

COLAR METROPOLITANO

Protagonista na formação de cidades em rede na Região e Colar Metropolitano do Vale do Aço

CROCHET, RICARDO AUGUSTO

ricardo@boxarquitetura.com.br

RESUMO

Localizada no leste de Minas Gerais a Região Metropolitana do Vale do Aço (RMVA) abrange as cidades Santana do Paraíso, Coronel Fabriciano, Ipatinga, Timóteo além de um Colar Metropolitano de 24 municípios. A RMVA é composta por cidades próximas entre si com características demográfica e socioeconômica diferentes, o que dificulta o desenvolvimento e concretização da região metropolitana. O trabalho se propôs a organizar os resultados do cruzamento de informações da pesquisa Estrada do Degredo e o Desenvolvimento das Cidades em rede do Colar Metropolitano Do vale do Aço, realizada nas Antigas Urbanizações que compõe o colar metropolitano, de maneira a disponibilizar informações que permitem leituras de cenários que auxiliam o desenvolvimento turístico, ambiental, econômico e sócio cultural regional permitindo a partir do desenvolvimento em rede das cidades da região e do colar a concretização da Região Metropolitana do Vale do Aço

PALAVRAS-CHAVE: Territorialidade; Cidades em Rede; Antigas Urbanizações; Patrimônio Cultural, desenvolvimento sócio-ambiental.

1- Introdução

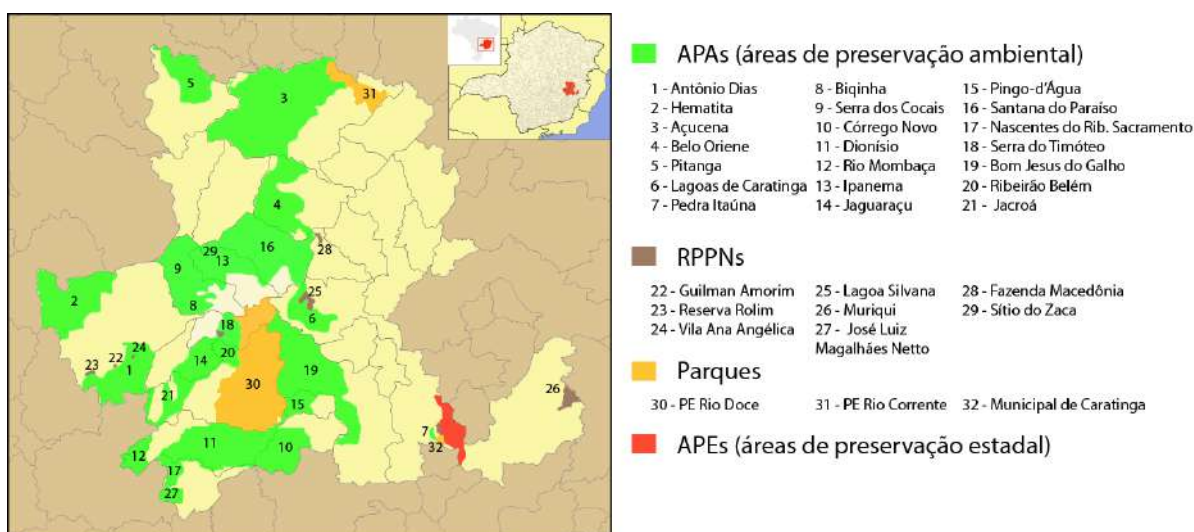
Localizado no leste do Estado de Minas Gerais, a aproximadamente 270 quilômetros de Belo Horizonte, a Região Metropolitana do Vale do Aço (RMVA) abrange as cidades Santana do Paraíso, Coronel Fabriciano, Ipatinga, Timóteo e ainda é composta por um Colar Metropolitano de 24 municípios: Açucena, Antônio Dias, Belo Oriente, Braúnas, Bugre, Córrego Novo, Bom Jesus do Galho, Caratinga, Dionísio, Dom Cavati, Entre Folhas, Iapu, Ipaba, Jaguaráçu, Joanésia, Marliéria, Mesquita, Naque, Periquito, Pingo d'Água, São João do Oriente, São José do Goiabal, Sobrália, Vargem Alegre num total de aproximadamente 6.000,00 km².

A Região Metropolitana está inserida nas bacias Rio Doce e Sub bacia do Rio Piracicaba que tem em seu território unidades de conservação de extrema relevância como Parque Estadual do Rio Doce, Lagoas do Rio Doce, APA Santana do Paraíso, APA Ipanema, APA Belo Oriente, RPPM Fazenda Macedônia, APA Pedra Itaúna, Reserva Particular do Patrimônio Natural Feliciano Miguel Abdala (Preserve Muriqui) e em implantação da APA Cocais. As cidades que compõe a RMVA fazem parte do Circuito Turístico Mata Atlântica que é um dos mais importantes circuitos de eco turismo do Brasil.

“Os municípios que possuem APA’s são: Antônio Dias (APA Municipal Hematita e APA Antônio Dias), Açucena (APA Municipal Açucena), Belo Oriente (APA Municipal Belo Oriente), Bom Jesus do Galho (APA Bom Jesus do Galho), Braúnas (APA Municipal Pitanga), Caratinga (APA Lagoas de Caratinga e APA Pedra Itaúna), Coronel Fabriciano (APA Biquinha e APA Serra do Cocais), Córrego Novo (APA Municipal Córrego Novo), Dionísio (APA Municipal Dionísio e APA Rio Mombaça), Ipatinga (APA Ipanema), Jaguaráçu (APA Municipal Jaguaráçu), Marliéria (APA Municipal Belém e APA Jacroá), Pingo D’água (APA Municipal Pingo D’água), Santana do Paraíso (APA Santana do Paraíso), São José do Goiabal (APA Nascentes do Ribeirão Sacramento) e Timóteo (APA Municipal Serra do Timóteo). A APA Estadual Lagoas Marginais do Médio Rio Doce e de seus afluentes, criada pela Lei Estadual Nº 11.832, de 1995, e a APA Estadual Lagoas Marginais do Rio Piracicaba e de seus afluentes criadas pela Lei Nº 11.831, de 1995, são desconhecidas na região e não contam com decreto regulamentador, bem como nenhum instrumento de gestão implantado (PDDI 2014).

