de Governador Valadares”, com projetos “ultramodernos”, como tornar o Rio Doce navegável até o mar, dentre outras obras e anseios (D.R.D, 18/05/1982).

O urbanismo passa a propor medidas que visavam intensificar o desenvolvimento. A cidade de Governador Valadares deveria ser vista como um espaço a ser reservado para a criação de cenários futuros. O Prefeito Raimundo Albergaria fixou um “código Municipal”, um plano de metas que constavam uma série de regras, posturas e as futuras obras como: a estação rodoviária, mercado municipal, novo aeroporto, melhoramento das praças, construção e alargamento de ruas e pontes para melhorar os acessos, e ainda a construção de 300 habitações com a doação de terrenos feitos pela *Belgo Mineira* (D.R.D,06/08/1959). Um dos marcos, emblemático, da

primeira proposta de reformas urbanas da segunda metade do século XX foi a construção da Avenida Juscelino Kubstichek, uma larga via, com linhas modernas e canteiros centrais. Para sua abertura foi necessária a demolição de pequenas casas e barracos que se localizavam próximos ao bairro Vila Bretas, a fim de dar seguimento a uma saída e entrada para a cidade pelas rodovias federais 116 e 381 (D.R.D, 18/04/1959). Sua construção representou a marca da modernidade que se queria instaurar, forjando uma cidade futura. Seu aspecto imponente e majestoso, contudo, seria prejudicado pela aparência da maioria das residências e lotes existentes no local, pois não correspondiam à grandeza da nova Avenida (D.R.D,21/06/1959). Na década de 1970 e início da seguinte, a grande Avenida passaria por ampliações e restaurações recebendo iluminação de lâmpadas de sódio, a primeira cidade do interior a adotar esse tipo de iluminação, o mais moderno sistema que se conhecia no país, o mesmo processo empregado na Pampulha em Belo Horizonte (D.R.D,03/08/1974). Posteriormente, seria construída uma pista para bicicletas no canteiro central da avenida, devido ao grande movimento de carros e o numero de acidentes (D.R.D, 25/04/1959). A monumentalidade da cidade moderna, das grandes e largas vias de trânsito, aparece como expressões de um poder que está por toda parte e em parte alguma, constituindo sonhos e desejos da anulação das distâncias (Raffestin,1993:160-61).

Um programa expressivo de urbanização seria levado adiante pela Prefeitura Municipal com vistas a uma reordenação das vias da cidade. Fizeram parte das modificações a Rua Israel Pinheiro e a Rua São Paulo, localizadas na região central. O alargamento dessas ruas possibilitaria um trânsito mais livre (D.R.D.25/05/1959). Trechos da Rua Marechal Floriano, entre as ruas São Paulo e D. Pedro II, onde se localiza os terrenos da antiga linha férrea pertencentes a Cia. Vale do Rio Doce, passaram ao domínio da municipalidade, possibilitando o prolongamento de avenidas (D.R.D, 07/10/1959). O aeroporto da cidade, no bairro de Lourdes foi condenado, por existir em suas proximidades várias construções, o que não possibilitava a segurança nos pousos e decolagens. Um novo campo de pouso para os aviões estava em construção, fora do estabelecimento urbano. As obras haviam sido paralisadas desde administrações anteriores, depois de traçar os planos de metas e alguns acordos, a obra foi retomada pelo Prefeito Raimundo albergaria (D.R.D, 28/10/1959). A fisionomia da cidade passava por lentas mudanças que alteravam seus ritmos sociais, a exemplo do centro, que desde 1915 sofria transformações para seu “aformoseamento”. A heterogeneidade discursiva e a pluralidade de projetos e representações fazem o espaço urbano muito mais do que suas ruas e prédios construídos: é lugar de disputa e

conflito que envolve relações de força suscitadas por expectativas sociais. No entanto, esse espaço, por sua vez, possui um caráter definidor. Ele, em sua natureza, impõe condições para a sua apreensão, condições físicas que moldam a percepção humana apontam caminhos para a sua apreensão. Um espaço não pensado é um espaço não-existente, portanto, todo o espaço pensado existe enquanto potência enquanto possibilidade de realização. No caso específico de Governador Valadares, a imprensa e os planos de urbanização são campos profícuos para encontrar indícios e sinais da construção imaginária de uma cidade, com suas implicações políticas e, em especial, sua dimensão utópica (Choay, 1985:35-43), compreendida aqui não como um alijamento da realidade ou mera ilusão, mas como conjunto de imagens abrangentes que norteiam leituras do mundo e asseguram projetos de ação.

