

Configurações da paisagem contemporânea de Maria Ortiz, em Colatina, Espírito Santo, Brasil: linhas de desenho, evolução e transformação

Eneida Mendonça^a, Jorge Correia^b, Leandro Grandi^c

^a Universidade Federal do Espírito Santo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Vitória, ES, Brasil.

E-mail: eneidamendonca@gmail.com

^b Universidade do Minho, Lab2PT, Escola de Arquitetura, Arte e Design, Guimarães, Portugal.

E-mail: jorge.correia@eaad.uminho.pt

^c Universidade Federal do Espírito Santo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Vitória, ES, Brasil.

E-mail: leandrotgrandi@hotmail.com

Submetido em 06 de junho de 2025. Aceito em 30 de setembro de 2025.

<https://doi.org/10.47235/rmu.v13i2.483>

Resumo. Condenado o rio Doce pela poluição e bloqueado o acesso pela estrada de ferro, a aproximação a Maria Ortiz faz-se por pista de terra, comprimida entre o rio e os trilhos, em Colatina, estado do Espírito Santo, Brasil. O objetivo é debater a configuração da paisagem alterada por interesses econômicos, provocando mudanças comportamentais, destacando o núcleo de implantação urbana e as principais linhas de desenho, evolução e transformação. A forma urbana é percebida por ao menos oito linhas paralelas: o rio, a margem, uma faixa de vegetação, o construído, a rua, o muro, os trilhos e os blocos de granito. Algumas destas linhas, que historicamente foram de continuidade e integração, tornaram-se de separação ou exclusão, tendo o muro, como fator de disrupção recente, acentuando o bloqueio provocado pelo fluxo econômico que circula pelos trilhos, mas não beneficia Maria Ortiz, e a obliteração do rio contaminado pela lama de minério, sem proveito piscícola. A metodologia, com eco histórico e conformação física, considera especialmente a relação com a principal referência geográfica protagonizada pelo curso do rio. A morfologia urbana, estudada na longa duração pode contribuir para conciliação de interesses econômicos externos aos sociais da população, que resiste e reivindica direitos ao sítio e à paisagem ribeirinha.

Palavras-chave. morfologia urbana, paisagem, Maria Ortiz, Colatina

Introdução

O objetivo deste artigo é debater resultados da análise da configuração da paisagem atual do núcleo urbano de Maria Ortiz, situado no município de Colatina, estado do Espírito Santo, Brasil. Trata-se de uma pequena povoação ribeirinha que apresenta um cenário de progressivo isolamento territorial e fragmentação espacial. Às margens do rio Doce, condenado pela poluição decorrente do rompimento da barragem em Mariana, em

Minas Gerais, em 2015, esse pequeno núcleo já tinha, nessa ocasião, seu acesso e integração territorial severamente comprometidos pela infraestrutura ferroviária e por instalações logísticas associadas ao transporte de blocos de granito bruto. Em função disso, a aproximação ao local, faz-se por uma pista de terra comprimida entre o curso fluvial e os trilhos. A localização e configuração atual do povoado de Maria Ortiz encontram-se na Figura 1.

O presente estudo dá destaque ao seu pequeno núcleo de implantação urbana e as principais linhas de desenho, evolução e transformação. A análise proposta está fundamentada na morfologia urbana enquanto campo disciplinar que, segundo Moudon (1997), ocupa-se do estudo sistemático da forma física das cidades, suas transformações históricas e os processos socioeconômicos que as moldam. Conforme destacado por Conzen (2004), esta abordagem possibilita compreender a paisagem urbana como

resultado de construções sociais ao longo do tempo, mediadas por diferentes agentes, interesses e contextos históricos específicos. Assim, o artigo considera princípios da história, com foco na longa duração e na configuração física, estruturada a partir do rio Doce, principal referencial geográfico e paisagístico. A linha do tempo (Figura 2) expõe os principais marcos temporais do processo de ocupação local, comentados a seguir.

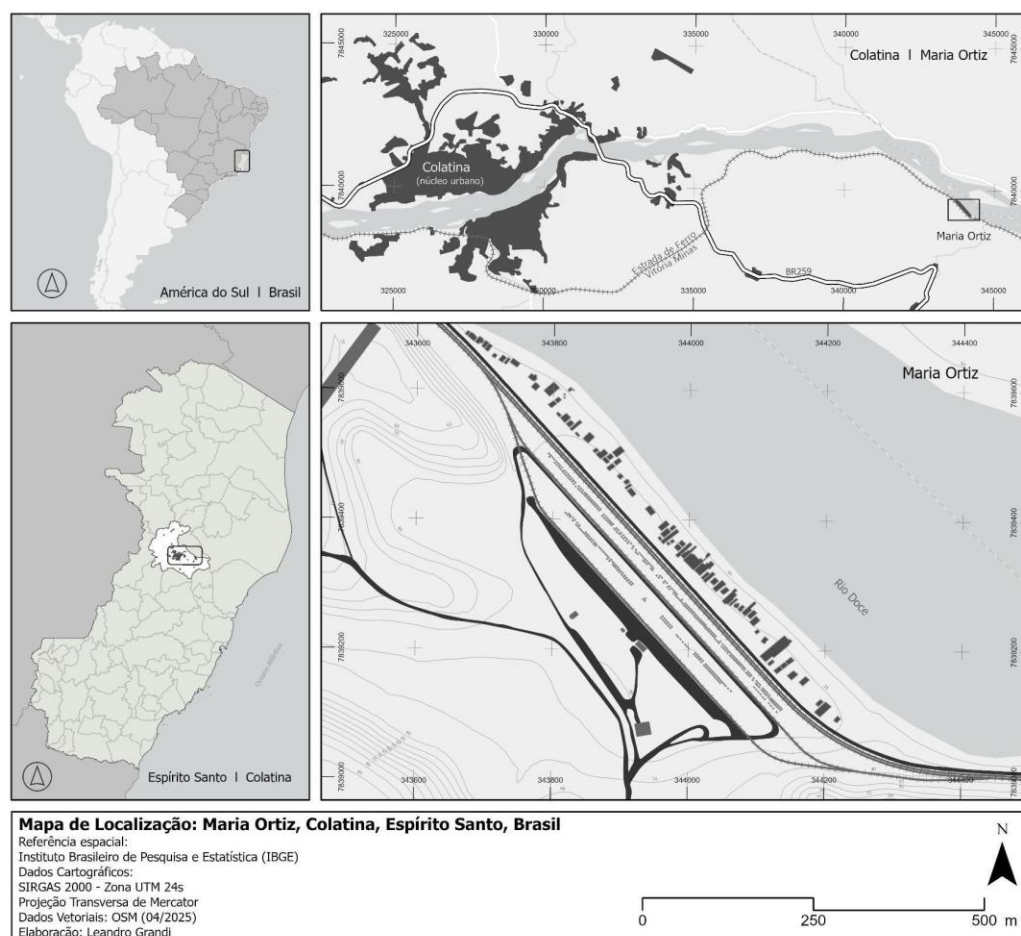


Figura 1. Localização de Maria Ortiz, Colatina – ES, Brasil (fonte: elaborada pelos autores)



Figura 2. Linha do tempo em Maria Ortiz (fonte: elaborada pelos autores)

Formada a partir de colônia de pescadores, em uma antiga fazenda às margens do rio Doce, Maria Ortiz, inicialmente, era constituída por uma faixa de residências ribeirinhas, anexadas ao rio. No lado terrestre, uma grande planície,

cercada por morros mais elevados, constituía a envolvente. Relatos históricos indicam a presença de equipamentos comunitários básicos, como um campo de futebol, um pequeno estabelecimento comercial, uma

escola primária e a Igreja de Nossa Senhora das Cabeças, cuja data de construção é incerta,

mas estimada em torno de 1916 (Figura 3) (Cavazzoni, 2022).



Figura 3. Croqui de Maria Ortiz no passado (fonte: autores, conforme relatos locais)

Em 1948, a trajetória socioterritorial de Maria Ortiz sofreu uma primeira inflexão significativa quando a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM)¹ alterou seu traçado, passando a incluir a localidade em seu itinerário. Esta modificação resultou na construção de uma estação ferroviária na comunidade, o que inicialmente representou um impulso ao desenvolvimento local. A partir desse marco, a vila alcançou relativa prosperidade entre as décadas de 1950 e 1970. A estação ferroviária ativa favorecia o deslocamento dos locais, além de propiciar a venda de produtos aos passageiros que vinham de outros lugares. Dentre os produtos, além de lanche para a viagem, era comum a comercialização de pescado, inclusive por encomenda (Cavazzoni, 2022).

Na década de 1970, alterações na lógica operacional e administrativa da Estrada de Ferro Vitória a Minas, culminaram na demolição da estação de Maria Ortiz, seguindo um padrão também aplicado em outras localidades ao longo da ferrovia (Cavazzoni, 2022). O fluxo ferroviário permaneceu, porém, apartado da comunidade, e sem atendê-la, servindo apenas de canal para transporte de mercadoria entre a região mineradora em Minas Gerais e o complexo portuário em Vitória.