Antônio Dias (RPPN Estadual Guilman Amorim, RPPN Estadual Reserva Ambiental Rolim e RPPN Federal Vila Ana Angélica), duas na cidade de Ipatinga (RPPN Estadual Fazenda Córrego da Bucaina e RPPN Estadual Sítio do Zaca), duas em Caratinga (RPPN Estadual Lagoa Silvana e RPPN Federal Feliciano Miguel Abdala), uma em São José do Goiabal (RPPN Estadual José Luiz Magalhães Netto) e

uma em Ipaba (RPPN Federal Fazenda Macedônia). Algumas dessas UC's pertencem a empresas, como a RPPN Fazenda Macedônia, RPPN Guilman Amorim, RPPN Lagoa Silvana, RPPN Federal Vila Ana Angélica, além da RPPN Reserva Ambiental Rolim e, em alguns casos, constituem compensação ambiental de empreendimentos. Outras são propriedades particulares, como a RPPN Fazenda Córrego da Bucaina, em processo de implantação, e RPPN do Sítio do Zaca, de pessoas preocupadas com a preservação ambiental que visualizaram na criação da unidade, oportunidade de geração de renda de forma sustentável por meio do turismo ecológico. Atualmente, encontra-se em fase de estudo a implantação da RPPN do Parque Zoobotânico da USIMINAS." (PDDI 2014).



Fonte: Ricardo Crochet

Os aglomerados urbanos existentes que formam a Região Metropolitana são compostos por cidades próximas entre si, entretanto, com dimensões demográficas e socioeconômicas diferentes. Isto dificulta o desenvolvimento de relações equilibradas e de complementaridade funcional, comprometendo a formação de uma rede entre as centralidades da RMVA e seu colar metropolitano. Enquanto as cidades polo, de maior porte, reúnem toda a infra estrutura urbana e equipamentos, as centralidades menores ficam desprovidas destes serviços, o que resulta em uma pressão excessiva nas cidades de Ipatinga, Coronel Fabriciano, Timóteo e Santana do Paraíso e um esvaziamento das cidades menores que compõem o colar metropolitano. Mesmo entre os municípios maiores existe uma desigualdade estrutural. Por conta deste cenário os problemas ambientais, de aglomeração territorial, segurança e trânsito se agravam nas cidades polo, enquanto os outros municípios sofrem com os problemas de desenvolvimento econômico e estrutural.

Dentro deste cenário a pesquisa foi realizada a partir da pergunta norteadora:

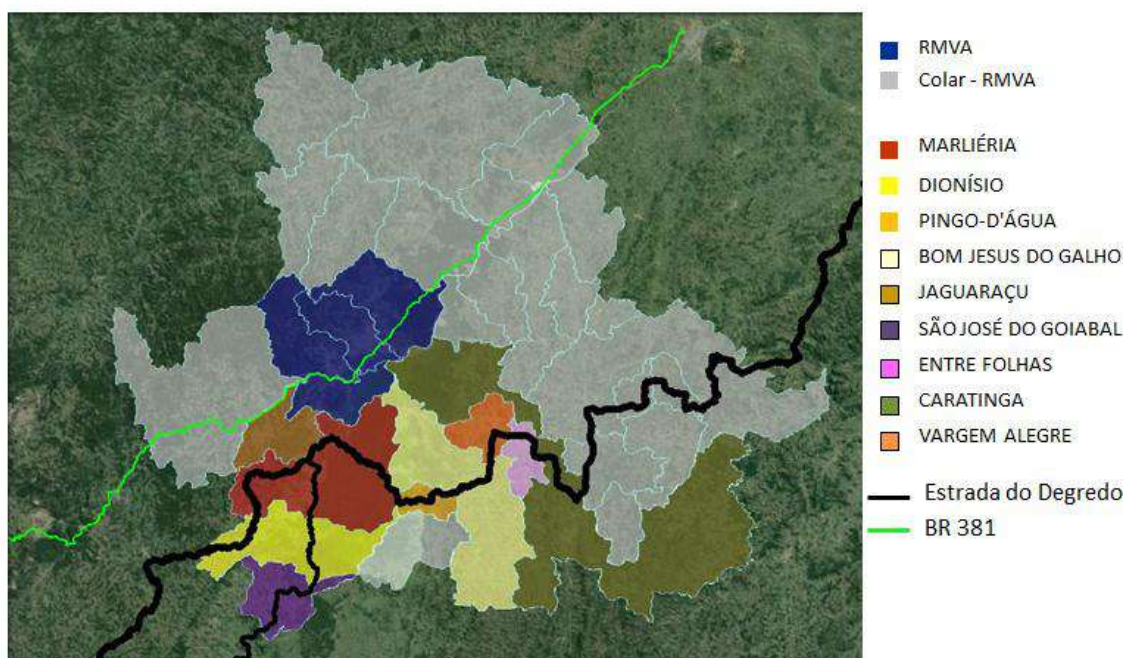
As antigas centralidades podem ser ferramentas úteis para minimizar as pressões sobre as cidades polo da região metropolitana do vale do aço?

E como principal hipótese:

O desenvolvimento do turismo Ambiental e Cultural nas antigas centralidades do Colar da Região Metropolitana do Vale do Aço podem amenizar as pressões sócio-ambientais e econômicas sobre as cidades polo (Ipatinga, Coronel Fabriciano, Timóteo e Santana do Paraíso).

Dentre as urbanizações do colar da RMVA, a pesquisa se restringiu a nove cidades (antigas centralidades margeadas pela Estrada do Degredo): Marliéria, Pingo D'água, Bom Jesus do Galho, Jaguaraçu, São José do Goiabal, Entre Folhas, Caratinga, Vargem Alegre.

Figura 1: Mapa da RMVA e o colar metropolitano e as cidades pesquisadas.



Fonte: Ricardo Crochet

2- Desenvolvimento

2.1 - Regiões metropolitanas X cidades em rede.

A constituição das primeiras regiões metropolitanas no Brasil data da década de 1970, quando existia uma necessidade de controle, gestão e planejamento entre os municípios que tinham relação muito próximas devido à sua condição territorial, a intenção era fornecer um arranjo institucional que facilitasse a implementação de ações de interesse comum.