Um novo plano de ação para o município foi elaborado, valorizando o potencial econômico da cidade e acima de tudo valorizando sua parte estética. O novo Prefeito Joaquim P. Nascimento, de imediato, anunciou o aumento 54 mil velas, na iluminação pública, com reformas em avenidas e ruas centrais, novas lâmpadas seriam colocadas em locais mais freqüentados, a fim de melhorar o aspecto urbano. A crença na possibilidade de que a racionalidade urbanística promovesse uma nova “humanização”, através de reformas mais ou menos radicais e intensas, consolidava um imaginário muito poderoso que vinha atuando na cidade de Governador Valadares (D.R.D, 21/02/1963). Em 1963, a urbe toma novos aspectos ao ver concluídos vários prédios em suas ruas, bem como o aumento da extensão dos calçamentos (D.R.D,17/04/1963).

A estética da cidade se torna a principal preocupação, o que se expressa em medidas como o plantio de árvores em toda sua extensão, reformas de praças e criação de jardins. A fisionomia da cidade passava por lentas mudanças que alteravam seus ritmos sociais. O centro, que desde 1915 sofria transformações para seu “aformoseamento”, foi privilegiado pela grande maioria das obras postuladas. A Praça João Paulo Pinheiro é um exemplo, pois passou por uma remodelação em sua jardinagem e substituição de bancos, tornando a praça um dos principais recantos da cidade (D.R.D,11/10/1964). A Avenida Beira Rio, considerada na época um dos mais belos logradouros da cidade, descortinando o panorama do rio Doce, recebeu pavimentação, ajardinamento e iluminação a vapor de mercúrio, no trecho próximo à ponte que liga a cidade à Ilha dos Araújo.

Um dos grandes problemas que a cidade de Governador Valadares passou a enfrentar foi o aumento do número de veículos trafegando nas ruas, conseqüentemente a falta de estacionamentos no centro da cidade. O problema seria resolvido pela criação de parquímetros,

mas não saiu do papel. Para piorar a situação e por questões de estética, o Prefeito Raimundo Resende, proibiu o estacionamento na faixa central da Avenida Minas Gerais (D.R.D,27/07/1977). As décadas de 1970 e 80 continuariam a cuidar da maquiagem urbana. Foi nesse período que houve um incremento da pavimentação das ruas da cidade, bem como a desapropriação de casas irregulares no centro e em alguns bairros periféricos (D.R.D, 23/05/1980). Os resultados que vinham sendo obtidos pela “Campanha de Embelezamento” da cidade através da construção de passeios públicos, agradavam a municipalidade que não permitia ainda a existência de loteamentos sem a prévia regularização. No entendimento do Prefeito Rezende, a cidade comportava uma população de 500 mil habitantes, sem necessidade de sua extensão para áreas distantes, bastava apenas ordenar o espaço em expansão (D.R.D, 04/05/1967). No entanto, surgem habitações que não possuíam o mínimo de infra-estrutura urbana sem que providências fossem tomadas, como é o caso do Bairro Santo Antônio (D.R.D, 08/06/1967). Grande parte dos bairros não possuía água, rede esgoto ou mesmo luz elétrica, como o São Pedro, São Geraldo, Lourdes etc. O Bairro Vila Bretas, nascido de uma fazenda e tendo crescido sem qualquer observância de urbanismo, era caracterizado no jornal pelas suas ruas confusas (D.R.D, 24/07/1967).

Várias obras foram iniciadas no intuito de minimizar os problemas dos bairros da cidade, principalmente no que tange aos acessos, dando prioridade para as vias de penetração, em traçado de avenida – o *boulevard* (Berman,1995:65-89).

O Prefeito Hermírio Gomes da Silva está por escolher um tipo de pavimentação econômica para melhorar as condições viáveis da cidade, de acordo com o poder da população menos favorecida. Informou o Prefeito que as vias de penetração dos bairros, especialmente aqueles que têm linhas de ônibus, estão entre suas prioridades. O Prefeito pretende ainda, assim que terminar as obras de esgoto sanitário na Vila Bretas, interligar os bairros da cidade com largas avenidas com no mínimo duas vias em cada sentido, como o Lourdes com vias pavimentadas, servindo o MIT, Igreja São José, GOT, ETEIT, e outras entidades existentes no local (D.R.D, 26/07/1973).

As posturas dos vários Governos do Município, na tentativa de organizar a cidade foram inócuas, pois a precariedade da infra-estrutura revelou uma cidade alimentada por sonhos. O projeto de modernização se limitou a uma minoria privilegiada. Moradores de bairros como o Lourdes, o mais populoso, conviviam com uma realidade nada moderna, lixo, esgoto a céu aberto, falta de pavimento e água, traçam alguns aspectos desse bairro, bem como da ingerência dos

Governos (D.R.D,12/06/1974). No entanto, Bairros como o São Pedro e Santa Helena eram presenteados com modernas praças, meios fios, instalação de redes pluviais, preparo de ruas para receber calçamento. Eram concluídas obras de Avenidas como a Santa Helena no bairro que recebia o mesmo nome (D.R.D, 23/08/1978), bem como o alargamento da ponte da ilha, que até então não possuía passagem para pedestres (D.R.D,16/07/1978). O crescimento e a urbanização da cidade, antes de integrarem as suas diversas populações, acabaram por representar a exclusão da maior parte dessas pessoas, que não tinham condições de usufruir dessa modernidade e eram por ela excluídos, experimentando apenas o seu lado negativo.