Em 2006, a implantação de um terminal intermodal para manejo e transporte de blocos de granito em Maria Ortiz (Albani, 2012;

Assis, 2022) representou uma nova e significativa ruptura na morfologia e nas relações espaciais da comunidade. Este equipamento logístico passou a ocupar grande parte da área de planície que anteriormente estava disponível para uso e circulação, modificando completamente a organização espacial preexistente. A linha férrea, em conjunto com a muralha formada pelos blocos de granito ali depositados, passou a funcionar como barreira físico-espacial, separando inclusive os moradores de sua igreja, que se encontra atualmente isolada dentro do complexo logístico e sem uso. No bojo desta nova configuração de usos, o entorno, até então rural, passou a abrigar empreendimentos industriais e logísticos, atualmente instalados ou em fase de implantação.

Desde 2015, a comunidade de pescadores de Maria Ortiz, do mesmo modo como as demais ao longo do rio Doce, foi obrigada a deixar essa função, a partir da poluição do rio, causada pelo rompimento de barragem de minério em Mariana (Minas Gerais), a montante (Zanotelli, 2015). A empresa responsável foi levada a repassar, atendendo à ação judicial, mensalmente, valor supostamente compensatório pelo impedimento da pesca, direcionado somente aos pescadores registrados e não, por exemplo, aos seus familiares, que antes, de modo informal, atuavam também, na

atividade de pesca, contribuindo para o sustento da família.

Segundo dados da Receita Federal do Brasil (2025), a empresa que operava o terminal intermodal para transporte de blocos de

granito foi extinta, e com isso, suas atividades foram encerradas em 2024. Contudo, os aparatos de seu funcionamento (cargas, equipamentos, cercas, muros, gruas) ainda permanecem, e continuam a impedir uso e circulação ao local, pela população (Figura 4).

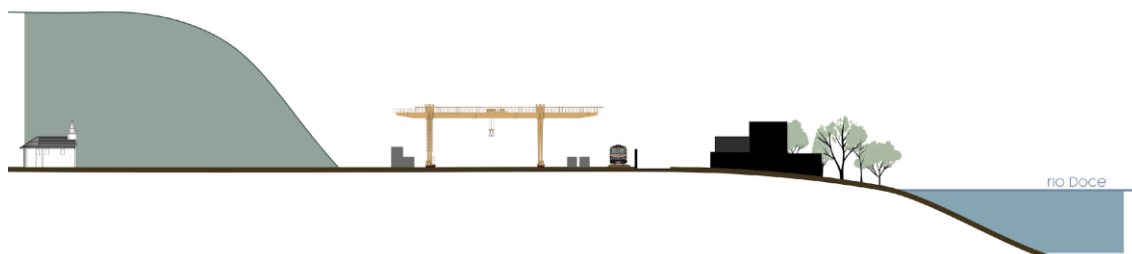


Figura 4. Corte transversal esquemático (fonte: elaborada pelos autores)

Deste processo, resultou um conjunto urbano estreito e alongado, constituído por apenas uma fiada de construções justapostas entre o rio e os trilhos e uma população que resiste, conserva a memória de tempos passados, ao mesmo tempo que almeja tempos melhores.

Tendo como mote a direção do rio Doce, que a despeito de poluído, é exuberante na paisagem, buscando a compreensão da forma urbana e considerando os efeitos físicos gerados a partir das diversas etapas aqui relatadas, é possível distinguir na configuração física de Maria Ortiz, linhas paralelas de desenho, que demonstram evolução e transformação (Figura 5). Estas três dimensões fundamentais, linhas de desenho, evolução e transformação, são a base de análise do estudo. As linhas de desenho correspondem à configuração atual do assentamento e as alterações graduais ocorridas ao longo do tempo; os processos de evolução relatam as dinâmicas de rupturas e descontinuidades a partir das referidas alterações; e as dinâmicas de transformação evidenciam a forma urbana resultante e respectiva setorização, acompanhada de interpretação. Estas dimensões são articuladas, visando compreender como a configuração da paisagem contemporânea de Maria Ortiz reflete os processos de apropriação territorial e as disputas pelo espaço, que caracterizam sua trajetória.

O recorte espacial compreende então, o núcleo urbano de Maria Ortiz e seu entorno imediato, com especial atenção à faixa entre o rio Doce

e a ferrovia. A metodologia adotada combina a análise documental (escrita, visual e cartográfica), pesquisa de campo com levantamento fotográfico e métrico, e depoimentos de moradores locais. A sistematização dos dados obtidos permitiu produzir novos registros desenhados e identificar marcos temporais significativos, que estruturam a narrativa proposta neste artigo. A análise parte da hipótese de que as linhas paralelas identificadas no sítio, outrora elementos de integração e continuidade, converteram-se progressivamente em barreiras e fatores de fragmentação espacial, comprometendo a própria identidade do lugar, como demonstrado a seguir.

Linhas de desenho, evolução e transformação

A linearidade e paralelismo, percebidos pela análise morfológica contemporânea de Maria Ortiz, decorrem de condições locais e externas, conflitos e disputas de/no espaço. A combinação de atores e agentes criou no distrito uma condição particular, que morfológicamente pode ser entendida (lida), como já indicado, a partir de oito linhas (paralelas), que definem, não apenas a organização espacial do assentamento, mas também as relações sociais e as dinâmicas territoriais que ali se estabelecem (Figura 5). Além disso elas expressam a atual configuração da paisagem urbana, ao mesmo tempo que contam a história local e suas cicatrizes e marcas.

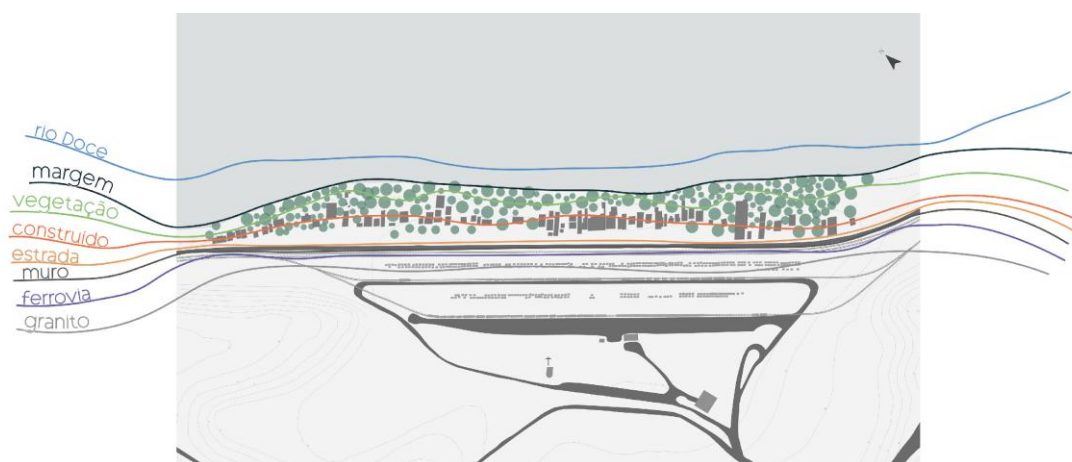


Figura 5. Linhas de desenho em Maria Ortiz (fonte: elaborada pelos autores)

Linhas de desenho

O rio Doce desde a gênese da vila, constituiu-se como o elemento primordial na estruturação da paisagem de Maria Ortiz. Seu curso sinuoso, orientado no sentido oeste-leste neste trecho, estabelece o limite natural do assentamento e representa historicamente o principal vetor de ocupação do território. Como afirma Conzen (2004), elementos naturais dessa magnitude frequentemente atuam como fatores condicionantes na gênese e evolução dos assentamentos humanos. Historicamente, o surgimento de novos núcleos urbanizados associado a alguma espontaneidade sempre se referenciou a marcos geográficos importantes como margens ribeirinhas ou seus atravessamentos, com eles estabelecendo paralelismos e/ou perpendicularidades. Trata-se de um procedimento culturalmente enraizado na formação de cidades medievais europeias, ecoando no urbanismo americano e brasileiro até o século XX (Morris, 1979; Teixeira, Valla, 1999).

O rio, que outrora representava fonte de subsistência e elemento integrador das atividades cotidianas da comunidade, hoje se tornou ambíguo: mantém sua imponência física, de relevância visual e limite, mas perdeu sua função socioeconômica após contaminação, como já mencionado, em 2015 (Zanotelli, 2015). Esta transformação funcional do rio, sem correspondente alteração física, ilustra o que Moudon (1997) caracteriza como dissociação entre forma e função no processo de evolução morfológica. Embora a atividade pesqueira ainda ocorra pontualmente, a incerteza quanto à

salubridade do pescado, combinada com o desestímulo ao consumo comercial causado pela desconfiança generalizada, compromete, severamente, possibilidades de retorno à importância que a pesca tradicionalmente representou para a comunidade. Não só como origem, mas também como molde para as demais, o rio Doce estabelece-se como a primeira linha. Dela/dele são delineados os elementos seguintes, criados paralelamente à sua própria motivação, mas moldados pelo rio (Figura 6).