As primeiras regiões metropolitanas, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, voltadas para a execução de serviços de interesse comum, sob o comando do Estado membro, visaram a fornecer um aparato institucional para as ações do governo militar nestas áreas. Esta primeira geração de regiões metropolitanas fazia parte da política nacional de desenvolvimento urbano, relacionada à expansão da produção industrial.”(Barbosa 2010)

Mesmo com a Constituição Federal, onde os estados adquiriram autonomia para criação, gestão e planejamento de suas regiões metropolitanas, as questões de cooperação intergovernamental tem se apresentado como um entrave, visto que se caracterizam muito mais pela aglomeração urbana do que pela gestão integrada de interesses comuns. Isto porque apesar das interações provenientes de uma mancha contínua de ocupação com relações intensas de fluxos e atividades sócio econômicas, se mantém uma fragmentação político-administrativa, devido, segundo ABRUCIO e SOARES, 2001, uma espécie de federalismo compartimentalizado, com separação muito rígida entre os entes federados. Isto, reforçado pela falta de enfrentamento do desequilíbrio inter e intra-regional, como comenta SOUZA, 2004. Dentro deste contexto a concretização das regiões metropolitanas tornam-se complexas e de difícil solução.

Para que as relações entre as cidades que compõe as regiões metropolitas sejam efetivadas e justifiquem sua criação, é necessário que as mesmas sejam planejadas de maneira que as estratégias apontem ações que visem o equilíbrio entre os municípios e a complementariedade dos serviços entre eles. Esta é base do que consideramos uma relação em rede entre as cidades, na qual as potencialidades de cada município podem ser aproveitadas por todos assim como as fragilidades possam ser enfrentadas e diluídas pelas mesmas, ou seja promover a compatibilização da regionalização dos serviços de saúde, educação, esporte, lazer, cultura e desenvolvimento social, associando a abrangência dos equipamentos e o grau de complexidade dos serviços que demanda as cidades.

Para tal podemos utilizar as mesmas bases levantadas pelo Plano Metropolitano de Belo Horizonte:

Objetivos:

- (...) fortalecimento dos centros sub-regionais já existentes, objetivando a redução das desigualdades sócio-espaciais e a conformação de uma nova estrutura territorial metropolitana policêntrica e em rede, em oposição à estrutura atual, monocêntrica e radial;
- Reforço e criação de condições favoráveis ao desenvolvimento de atividades econômicas produtivas que contribuam para a consolidação da rede de escalas de centralidades metropolitanas;
- Reforço das identidades metropolitanas através da associação das centralidades existentes e propostas às grandes unidades de paisagem (Complexos Ambientais Culturais), à presença de polos especializados e ao patrimônio cultural (...).

Diretrizes:

- *Desconcentrar as atividades econômicas e os equipamentos públicos, favorecendo a sua localização nas centralidades que se deseja fortalecer e/ou criar;*
- *Fortalecer o setor de comércio e serviços nos centros sub-regionais;*
- *Fortalecer a identidade cultural de centralidades existentes, principalmente das locais, onde a dimensão simbólica (e não a econômica) é a mais relevante;*
- *Integrar a rede de centros à estrutura de mobilidade metropolitana (...);*
- *Promover a requalificação urbanístico-ambiental dos centros sub-regionais;*
- *Fortalecer a economia popular e solidária nos centros sub-regionais;*

2.2 - Estrada do Degredo, o princípio do Vale do Rio Doce.

Apesar dos municípios que compõe a RMVA adquirirem emancipação muito recente entendemos que a história do surgimento da Região do Vale do Aço é muito mais antiga, remonta à história da descoberta do ouro em Minas.

No século XVI ocorreram as primeiras tentativas de ocupação portuguesa no Vale do Rio Doce. Quatro grandes expedições marcaram estas incursões oficiais de desbravamento do futuro território das Minas: a de Francisco Bruzza de Spinosa e do padre João Aspilcueta Navarro (1554); a de Martim de Carvalho (ca. 1567); a de Sebastião Fernandes Tourinho (ca. 1572-3) e a de Antônio Dias Adorno (1574). No entanto, as primeiras expedições foram mal sucedidas em seu objetivo de encontrar riquezas minerais, não gerando uma ocupação efetiva das regiões percorridas (MORAES, 2006 apud BARBOSA 2010).

Após estas expedições, por conta das características topográficas e a densa mata que cobria o território, a região recebeu a denominação de Vale Verde. Este encontra-se numa posição estratégica entre Diamantina e Ouro Preto, Tejuco e Villa Rica denominações que recebiam na época viviam o auge na exploração mineral. Este contexto, a abertura de caminhos que ligassem a região ao litoral do Espírito Santo margeando os Rios Doce e Piracicaba, seria extremamente natural, como também o desenvolvimento da região. Contudo para evitar o contrabando e maior controle das riquezas produzidas nas minas a coroa adotou uma estratégia de proibição da utilização deste trajeto

Durante o século XVIII, após a descoberta e exploração do ouro nas minas, a Coroa procurou impedir a abertura indiscriminada de caminhos para as regiões mineradoras, buscando evitar o contrabando (MORAES, 2006 apud BARBOSA 2010).