O processo vivenciado pela cidade de Governador Valadares possui proximidades com vários projetos de modernização no país, onde esse moderno acabou por produzir não a civilização, como gostavam de pregar as elites nacionais, mas sim a ruína, isso graças aos despropósitos que moviam esse processo de modernização e à falta de interesse de integração de populações e regiões inteiras do país à economia nacional (Hardman,1988:23-48).

Muitos dos projetos dos vários planos de metas nunca chegaram a se consumir, “se eu fizer tudo que me pedem o próximo prefeito não terá nada que fazer”: essas foram palavras do Prefeito Raimundo Albergaria, cumprindo seu segundo mandato consecutivo. Várias obras foram anunciadas, idealizadas, mas poucas de fato cumpridas, ficando apenas no campo das idéias, atenuadas ao próprio jogo político (D.R.D,21/04/1960). As reformas urbanas, traduzidas no processo de remodelação da cidade, constituíram-se como esforços em ordená-la. Resultou numa ação em perseguir habitações consideradas insalubres, extinguindo-as ou afastando para os limites da cidade. As questões relacionadas à remodelação urbana de Governador Valadares não moveram somente autoridades, a prefeitura, o chefe de policia, o Serviço Especial de Saúde Pública, mas envolveram também cronistas que, nas páginas do jornal, falavam sobre a cidade, em cujas falas entrecortavam-se juízos sobre seus avanços e atrasos (D.R.D,12/09/1983).

Conclusão

A pesquisa com os artigos do *Diário do Rio Doce* oferece apenas uma face do problema de urbanização. Apesar dos limites da utilização de jornais como fonte de pesquisa – por ser, mais que outras, uma fonte “contaminada” por opiniões pessoais e expressões ideológicas - as notícias publicadas oferecem um retrato dos dilemas enfrentados pela urbanização nas décadas de 1960-

80. Tais dilemas estão relacionados com a conciliação entre o projeto de modernização da cidade e de seus territórios e os conflitos que emergem a partir daí.

Se de um lado o processo modernizador, teve seus aspectos positivos, de outro, conformou-se com a modernização incompleta. As transformações ocorridas com relação à urbanização de Governador Valadares deixaram resíduos de projetos nunca concretizados, mas que indicam caminhos para compreender uma época histórica que inventou boa parte de suas utopias.

Referências

Fontes

Diário do Rio Doce (D.R.D.)

D.R.D. 18/04/ 1959.

D.R.D. 18/06/ 1959

D.R.D. 28/06/ 1959.

D.R.D. 21/07/ 1959.

D.R.D. 06/10/ 1959

D.R.D. 07/10/ 1959.

D.R.D. 28/10/ 1959

D.R.D. 25/11 1959.

D.R.D. 21/04/ 1960.

D.R.D. 06/04 1961.

D.R.D. 21/02/ 1963.

D.R.D. 17/04 1963.

D.R.D. 11/10 1964

D. R. D. 25/01/ 1965.

D.R.D. 27 /01/ 1965.

D.R.D. 04 /05/ 1967.

D.R.D. 08/06/ 1967.

D.R.D. 24 /07/ 1967

D.R.D. 26/07/ 1974.

D.R.D. 27 /07/ 1977.

D.R.D. 16 /07/ 1978

D.R.D. 23/08/ 1978.

D.R.D. 23/05/1980

D.R.D. 12/09/ 1983

Obras de apoio

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. A aventura da modernidade. São Paulo: Cia. das Letras, 1995.

CHOAY, Françoise. *A regra e o modelo: sobre a teoria da arquitetura e do urbanismo*. (Trad. Geraldo Gerson de Souza). São Paulo: Perspectiva, 1985..

COMPANHIAVALE DO RIO DOCE. *Perspectivas de Desenvolvimento Industrial da Região do Rio Doce*, v. 1.

DELFANTES, Charles. *Cidades e Urbanismo no Mundo*. Lisboa. Porto: ed. Dinalivro, 2004.

ESPINDOLA, H. S. Práticas Econômicas e Meio Ambiente na Ocupação do Sertão do Rio Doce. *Caderno de Filosofia e Ciências Humanas*, Belo Horizonte, v. 8, n. 14, p.67-75, 2000; FAVERO, C.; ESPINDOLA, H. S. ; LOVO, I. C. ; FRANCELINO, M. R ; FERNANDES FILHO, E. ; SCHAEFER, C. E. R . Diagnóstico sócio econômico e zoneamento ambiental do município de Governador Valadares, Minas Gerais. In: Congresso Brasileiro de Ciência do Solo, 2003, Ribeirão Preto. *Anais do Congresso Brasileiro de Ciência do Solo*. Ribeirão Preto: SBCS/UNESP, 2003. v.29.