A segunda linha identificável na morfologia de Maria Ortiz é a margem do rio, que atua como zona de transição entre o elemento natural (rio) e o ambiente construído/alterado (terra), articulando embarcações, pessoas e uma franja natural intermitentemente anfíbia. Esta faixa, de largura variável ao longo do assentamento e cuja demarcação oscila mediante a cota do caudal do rio, historicamente funcionou como espaço de mediação, onde se desenvolviam atividades relacionadas à pesca e ao lazer. Esse pequeno espaço é um dos principais ordenadores do ambiente construído. De fato, edificar à margem do rio é, propriamente, uma forma de estabelecer uma conexão cotidiana com ele.

A margem ribeirinha, que tipologicamente corresponderia à "franja" ou borda urbana, sofreu esvaziamento funcional concomitante ao do próprio rio. A desativação oficial da pesca resultou na redução dos usos cotidianos deste espaço. Por mais que a população ainda permaneça no local, as práticas espaciais da comunidade e seu modo de relacionamento com o rio foram significativamente alterados (Figura 7).

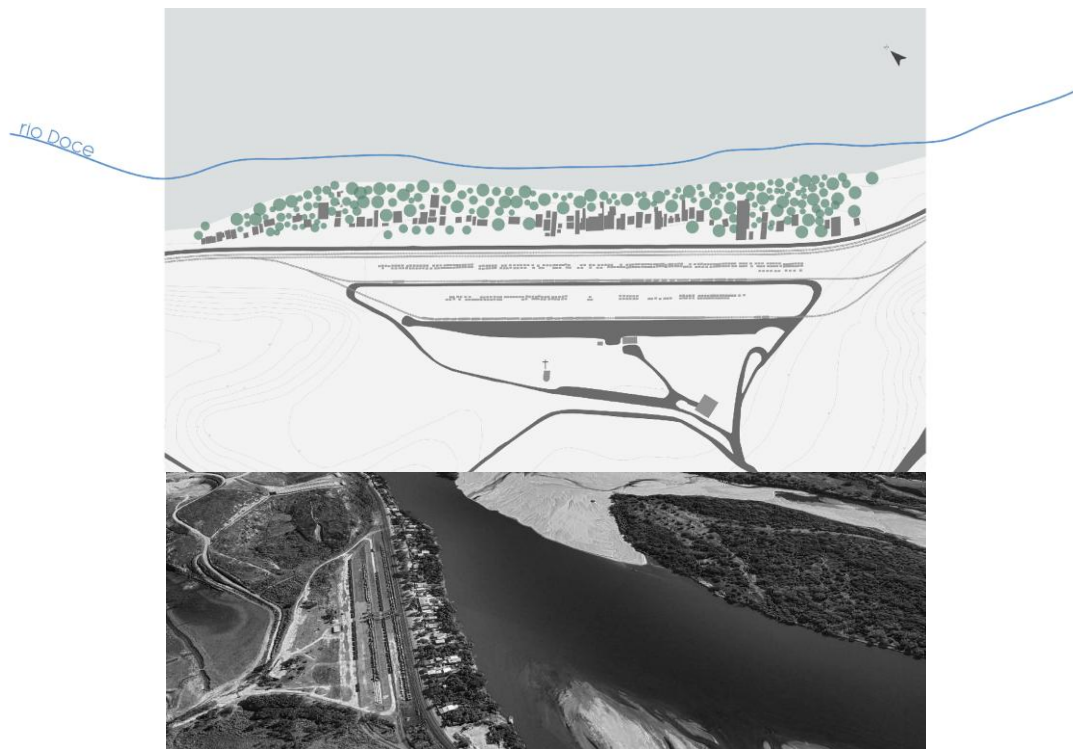


Figura 6. Rio Doce, primeira linha (fonte: Maxar, 2025, modificada pelos autores)

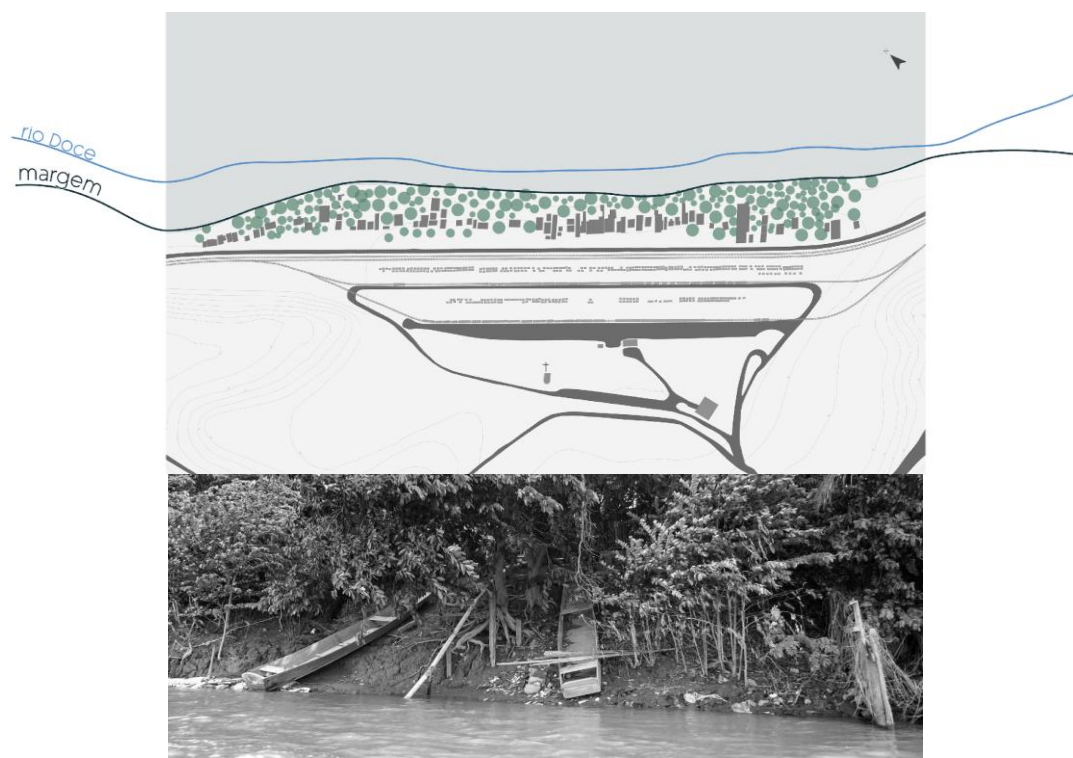


Figura 7. A margem ribeirinha, segunda linha (fonte: acervo dos autores, 2024)

Entremeada com o construído, está a terceira linha, constituída por uma faixa de vegetação, mais densa, próxima ao rio, e mais esparsa próxima à estrada. Essa porção, que antes da implantação do povoado existia de modo livre e natural, é marcada por espécies arbóreas de médio e grande porte, algumas frutíferas, que

trazem algum proveito, além da sombra para os moradores (Figura 8). Ela também compreende, junto à margem (segunda linha), uma estrutura de transição, intermediária, nesse caso, entre o elemento natural (rio) e o ambiente construído (edificações). Nesse contexto de transição, a terceira linha

apresenta tanto elementos da natureza, marcados pela presença da vegetação, quanto alterações, considerando o plantio e substituição de espécies bem como, acréscimos de elementos construídos de apoio

às atividades dos residentes. A característica contínua dessa linha vegetada adquire significativa importância pelas funções sociais e ambientais que possibilita.