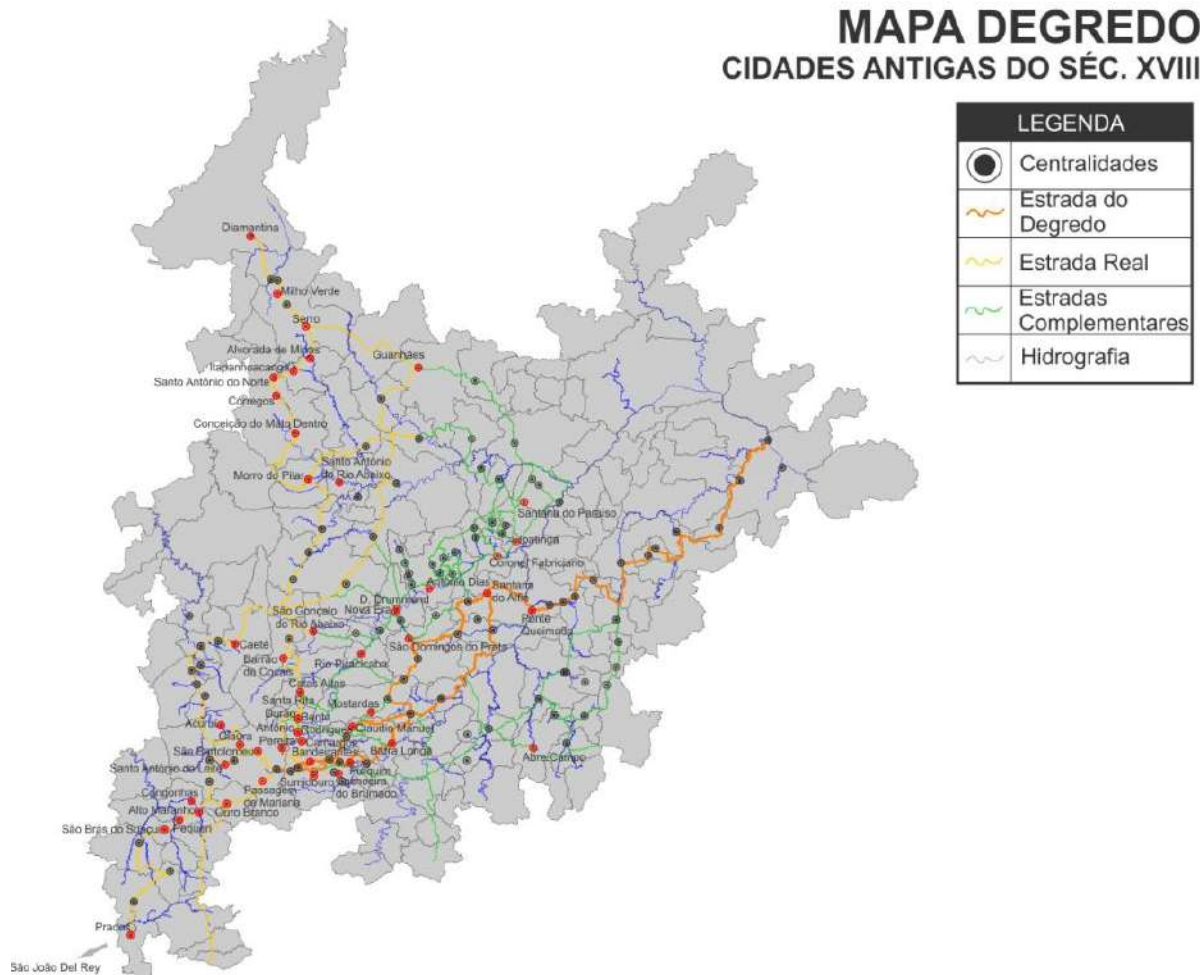
Nessa época, a região do vale verde acabou assumindo o papel de barreira do contrabando do ouro das minas. Além da proibição da Coroa de abertura de novos caminhos, a presença dos índios, sobretudo, os botocudos, aliado à topografia montanhosa, contribuíram para a restrita ocupação da região. A ocupação do Rio Doce ocorreu, praticamente, apenas na sua foz, no Espírito.(BARBOSA 2010)

Contudo para a efetivação deste controle foi necessário a construção de uma fortificação militar às margens do Rio Doce; o presídio na Barra do Cuieté (atual distrito de Conselheiro Pena). A estrada que ligava Ouro Preto ao presídio era denominada como Estrada do Degredo.

A Estrada do Degredo tinha esta denominação por conta do perdão de dívidas pela coroa para colonizadores que aceitavam o desafio de Conquista e Civilização dos Índios Botocudos, que dominavam a região. A estrada aparece em mapas encomendados pelo governo de Minas Gerais em 1778 e 1779, sua utilização ocorreu provavelmente entre 1775 a 1825, como afirma ASSUNÇÃO 2015.

(...) o caminho vai até Passagem de Mariana (distrito de Mariana) e Mariana. A partir de Mariana é possível seguir por três variantes diferentes. Uma variante, provavelmente a mais antiga, iniciando pelo Caminho dos Diamantes passando por Antônio Pereira, Bento Rodrigues, Inficionado (Santa Rita Durão), Catas Altas, Santa Bárbara, São Miguel (atual Rio Piracicaba), Boa Vista, Poço Grande, Antônio Dias Abaixo, Porto de Canoas (atual Coronel Fabriciano).(ASSUNÇÃO 2015)

Figura 2: Mapa da Estrada Real do Degredo no Séc XVIII. Notam-se já núcleos urbanos do atual Vale do Aço, enquanto que surgem novas variantes pelas estradas e caminhos que também surgiram. As localidades estão com suas denominações atuais. (ASSUNÇÃO 2015)



Fonte: Equipe do Eixo Mobilidade/PDDI

No século XIX o processo de ocupação do vale verde foi intensificado motivado pela guerra contras os índios Botocudos, Carta Régia de 13/08/1808 e reforçada pela Carta Régia de 02/12/1808.

De acordo com a Carta Régia, a Coroa Portuguesa ordenou uma guerra ofensiva aos índios botocudos e a criação de um Corpo de Soldados Pedestres, em virtude das queixas de invasões dos índios botocudos em diversas partes da Capitania de Minas Gerais, principalmente às margens do Rio Doce e seus afluentes. Foram nomeados seis Comandantes para guerra contra os botocudos. (Barbosa 2010)

Com a decadência do ciclo do ouro e os incentivos fiscais e concessão de terras cedidas a colonizadores pela coroa os conflitos contra os índios foram intensificados consolidando a ocupação da região.

Os colonizadores, imigrantes e soldados, em busca de novas riquezas, destruíam as tribos indígenas e devastavam as florestas para se apossar das terras (BRITO; OLIVEIRA; JUNQUEIRA; 1997).

Contudo é o francês engenheiro militar Guido Marlière que avança pelo vale e controla as interações com os índios na região. A presença de Marlière é de fundamental importância para o desenvolvimento da região até final do século XIX, ele constrói várias pequenas urbanizações que desempenharam importante função na configuração do vale verde.

No início do século XX o Vale Verde, agora Vale do Rio Doce sofre uma guinada em seu desenvolvimento por conta da criação da Companhia da Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM) e construção da ferrovia que tinha o traçado original que ligaria o litoral do Espírito Santo à Diamantina e teve alterado desenho alterado após a descoberta de jazidas de minério em Itabira ficando o traçado definitivo ligando o litoral a partir de Vitória à Itabira no interior de Minas Gerais, o traçado margeava os rios Doce e Piracicaba.

O transporte de carga e passageiros pela estrada de ferro incentivou o surgimento de vários povoados que tinha na estrada a possibilidade de escoamento de uma grande gama de produtos para vários centros comerciais. Este ambiente atraiu um grande número de imigrantes fazendo com que no início do século XX a região vivesse considerável crescimento populacional e econômico, que marcaram a consolidação do Vale do Rio Doce.