ESPINDOLA, Haruf Salmen. A história de uma formação sócio-econômica urbana: Governador Valadares. *Varia História*, Belo Horizonte, n. 19, 148-155, nov. 1998.

ESPINDOLA, Haruf Salmen. *Associação comercial de Governador Valadares: sessenta anos de história*. ACGV, 1999, p.25-29.

ESPINDOLA, Haruf Salmen. Práticas Econômicas e Meio Ambiente na Ocupação do Sertão do Rio Doce. *Caderno de Filosofia e Ciências Humanas*, Belo Horizonte, v. 8, n. 14, p.67-75, 2000.

ESPINDOLA, Haruf Salmen. “Elementos biológicos no processo de configuração do território: capim colônio e latifúndio na região do Rio Doce”. Mimeo, 2006.

FAUSTO, B. *A Revolução de 1930: historiografia e história*. 9. ed. São Paulo: Brasiliense, 1983.

HARDMAN, F. F. *O trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

- LAMAS, Jose M. Garcia. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Porto: ed. Dinalivro, 2004.
- LANDES, David S. *Prometeu desacorrentado. Transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa Ocidental, desde 1750 até a nossa época*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994.
- LOHN, Reinaldo Lindolfo. Limites da Utopia: e modernização no Brasil desenvolvimentista (Florianópolis, década de 1950) *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v.27, n. 53, 2007.
- RACHE, Athos de Lemos. *Construção ao Estudo da Economia Mineira*. Livraria José Olympio Editora, 1995.
- RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.
- SILVEIRA, Álvaro A. da. *Memória Chorographicas*. V. 2, Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1922.
- SIMAN, Lana Mara de Castro. *A memória na história: uma contribuição para o ensino da história de cidades*. Belo Horizonte: UFMG, 1988 (Dissertação de Mestrado).
- STRAUCH, Ney. *A Bacia do Rio Doce. Estudo Geográfico*. Rio de Janeiro: IBGE, 1955
- SIQUEIRA, Sueli. *Emigração Internacional e seus Impactos no Desenvolvimento Econômico na Microrregião de Governador Valadares*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 2006.

Notas

¹ Este texto é resultado de uma pesquisa financiada pela FAPEMIG com apoio da UNIVALE/MG.

² Universidade Vale do Rio Doce – Univale/Graduado em História; e-mail para contato nhr@univale.br; wallacegv@hotmail.com

³ Universidade Vale do Rio Doce – Univale/Doutor em História; e-mail para contato jluzna@univale.br

⁴ A cidade de Governador Valadares está localizada no Vale do Rio Doce, região Leste do Estado Minas Gerais, a 311 km da capital Belo Horizonte. (Fonte: IBGE).

⁵ COMPANHIA VALE DO RIO DOCE. *Perspectivas de Desenvolvimento Industrial da Região do Rio Doce*, v. 1, p.57-58.

⁶ A mica tem uma alta resistência dielétrica e estabilidade química, constituindo-se em material para a confecção de capacitores para aplicações de rádio frequência. Devido a resistência ao calor é usada como isolante em equipamentos para alta-voltagens, em janelas de fogões e aquecedores a querosene, em cabos elétricos projetados para resistir ao fogo, entre outros. Com a Segunda Guerra Mundial, o Brasil passa a ser importante fornecedor de mica para os países aliados, sendo que Governador Valadares, em Minas Gerais, será um dos principais centros exportadores.

⁷ A Belgo-Mineira instalou-se na região no ano de 1937. Como toda a siderúrgica, a companhia belga necessitava de grande quantidade de energia para manter os fornos, sendo necessário para isso uma grande quantidade de madeira. A presença da Belgo-Mineira serviu de incentivo para o desenvolvimento da indústria extrativista, inclusive com a construção de uma indústria de compensados. No entanto, o preço do desenvolvimento dessa economia foi a devastação florestal da região e o esgotamento posterior dos solos graças à pastagem. Sobre o tema (Espindola, 2006)

⁸ Existem vários trabalhos que remetem à importância da ferrovia para as diversas regiões e, principalmente, para o papel delas no desenvolvimento das economias locais e regionais. Para uma abordagem sobre a importância da ferrovia na economia ver: (Hardman, HARDMAN, 1988;; Hughes, 1989; Landes, 1994)

⁹ Crescimento populacional da cidade de Governador Valadares, décadas de 1970 a 2000. Fonte: Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais e Diário do Rio Doce, Terça-feira, 30 de janeiro 1962.