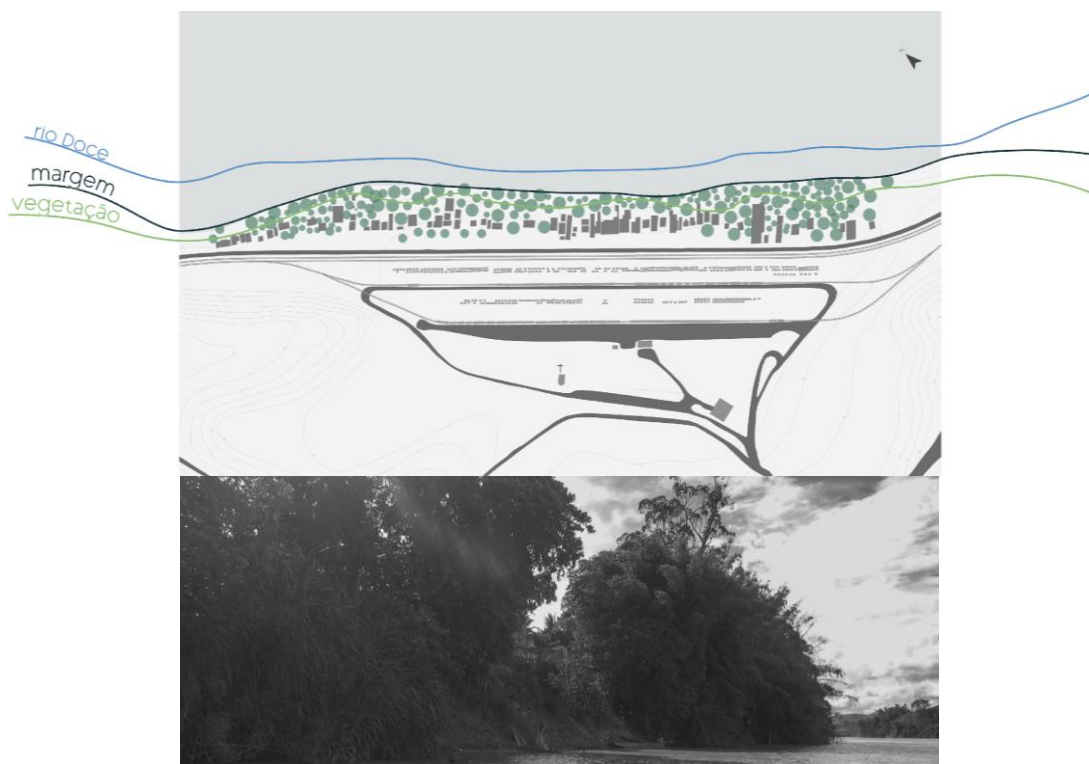


Figura 8. A faixa de vegetação, terceira linha (fonte: acervo dos autores, 2024)

O quarto elemento morfológico identificado é a estreita faixa de edificações que constitui o núcleo urbano propriamente dito de Maria Ortiz. Esta "mancha esguia do construído" caracteriza-se por uma ocupação linear, composta por edificações justapostas ou muito próximas, formando um conjunto contínuo e relativamente homogêneo. Essa tipologia é apresentada por Panerai (2006) como proveniente de um crescimento linear, moldado, principalmente, por um elemento externo (nesse caso, o rio, natural), que o autor chama de "barreira". O rio impede a extensão do tecido em um sentido não linear e, simultaneamente, direciona-o para seu contorno. Esse fenômeno, descrito pelo autor citado, pode ser observado, ainda, quando se percebe que o perímetro de contato com o rio é quem dita a divisão fundiária.

A disposição do tecido edificado reflete o processo histórico de ocupação do território e evidencia as limitações impostas pelos elementos naturais e infraestruturais. Como observado por Albani (2012), a morfologia urbana de pequenos núcleos às margens de

cursos d'água na região de Colatina, como Maria Ortiz, frequentemente apresenta este padrão linear, condicionado pela topografia e pela presença de infraestruturas de transporte (Figura 9).

Paralela às edificações, a rua de terra batida constitui a quinta linha. É difícil dizer se esse elemento foi estruturante da aglomeração, ou se foi por ela estruturado; contudo, pode-se entender que são indissociáveis. De fato, se a rua surge do caminho de ligação às várias edificações, por outro lado decorre do percurso natural que, por terra, se pode fazer paralelo ao rio, comprimindo o casario entre as duas vias de comunicação (rua e rio) antes da implantação da estrada de ferro. Esta via é o único eixo de circulação interna do assentamento e estabelece a ligação com a rodovia que dá acesso à Maria Ortiz (BR259). Embora sua relevância funcional seja considerável para o núcleo (sendo o único espaço destinado à mobilidade local), a precariedade material desta via – não pavimentada e sem infraestrutura adequada – é evidente. Em um contexto local, a estrutura

da via também indica desigualdades e contrastes, visto que há outras estradas com

melhores estruturas, servindo às indústrias próximas (Figura 10).

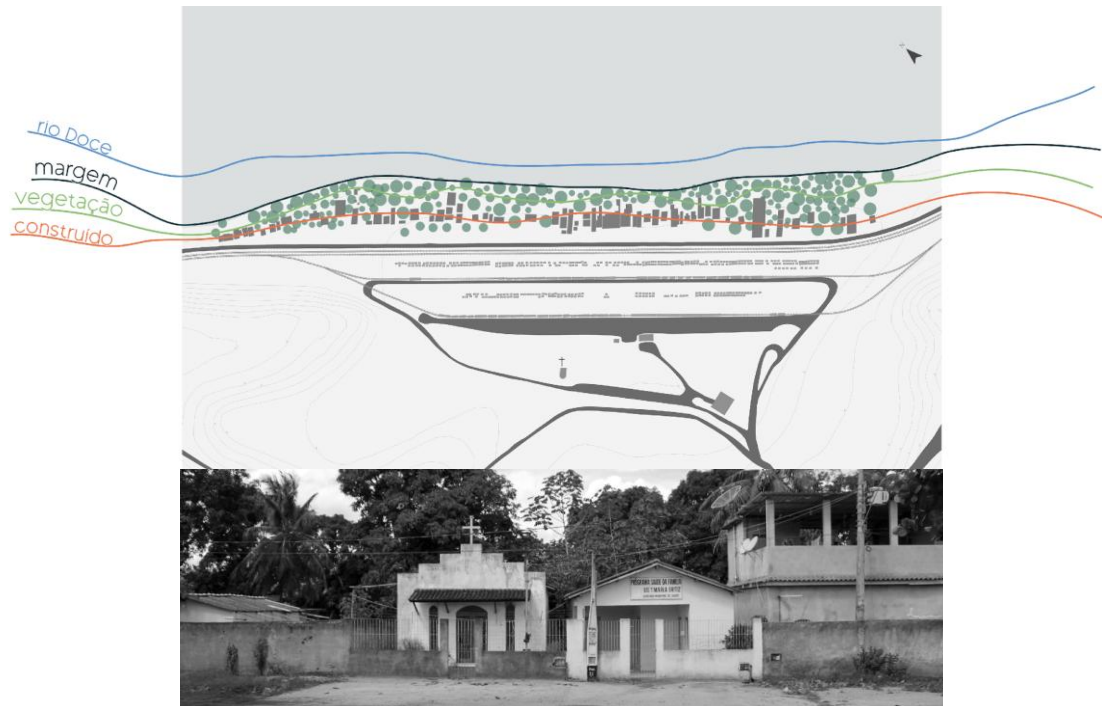


Figura 9. O conjunto edificado, quarta linha (fonte: acervo dos autores, 2024)

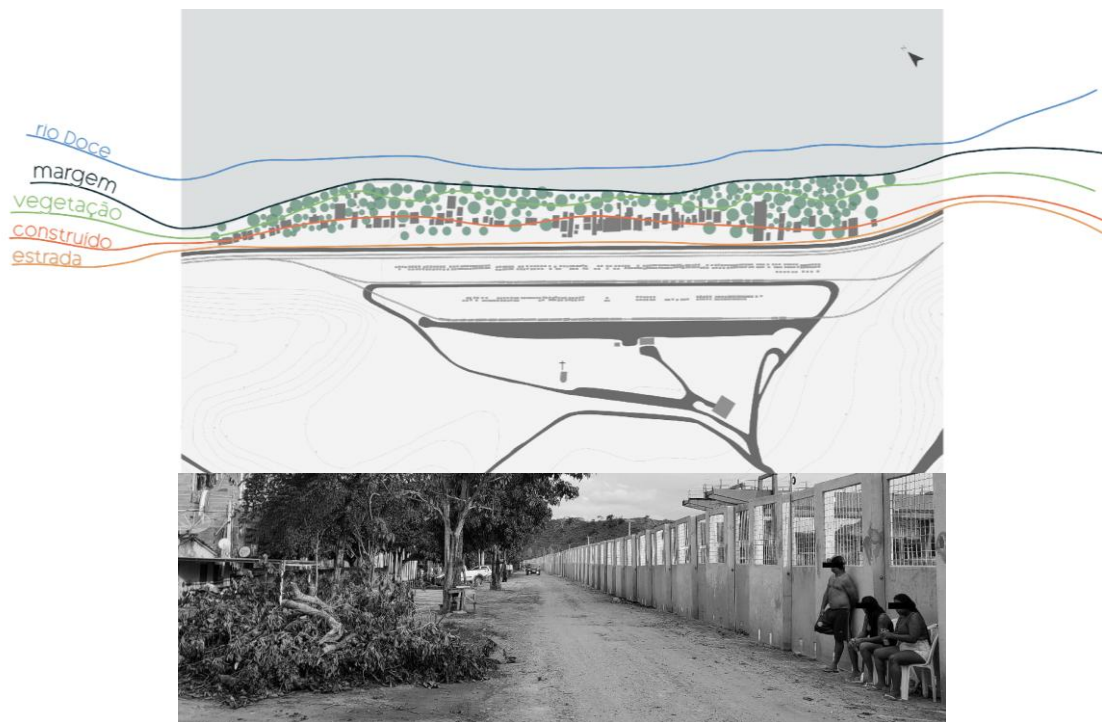


Figura 10. A rua de Maria Ortiz, quinta linha (fonte: acervo dos autores, 2024)

O sexto elemento morfológico identificado é os trilhos da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). Esta infraestrutura linear, presente no território desde 1948, representa simultaneamente um vetor histórico de desenvolvimento e uma das primeiras

barreiras físicas artificiais do assentamento. Nas décadas subsequentes ao seu estabelecimento, a estação funcionava como ponto nodal de atração e distribuição (Lynch 1960), contrariando a tendência linear do comportamento de Maria Ortiz. Desde os anos

de 1970, com a sua desativação, os trilhos não estabelecem mais relação funcional com a comunidade, servindo exclusivamente ao transporte de cargas que atravessam o território, sem interagir com ele. Esta transformação ilustra novamente uma dessincronização entre forma e função. Os trilhos permaneceram fisicamente, mas perderam totalmente sua vinculação original

com as dinâmicas socioespaciais local, mantendo somente a de infraestrutura na escala estadual, regional, remetendo à ligação Minas Gerais – Espírito Santo, e internacional, ao relacionar-se à exportação de produtos a partir do porto em Vitória. No caso de Maria Ortiz, o trem, a partir de então, passou a ser fonte de ruído diário, poeira de minério e perigo (Figura 11).