2.3 - O Vale do Aço e a Região Metropolitana Do Vale do Aço

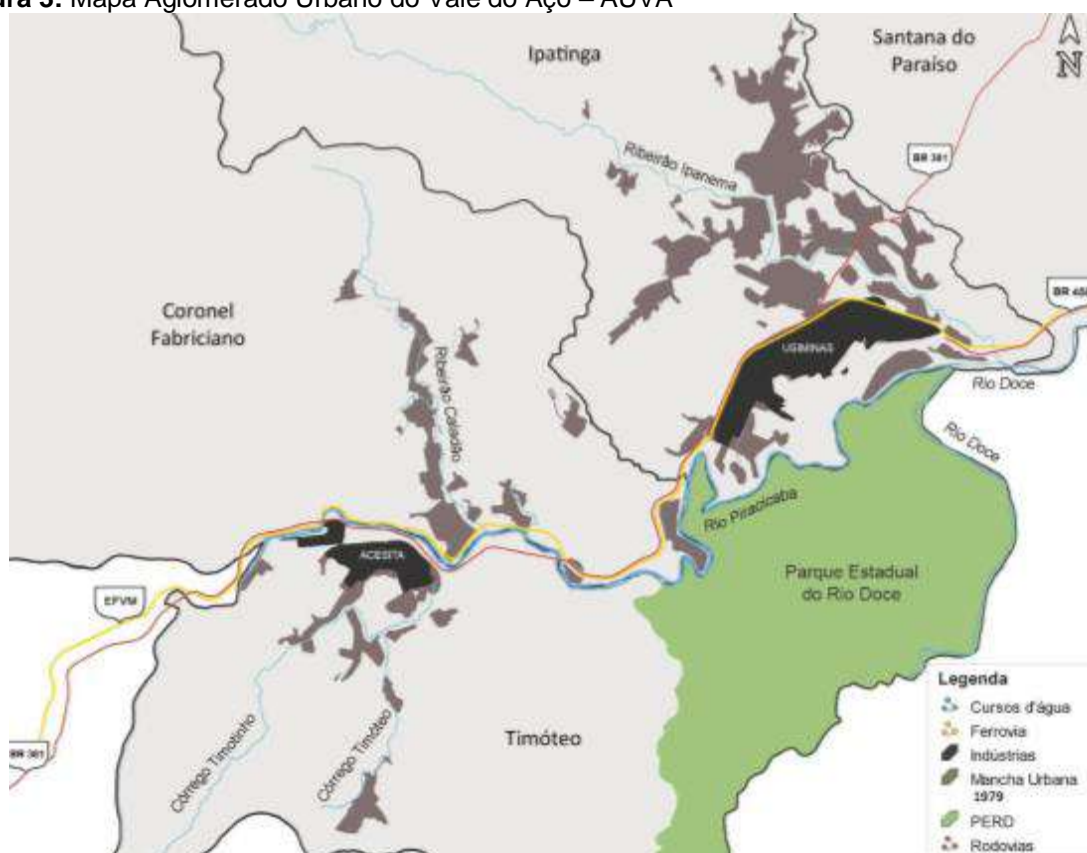
O início do que consideramos região do Vale do Aço está intimamente ligado com a mudança de traçado da estrada de ferro Vitória Minas. A descoberta do alto teor de ferro nas jazidas de minério em Itabira que motivaram a alteração do projeto original, também é fator

determinante para o entendimento de que a região tinha grande potencial siderúrgico. Com a chegada das siderúrgicas Companhia Belgo-Mineira em João Monlevade na década de 1930, ACESITA, na década 1940, e na da década de 1950, a USIMINAS, a região passa a ser reconhecida como o “eldorado das siderúrgicas”.

Santana do Paraíso foi o primeiro povoado da região a tornar-se distrito ainda no século XIX, na época Taquaraçu foi incorporado à Comarca de Conceição do Mato Dentro, depois juntamente com o distrito de Água Limpa a Mesquita, até ser emancipado em 1992. Coronel Fabriciano pertenceu aos municípios de Itabira, Ferros e Antônio Dias, e se emancipou, em 1948. Ipatinga pertenceu a Fabriciano até emancipar-se, em 1964. Timóteo, pertenceu a São Domingos do Prata e, mais tarde, a Antônio Dias e Fabriciano, até sua emancipação, em 1964.

A implantação das duas siderúrgicas, ACESITA e USIMINAS, influenciou diretamente no processo de urbanização da região. De forma linear o crescimento da mancha urbana foi estruturado ao longo do eixo formado pela BR 381 e a EFVM ligando os dois extremos ACESITA e USIMINAS na planície do Rio Piracicaba.