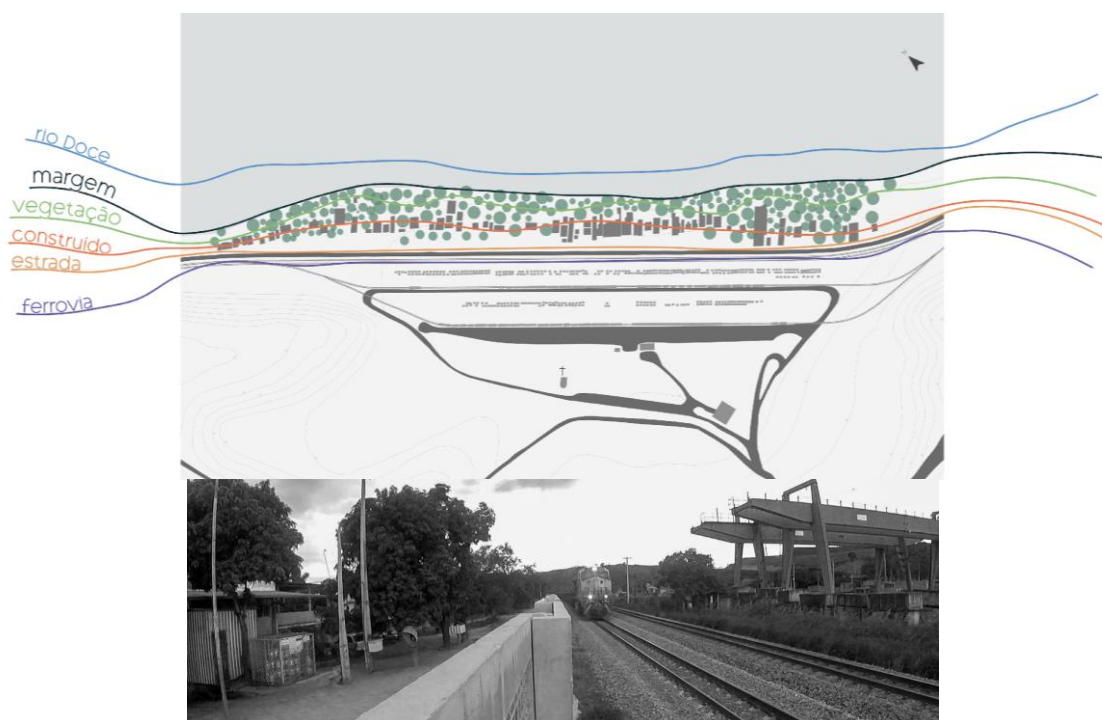


Figura 11. Os trilhos da EFVM, sexta linha (fonte: acervo dos autores, 2024)

O sétimo elemento identificado são os blocos de granito bruto, enfileirados ao longo da linha férrea. Estes, associados, também ao terminal intermodal instalado em 2006, constituem uma nova fronteira espacial que acentua o isolamento da comunidade. A disposição dos blocos, que formam verdadeiras muralhas artificiais na paisagem, exemplifica o processo de transformação morfológica imposto por dinâmicas econômicas exógenas, sem consideração às preexistências ou às necessidades da comunidade local. Sua aparição, em conjunto com o terminal, selou a separação entre a comunidade e a igreja de Nossa Senhora das Cabeças, que ficou isolada, dentro do perímetro de manobra de cargas. A barreira, não só separa o acesso, mas obstrui também a visualização da igreja, tal qual a da antiga paisagem da planície cercada por morros. Mais ainda, esta barreira sela a comunicação visual entre o povoado, compactado contra o rio, e o desenvolvimento

industrial que acontece associado à hinterlândia (Figura 12).

O oitavo e último elemento na morfologia contemporânea de Maria Ortiz, considerado na perspectiva cronológica, é o muro que separa o assentamento da área ocupada pelo terminal intermodal (Figura 13). Este elemento é de implantação recente na história local. Foi estabelecido para separar a comunidade dos trilhos e evitar acidentes. O muro, com cerca de três metros de altura e feito de concreto, representa uma ruptura significativa da continuidade com seu entorno e paisagem. A construção do muro, metaforicamente, simboliza considerar que o espaço de vida da comunidade se limita às residências, desconsiderando a importância da paisagem, do espaço livre, das heranças históricas e da participação no desenvolvimento local e regional.

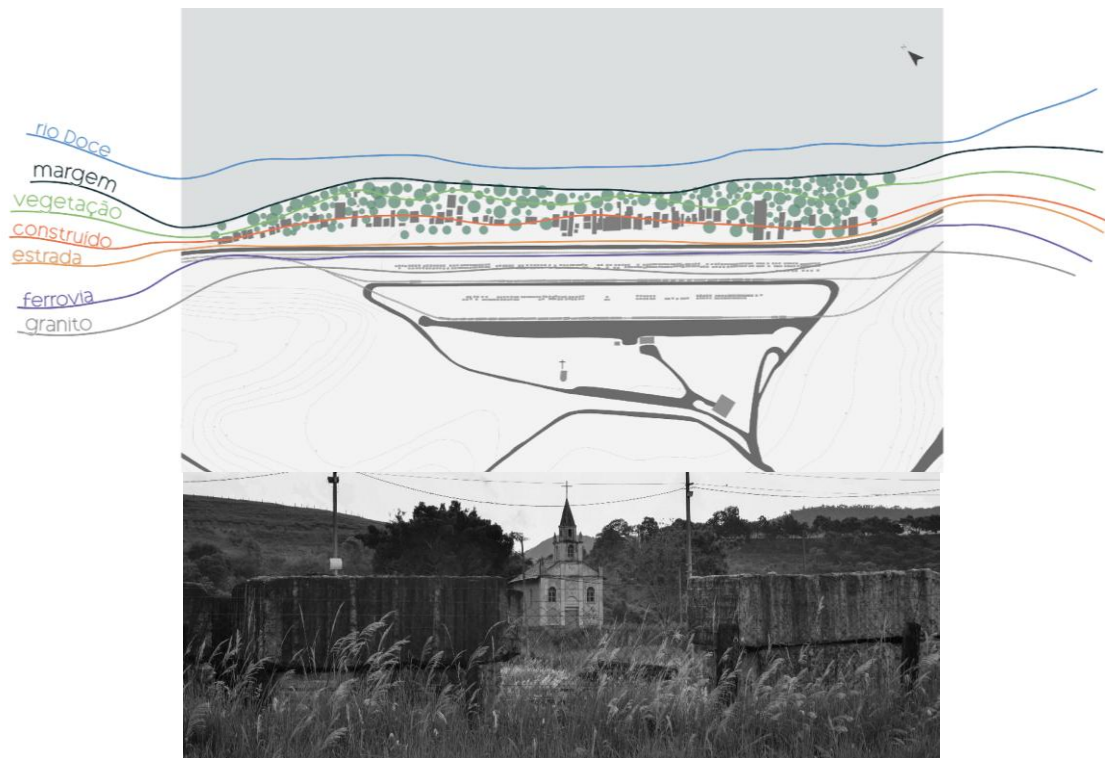


Figura 12. Muralha de granito, sétima linha (fonte: acervo dos autores, 2024)

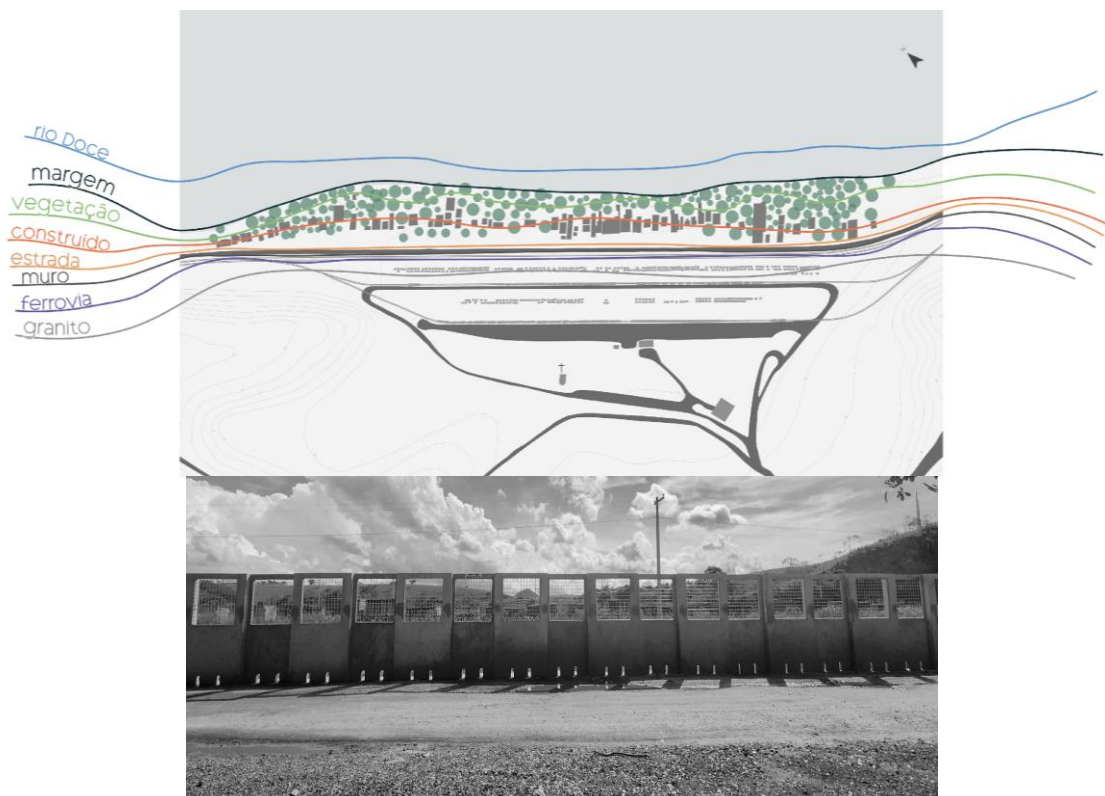


Figura 13. O muro, oitava linha (fonte: acervo dos autores, 2024)

Evolução

A análise das oito linhas paralelas que estruturam a morfologia contemporânea de Maria Ortiz revela um processo de evolução gradativo de intervenção na paisagem,

marcado pela progressiva fragmentação do território e pela ruptura de relações socioespaciais historicamente estabelecidas.

Acompanhando-se a síntese representada pela linha do tempo (Figura 2) e pela abordagem

acerca das linhas de desenho, é possível constatar que antes do estabelecimento da sexta linha, correspondente à ferrovia, em 1948, as paralelas, até então estabelecidas, não impediam e, nem sequer, dificultavam

qualquer movimento da população, perpendicular ou transversal a essas linhas (Figura 14). A prática de vida e a economia local se relacionava ao ambiente rural de proximidade e contato.

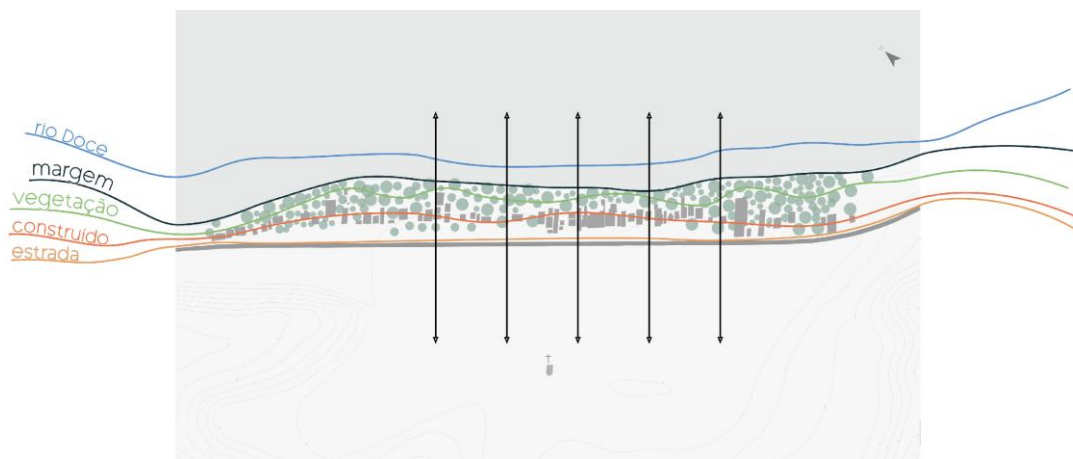


Figura 14. Condição inicial: movimento perpendicular/transversal pleno (fonte: elaborado pelos autores, 2024)

A sexta linha marcada pela ferrovia estabeleceu novas práticas sociais, como a comercialização de produtos e ampliação das formas de deslocamento da população, propiciadas pela construção da estação de passageiros na localidade. No contexto dos deslocamentos locais, com a instalação desta linha percebeu-se uma nova dinâmica na apropriação do lugar pela população, visto que a travessia ferroviária passou a requerer

atenção, quanto ao risco de vida representado pela distinção extrema entre o fluxo de trem versus o fluxo de pessoas a pé. Ainda assim, não havia impedimento à essa travessia, exceto, quando da passagem de trens. Nota-se, no contexto evolutivo, alguma inserção de modos de vida urbano, mesmo mantidas as atividades do setor primário de produção como a pesca e agricultura (Figura 15).

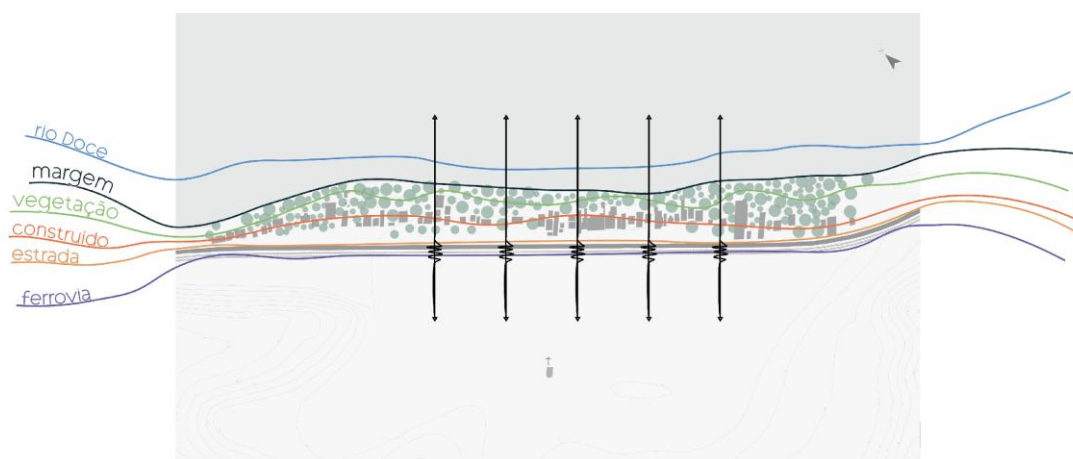


Figura 15. Condição intermediária: movimento perpendicular/transversal tenso (fonte: elaborado pelos autores, 2024)

No entanto, os riscos permaneceram e a urbanidade regrediu a partir da década de 1970, com a manutenção do fluxo ferroviário, porém, sem parada de passageiros em Maria Ortiz. A estação ferroviária foi demolida; o fluxo de mercadorias, sobretudo minério, ao porto tinham prioridade, sobre o de

passageiros. Este momento assinala, ainda hoje, uma obstrução com consequências de difícil reversão para o devir de Maria Ortiz. A ela vieram somar-se novas causas humanas de separação e alienação, alterando as dialogantes permeabilidades entre as cinco

linhas morfológicas paralelas anteriores (Figura 16).

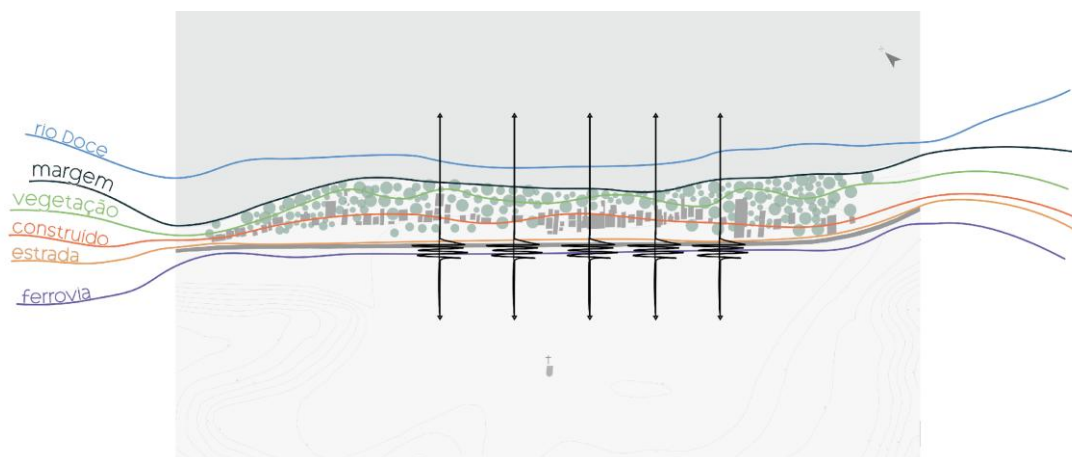


Figura 16. Condição avançada: movimento perpendicular/transversal com tensão ampliada (fonte: elaborado pelos autores, 2024)

A sétima linha instalada a partir de 2006, com o terminal intermodal de cargas, marca a ruptura perpendicular e transversal de fluxos entre linhas, segregando a comunidade e afastando-a de sua igreja, construída em 1916. Embora o aspecto mais aparente desta linha sejam os blocos de granito, a separação de fato

foi instituída pela construção de uma cerca, que se estabeleceu como uma linha adicional entre a ferrovia e os blocos de granito, não para proteger a população de possíveis riscos em relação ao fluxo ferroviário, mas para proteger a carga armazenada (Figura 17).