Figura 3: Mapa Aglomerado Urbano do Vale do Aço – AUVA



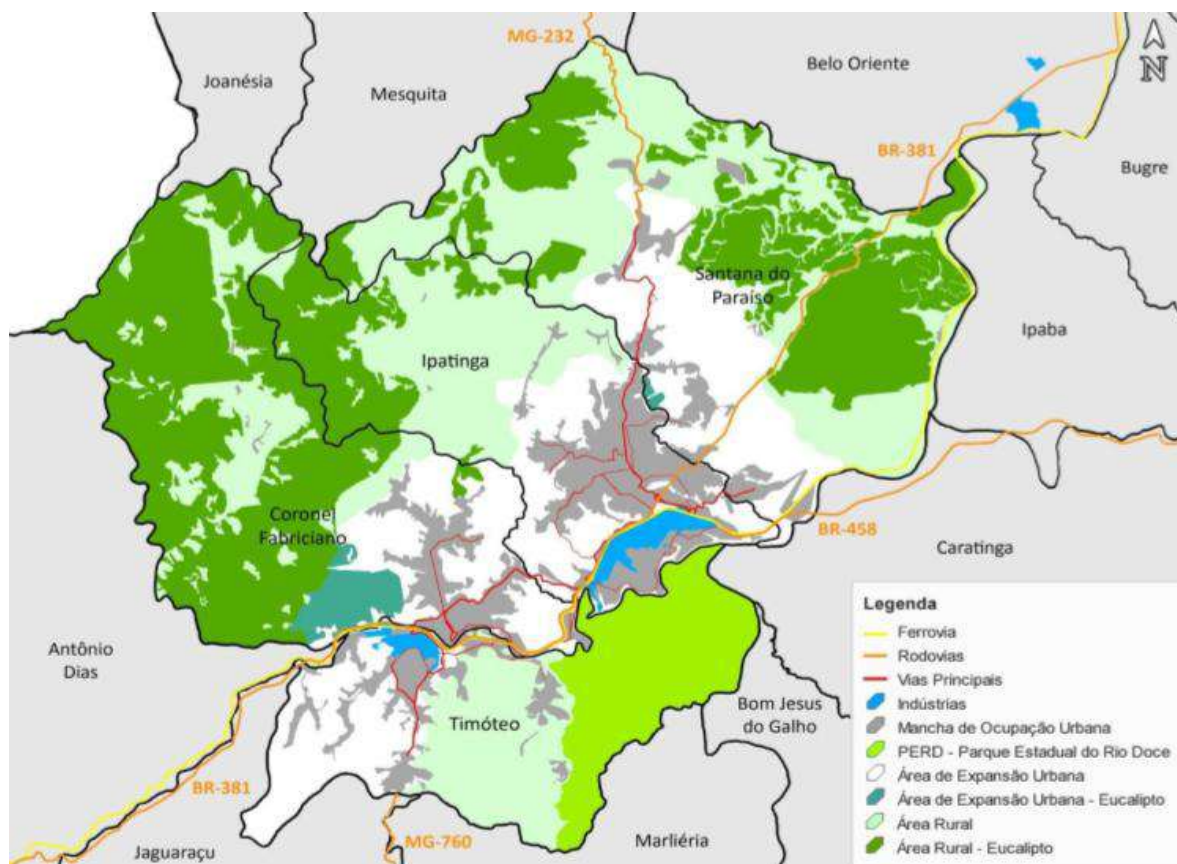
Fonte: Eixo de Ordenamento Territorial

A chegada das siderúrgicas alterou drasticamente a dinâmica de desenvolvimento da região, de um crescimento considerado tímido em relação às demais regiões do estado a uma explosão demográfica surpreendente, de maneira que no período de 1980 a 1990 o Aglomerado Urbano do Vale do Aço – AUVA - extrapola os limites dos municípios de Coronel Fabriciano, Ipatinga e Timóteo e incorpora Santana do Paraíso.

Os dados dos censos demográficos de 1950 a 1980 demonstram o alto processo de urbanização e de crescimento populacional do AUVA (...). Nas três décadas as três cidades da região, Coronel Fabriciano, Ipatinga e Timóteo, apresentaram taxas médias de crescimento anual da população e taxas de urbanização muito superiores às taxas de Minas Gerais e do Brasil.(PDDI 2014)

Desde o princípio a presença das grandes empresas moldam as cidades em que estão instaladas e impõe uma diferença econômica e de ocupação entre as cidades da RMVA, contudo, a dinâmica entre as cidades promovida pela conturbação urbana deflagra a necessidade de uma gestão integrada.

Figura 4: Mapa Areas Urbanas e Rurais da RMVA



Fonte: Eixo de Ordenamento Territorial

Em 1998 é criada a Região Metropolitana do Vale do Aço – RMVA e, em 2006 a região é elevada a região metropolitana, o que não alterou em nada as relações de planejamento entre as cidades. Em 2011 é criada a Secretaria de Estado Extraordinária de Gestão Metropolitana, um ano depois a LC N° 122 cria a Agência de Desenvolvimento da RMVA e o Decreto Estadual N°. 46.027 regulamenta a RMVA. Só em 2013 é dado início aos trabalhos da equipe do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado PDDI, finalizado somente agora outubro de 2018, ou seja, as efetivas alterações no trato da gestão da região ainda não se iniciaram.

2.4 - O Patrimônio Cultural na Região.

“(…)na grande fornalha siderúrgica e sacramenta o futuro dos povoados da foz do Piracicaba, que deixam de ser simplesmente caminho e tornam-se ponto de parada obrigatória das locomotivas, atraindo, assim, os moradores dos povoados vizinhos. Nossas matas são dizimadas para saciar o apetite de fornos mais belgo que mineiros, transformando camponês em carvoeiro e carvoeiro em operário”. (BERGO, data desconhecida)

Claudio Bergo traduz de forma contundente as consequências que a chegada das empresas siderúrgicas trouxeram para região. O crescimento modesto é substituído por um crescimento econômico e urbano intenso e é conduzido por um sistema que molda as cidades e seus habitantes a seu gosto. Como aconteceu em todas as cidades industriais no Brasil, Ipatinga e Timóteo foram concebidas para atender as necessidades das empresas que as patrocinaram.

A questão cultural sofre um impacto muito forte por conta do crescimento demográfico abrupto, caracterizado pela chegada maciça de imigrantes, de modo que nas cidades sede das indústrias a população local rapidamente passa a ser minoria. Esta situação é refletida na cultura local.

Com uma população composta por “forasteiros” os sentimentos de identidade e pertença são fragilizados caracterizando uma população com pequeno senso de territorialidade, entendido aqui como as maneiras pelas quais se reconhece e utiliza o território. Se a cultura é, Segundo BURKE 1989, um sistema de significados, atitudes e valores compartilhados, e as formas simbólicas (apresentações, artefatos) nas quais eles se expressam ou se incorporam”, há de se esperar que uma comunidade composta de forma tão

repentina, por pessoas de locais tão variados, tenha dificuldade em formar uma identidade cultural.

Este cenário ainda é mais complexo tendo em vista que as cidades ao mesmo tempo tão próximas temporalmente como fisicamente, foram formadas com vocações muito diferentes, de forma que, se há a dificuldade de um sentimento comum dentro de cada município, as relações culturais entre as cidades é ainda mais complicada.

Investidores não tardam a perceber o potencial da região que, nas décadas de 50 e 60, torna-se um Eldorado no leste mineiro. E o Vale do Aço vai sendo forjado por trabalhadores, comerciantes, empresários e muitos aventureiros. Entretanto, ideologias e interesses diversos acabaram por dividir o Vale do Aço em três municípios que, apesar de inúmeros problemas em comum, trilharam caminhos frequentemente divergentes. (BERGO, data desconhecida)

É importante frisar que o pequeno entendimento da população enquanto uma unidade que as identifica é forçada. A própria utilização do topônimo Vale do Aço, como reconhecimento de uma região, é recente e forjada. Segundo o jornalista José Rodrigues do Amaral apud LACERDA 2013, tudo aconteceu com a candidatura de Carlos Alberto Cotta para deputado estadual em 1966, que utilizou o termo Vale do Aço, como tema de campanha tentando unir os três principais municípios da região enfocando a principal base econômica destas cidades. Sendo assim, até mesmo o topônimo que os identifica como unidade não surge de forma natural como reconhecimento de pertença da comunidade e sim como reforço de uma ideologia que distancia as cidades da RMVA das outras que compõe o colar metropolitano.

Fontes históricas induzem afirmar que o topônimo “Vale do Aço” não era comumente utilizado na vida cotidiana e nem tão pouco pela imprensa escrita até os meados dos anos 60. Aliás, um jornal semanário de 1954, intitulado Folha do Vale ao trazer no frontispício o local de sua produção, é assim estampado: “Coronel Fabriciano (Vale do Rio Doce), 28 de março de 1954”. O imaginário coletivo de hoje de que “somos do Vale do Aço” é tão forte que não se ouve a idéia de que também “fazemos parte do Vale do Rio Doce”, senão o fato de saber que uma empresa chamada Companhia Vale do Rio Doce - CVRD corta a região do aço. (Lacerda 2013)

Contudo algumas manifestações culturais resistiram a esta nova dinâmica e permanecem como testemunha de um passado mais antigo, como a festa do congado em Ipatinga, que tem grupos com data de fundação mais antiga de que a da própria cidade.

Outro aspecto importante é o caráter de mobilidade de toda manifestação cultural. Ela se adapta às mudanças que ocorrem no meio social em que é praticada. Os ritos,

as manifestações, os costumes sofrem modificações, ora acrescentam, quando a contato com outras culturas, ora eliminando, quando um ritual deixa de ter significado ou se torna obstáculo.(...)

A cultura sempre tem um caráter funcional, ou seja, tem uma função bem definida para o grupo praticante. Se ela deixa de ter uma função, progressivamente vai se deteriorando até a extinção. (MIRANDA SÁ 2011)

Ou seja, se a manifestação cultural se perpetua é porque ainda é importante para a comunidade que a pratica. É dentro deste contexto que as antigas urbanizações que compõe o colar metropolitano têm função primordial para a unidade cultural entre as cidades da RMVA. Elas ainda são um testemunho de um passado comum, pois não sofreram com a massificação cultural ocorrida principalmente nas cidades sede das grandes indústrias siderúrgicas. Os testemunhos culturais destas cidades são autênticos sejam eles, materiais ou imateriais, pois são fruto do desenvolvimento da cultura popular.

(...) a cultura popular é mais autêntica, é mais vigorosa, porque é produzida sem interferências externas. É fruto do dia a dia, de uma construção comunitária, que expressa sua visão de mundo. (MIRANDA SÁ 2011)

Conhecer e valorizar a história da Estrada do Degredo e a formação dos municípios que se formaram a partir dela é um questão de reconhecimento da própria história para as cidades da RMVA.

(...)Trata-se de cuidar da conservação de edifícios, monumentos, objetos e obras de arte (esculturas, quadros), e de cuidar também dos usos, costumes e manifestações culturais que fazem parte da vida das pessoas e que se transformam ao longo do tempo. (IPHAN 2009)

2.5 - O Patrimônio Natural na Região.

Desde o princípio da ocupação da região a interação entre o homem e o ambiente natural é muito intensa, de maneira que a própria forma de desenvolvimento do Vale do Aço foi moldado pelas características ambientais da região e as relações das comunidades com este meio.

Logo nas primeiras incursões dos bandeirantes à maciça mata, os rios e a presença dos índios botocudos determinaram os desafios para o desbravamento da região. Estas mesmas dificuldades foram úteis para a coroa no controle do tráfico das minas pelo vale.

(...)com a devastação das matas: a “maleita”. As dificuldades de acesso e a insalubridade retardam a colonização da região, projeto mantido pelo Império e cumprido à risca pelo governo da província(...). Descartadas as possibilidades de utilizar o Rio Doce como via de transporte, a história da região trilha outros caminhos. (BERGO, data desconhecida)

A mata e os conflitos com os índios foram muito importantes para moldar o tipo de colonizadores que vieram iniciar a ocupação e o desenvolvimento da região. Também foram moldados por estes mesmos desafios os desbravadores que construíram a linha férrea e depois se instalaram nas cidades que surgiram a partir do desenvolvimento crescente ao longo da Vitória Minas.

No início do século XX o Vale do Rio Doce era a maior reserva de mata atlântica de Minas Gerais. Contudo, com a instalação das indústrias siderúrgicas à base de carvão vegetal as alterações mais profundas aconteceram na região; o desmatamento da mata nativa e a substituição das áreas antes utilizadas pela agropecuária por grandes plantações de eucalipto para obtenção de carvão vegetal para os fornos, moldaram o acelerado processo de ocupação e urbanização do Vale do Aço, caracterizado pelo êxodo rural nas regiões vizinhas.

O apito da Maria Fumaça anuncia os novos tempos republicanos e a Vitória Minas se apressa em conduzir nossas montanhas em direção ao Velho Mundo, enfrentando índios e malária e interligando os diversos povoados que se formam desde as primeiras chamas da siderurgia mineira. (BERGO, data desconhecida).

Apesar desta grande interação a região ainda conserva uma extensa mata nativa pouco alterada pela intervenção do homem, aja vista a presença do número de unidades de preservação existentes na região, Parque Estadual do Rio Doce, Lagoas do Rio Doce, APA Santana do Paraíso, APA Ipanema, APA Belo Oriente, RPPM Fazenda Macedônia e em implantação da APA Cocais.

No estudo verificou-se a possibilidade de interação, pela Estrada do Degredo, entre dois dos mais importantes parques do Brasil: o Parque Estadual do Itacolomi, primeira unidade de conservação do Brasil, criada em 14 de junho de 1967 em Ouro Preto e o Parque Nacional do Rio Doce PERD, que, abrangendo os municípios de Timóteo (14,1%; 5085.26 ha); Dionísio (2,6%; 93513 ha) e Marliéria (83,3%; 29956.04 ha) com maior área contínua de Mata Atlântica preservada em Minas Gerais, com 1.129 espécies vegetais registradas e área de 35.976 hectares, é o terceiro maior ecossistema lacustre do país com 150 lagos, sendo 42 localizados no interior do PERD.

A importância destas unidades de preservação se dá não só pela questão ambiental inerente a estes parques, mas também pela interação sempre existente das comunidades que formaram a região e daquelas que hoje, nela residem. Assim, mais do que unidades de conservação são patrimônios naturais fundamentais na formação cultural de todo o Vale do Aço, de forma que as áreas protegidas desempenham um papel fundamental na preservação e manutenção dos recursos naturais e culturais presentes.