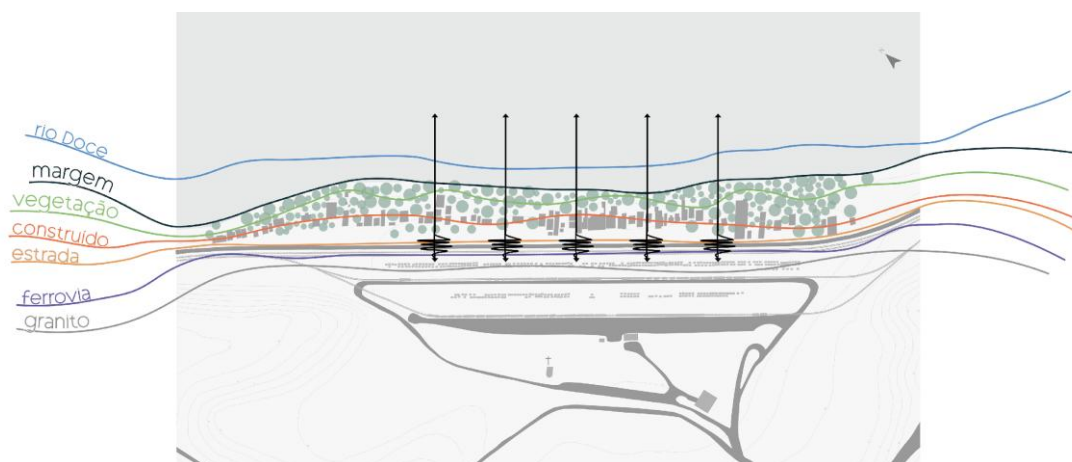


Figura 17. Condição contemporânea: movimento perpendicular/transversal bloqueado (fonte: elaborado pelos autores, 2024)

Em 2015, a poluição do rio Doce, com o rompimento da barragem de rejeitos de minério, reduziu a potência desta primeira linha, segregando a população e subtraindo-a de seu bem maior, elemento responsável pela gênese morfológica do lugar.

A construção do muro entre a rua (quinta linha) e a ferrovia (sexta linha), reafirmou a segregação da população, já estabelecida pela cerca e bloco de granito, mas comprimiu ainda mais, o espaço de vida dos moradores locais (Figura 18). Este é um aspecto que não foi

alterado, nem mesmo com a desativação do terminal intermodal em 2024, visto que as linhas que consolidaram a ruptura (cerca, blocos de granito e muro) permanecem.

Do processo evolutivo analisado é possível indicar que a constituição da forma urbana caracterizada pelas cinco linhas iniciais ocorreu a partir de influência mútua (rio, margem, vegetação, edificações e rua) tendo como linha mestra o rio Doce e sem impedimento quanto ao uso do espaço livre situado entre a rua e a igreja. A sexta linha

(ferrovia) se apresenta como infraestrutura mais pesada e sinal de alerta, estimulando inicialmente, novas formas de ocupação, com estação e atividades comerciais, mas representando possibilidades de risco, pelo tipo de fluxo e velocidade gerados. Pode-se dizer que com o tempo, estes riscos se agravaram na mesma proporção em que os

benefícios à população se reduziram, quando na década de 1970, as formas e usos representados pela estação e atividades comerciais se extinguíram, culminando na ruptura em 2006, com o impedimento de fluxo perpendicular entre as linhas estabelecidas. A poluição do rio e o muro só limitaram ainda mais o que já estava bastante contido.

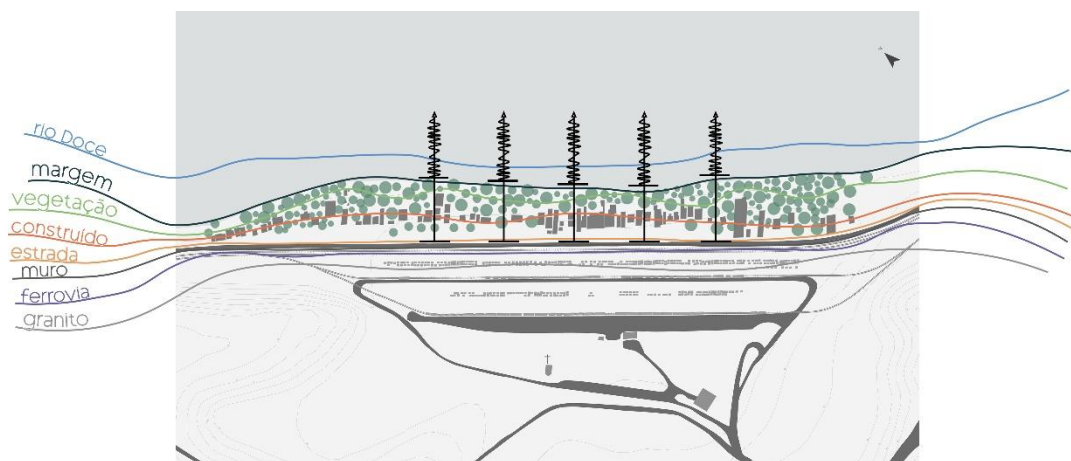


Figura 18. Condição contemporânea: movimento perpendicular/transversal bloqueado e mais restrito (fonte: elaborado pelos autores, 2024)

Transformação

A implantação das oito linhas aqui apresentadas ocasionou transformação de diversas naturezas. Uma delas diz respeito aos usos e as formas de ocupação, passando de ambiente rural à colônia de pesca, recebendo estação ferroviária e atividades comerciais, e em outro momento, terminal intermodal de cargas e atividades industriais. Em bom rigor, este último momento morfológico revela-se tão divorciado do núcleo populacional residente, que nem pode ser considerado como participativo da dinâmica do mesmo, mas justamente disruptivo.

Algumas das atividades ocorreram simultaneamente, sendo gradativa ou abruptamente extintas e ou substituídas. Pode falar-se de três contextos de transformação morfológica: a) continuidade, quando os processos se acumularam, encostaram ou sobrepuseram, como rio, margem, faixa verde, casario e rua; b) obstaculização, com a implantação da linha férrea num primeiro momento; c) obliteração, com completo esquecimento dos contextos anteriores e sua instrumentalização para fins alheios a Maria Ortiz, com a construção do terminal e do muro, por um lado, e, por outro, com a poluição do rio Doce que anulou o recurso

gerador do assentamento e razão das suas linhas de evolução (Figura 19).

Os tipos de usos e as formas de ocupação, consequentemente levaram a transformações marcantes na paisagem. Por exemplo, uma das mais significativas e simbólicas refere-se à alienação da participação local e diz respeito ao contraste entre a área livre em torno da igreja e campo de futebol do passado, agora ocupados pelas instalações do terminal intermodal de transportes, que mesmo desativado, mantém as respectivas cargas e blocos de granito de grandes dimensões com forte impacto físico e visual. Isso forçou uma transformação radical da possibilidade anterior de usufruto da população de ampla área livre no entorno da igreja, reduzindo-o à estreita faixa atual de circulação, entre o muro e as edificações.

Outra transformação constatada diz respeito à eliminação de possibilidades de fluxos perpendiculares e transversais a essas oito linhas. Mesmo que a ferrovia tivesse estimulado essa ruptura desde sua instalação, o rompimento de fato ocorreu com a implantação do terminal intermodal de cargas (blocos de granito e cerca), reafirmado posteriormente pelo muro. A Figura 20 deixa evidente este contraste.