Equiparam-se ao patrimônio histórico e artístico nacional e são também sujeitos a tombamento os monumentos naturais, bem como os sítios e paisagens que importe conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pela natureza ou agenciados pela indústria humana. (Decreto-Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937: Art. 1º § 2º).

3 - Considerações finais.

Dentro do contexto da pesquisa verificou-se que a principal forma de contribuição das cidades estudadas é a partir de seu potencial turístico cultural e ecológico, entendendo que o turismo é uma ferramenta útil de reconhecimento, proteção e desenvolvimento destas antigas urbanizações. Ceballos- Lascuráin (2001) afirma que as áreas naturais protegidas e os elementos culturais existentes neste contexto constituem grandes atrações turísticas e ressalta a relevância do turismo para a conservação do patrimônio natural e cultural do planeta.

Esta conclusão é corroborada pelos dados adquiridos nos levantamentos feitos utilizando as ferramentas do Zoneamento Ecológico Econômico do Estado de Minas Gerais – ZEE-MG, que permitiram várias análises das cidades foco do estudo tais como: Áreas Urbanas; Componente Humano; Componente Institucional; Componente Natural; Componente Produtivo; Exposição do Solo; Fatores Condicionantes para Implantação de Infraestrutura de Transporte; Fatores Condicionantes para o Saneamento; Integridade da Fauna; Integridade da Flora; Potencialidade Social; Prioridade para Conservação da Flora; Probabilidade de Contaminação Ambiental pelo Uso do Solo; Qualidade Ambiental; Qualidade da Água; Risco Ambiental; Vulnerabilidade do Solo à Erosão; Vulnerabilidade do Solo; Vulnerabilidade dos Recursos Hídricos; Vulnerabilidade natural; Zonas Ecológicas-Econômicas. Os dados encontrados demonstraram a potencialidade destas cidades em receber as atividades turísticas propostas.

Ainda reforçando esta tese temos os resultados dos levantamentos feitos pelo SEBRAE quanto ao potencial turístico da região (Diagnóstico Turístico - Projeto “Turismo no Vale do Aço” Circuito Mata Atlântica de Minas):

*É evidente também, o **grande potencial natural e cultural** presente em todos os municípios do Circuito para o desenvolvimento do Ecoturismo, do Turismo de Aventura, do Turismo Rural, do Turismo Cultural, do Turismo Religioso e do Turismo Solidário, entre outros.*

*Por fim, é relevante ressaltar que esta iniciativa vem de encontro com os interesses do turismo em uma perspectiva mais ampla, na medida em que está voltada para **atender os interesses da população do Vale do Aço e seu entorno**, compreendendo os municípios ora contemplados pela mesma. (SEBRAE 2011)*

Desta forma entendemos que a proposição do desenvolvimento do turismo da região é uma estratégia eficiente para que as antigas centralidades possam contribuir para o desenvolvimento desta seja pela presença dos parques ecológicos, pela possibilidade de ligação entre eles pela Estrada do Degredo, pela presença de diversos núcleos urbanos históricos de grande potencial turístico ou ainda pela infraestrutura turística adequada que já possui, mas, principalmente, pela função histórico cultural que estas cidades têm para a RMVA.

Para tal, consideramos que a principal diretriz a ser alcançada é a inserção da Estrada do Degredo (que foi construída a partir de decreto real) no Circuito Estrada Real. De forma a concretizar este eixo de desenvolvimento para todo o Vale do Rio Doce.

Contudo é importante levarmos em consideração a real função do turismo para região, que é de orientar, respeitar, valorizar e preservar o meio e as manifestações populares tradicionais e contemporâneas de maneira a possibilitar o fortalecimento da identidade e da diversidade cultural, juntamente com a participação efetiva da população.

Quando se pensa em preservar um patrimônio, é imprescindível saber com precisão o que ele realmente significa para as diversas camadas da população e quais valores se encontram ali. É preciso ter em mente que o objetivo não pode ser simplesmente manter a dimensão material daquele bem, mas sim, manter os valores representados por aquele patrimônio. Afinal, serão aqueles valores que, em última instância, farão com que aquele bem seja considerado parte do patrimônio cultural. (Vasconcelos 2014).

4 – Referências Bibliográficas.

ASSUNÇÃO, Rogério. A. **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrada do Vale Do Aço – PDDI**. Coronel Fabriciano: UNILESTE, 2015.

BARBOSA, Kênia. S. **Por Que a Gestão da região metropolitana do Vale do Aço não sai do papel?** Tese de Mestrado - Belo Horizonte: Escola de Arquitetura da UFMG, 2010.

BERGO. Cláudia. **A história do Vale do Aço**. Disponível em: <http://www.pattynet.com.br/historia-vale-do-aco.asp> . Acesso em: 12 de dez. 2014.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 25 de 30 de 1937: Art. 1º § 2º**. Rio de Janeiro, 1937

BRITO, Fausto R. A. (Coord.); OLIVEIRA, Ana Maria H. C. de; JUNQUEIRA, André C.. **A Ocupação do Território e a Devastação da Mata Atlântica**. In: PAULA, João Antônio de (Coord.). **Bio diversidade população econômica: uma região da Mata Atlântica**. Belo Horizonte: UFMG, CEDPLAR, 1997.

LACERDA. Renato S. **A Invenção do Topônimo Vale do Aço**. Disponível em: <https://prezi.com/ictlo1c35mfh/a-invencao-do-toponimo-vale-do-aco-arquitetura-politica-di/> , ACESSO EM 10 DE FEV. 2014.

MIRANDA DE SÁ, Ana Maria. C. **Entre santos, coroas e fitas: a tradição por um fio**. Ipatinga, 2011.

MORAES, Fernanda B. A. **A rede urbana das Minas coloniais: na urdidura do tempo e do espaço**. Tese. 3v. il. Doutorado em Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. in: BARBOSA, Kênia. S. **Por Que a Gestão da região metropolitana do Vale do Aço não sai do papel?** Tese de Mestrado - Belo Horizonte: Escola de Arquitetura da UFMG, 2010.

PLANO METROPOLITANO RMBH, **oficinas públicas ciclo C**, Belo Horizonte, 2010.

SEBRAE, **Diagnóstico Turístico**: Projeto “Turismo no Vale do Aço” Circuito Mata Atlântica de Minas, Ipatinga, 2011.

UNILESTE, **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrada do Vale Do Aço – Eixo de ordenamento territorial**. Coronel Fabriciano, 2015.