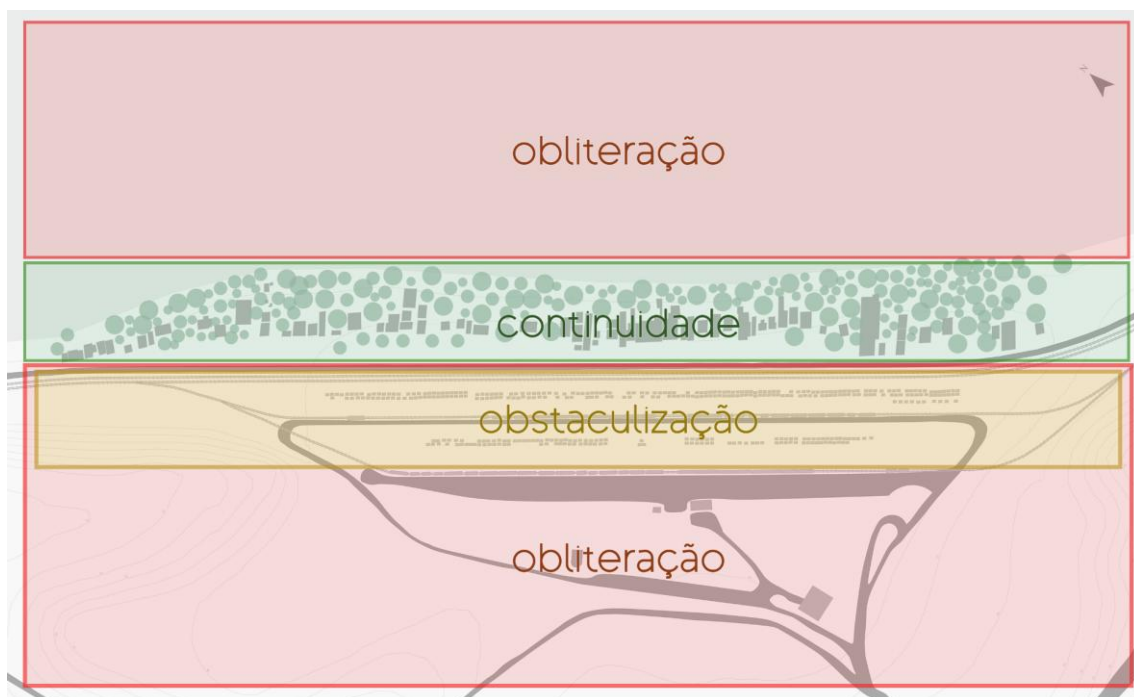


Figura 19. Contextos de transformação morfológica (fonte: elaborado pelos autores, 2024)

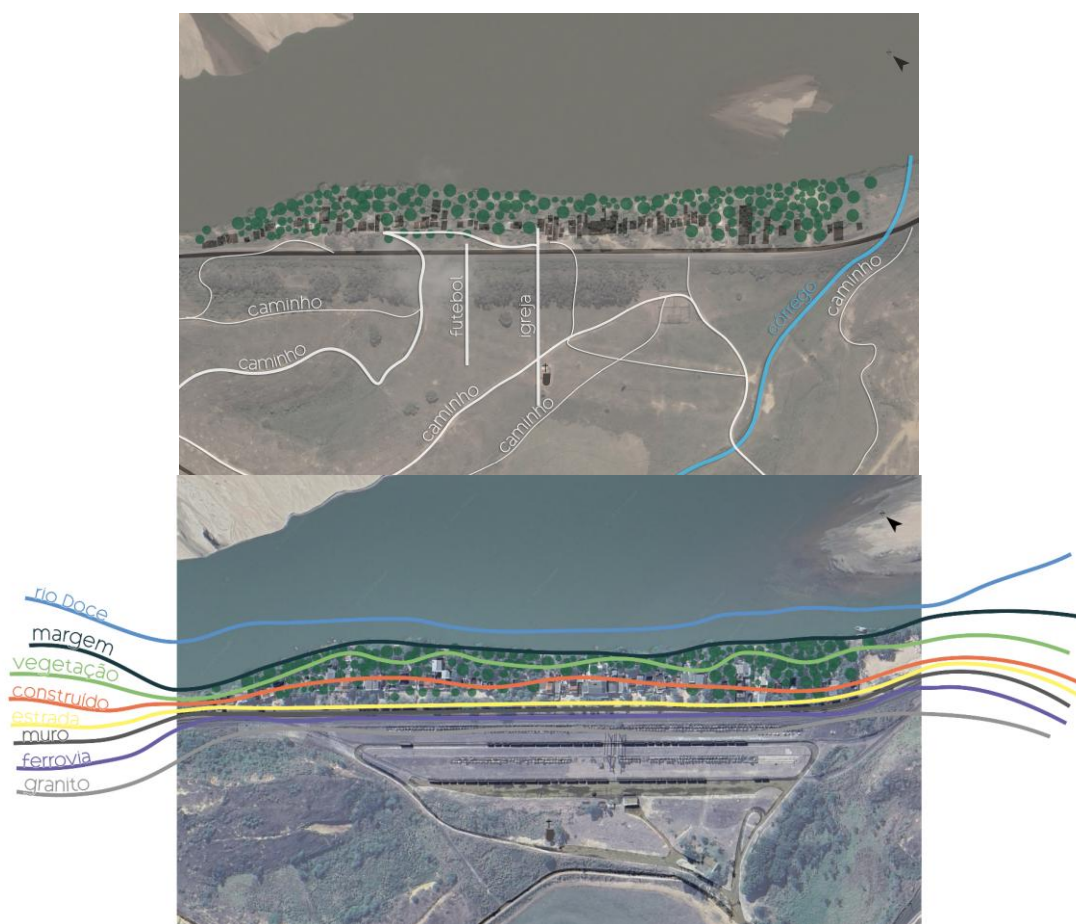


Figura 20. Transformações (2003 – 2025) (fonte: Maxar Technologies, 2025, adaptado pelos autores)

O estudo da forma urbana, ao mesmo tempo em que permite alicerçar os conhecimentos sobre os processos históricos, que resultaram

nas diversas camadas que compõem o tecido urbano de Maria Ortiz, podem inspirar também, o vislumbrar de transformações, que

orientem diretrizes de planejamento e projeto. Estas devem reverter o direcionamento estritamente macroeconômico vigente, e oferecer aos habitantes locais, o senso de urbanidade, perdido ao longo do tempo, além de uma relação mais profunda e expandida com a natureza.

Considerações finais

A paisagem de Maria Ortiz expressa, através de sua configuração, as tensões entre o local e o global, entre os interesses endógenos da comunidade ribeirinha e os vetores exógenos de desenvolvimento econômico, que trouxeram ora prosperidade, ora desastre. Ao adotar a perspectiva morfológica, busca-se analisar não apenas os aspectos físicos do assentamento, mas também as relações socioespaciais que se estabelecem, particularmente aquelas vinculadas ao rio Doce, elemento geográfico estruturante da paisagem.

A configuração morfológica original de Maria Ortiz apresentava uma estrutura que, embora influenciada pelo rio Doce, permitia relações espaciais mais fluidas e menos comprimidas, integrando elementos lineares (rio, vegetação, estrada) com espaços comunitários na planície onde se localizavam a igreja, constituindo um ambiente de sociabilidade mais abrangente.

A condição anterior à implantação da linha ferroviária (ou pelo menos enquanto a estação de passageiros estava ativa) caracterizava-se por uma morfologia que mesclava as linhas paralelas existentes (rio Doce, vegetação ribeirinha, conjunto edificado e estrada) com relações perpendiculares e transversais, menos confinadas e com relações ampliadas com a planície. Essa configuração espacial mais aberta abrigava importantes equipamentos comunitários como a Igreja de Nossa Senhora das Cabeças, um campo de futebol e um pequeno estabelecimento comercial, conforme indicado nos relatos históricos, criando um tecido social e espacial de maior integração entre comunidade e entorno. Efetivamente, até à construção da estrada de ferro, assistiu-se a processos de continuidade e interação entre elementos da evolução urbana de Maria Ortiz.

O processo histórico de transformação territorial revelou a progressiva imposição de barreiras físicas e funcionais, iniciando com a

implantação da estrada de ferro (1948) (que com a estação, chegou a trazer certa prosperidade), seguida pela instalação do terminal intermodal (2006), a contaminação do rio (2015) e, mais recentemente, a construção do muro de concreto, resultando em crescente fragmentação espacial. Por conseguinte, Maria Ortiz assiste a importantes fatores de obstaculização e obliteração da sua paisagem.

O rio Doce, elemento primordial na estruturação da paisagem e principal vetor histórico de ocupação, mantém sua relevância visual e como limite natural, mas perdeu sua função socioeconômica, após a contaminação em 2015.

As intervenções recentes no território (terminal intermodal, blocos de granito e muro) revelam uma concepção tecnocrática e estritamente econômica do espaço, que, embora respeite formalmente os limites de propriedade dos moradores, desconsidera direitos fundamentais à paisagem, à memória e à qualidade de vida da comunidade.

O muro representa a materialização final de um processo de ruptura espacial, estabelecendo uma fronteira simbólica entre dois domínios: de um lado, o ambiente natural e comunitário enraizado no território e na memória coletiva; de outro, as estruturas impostas por interesses econômicos externos que desconsidera as preexistências locais.

As oito linhas paralelas identificadas (rio Doce, margem, faixa de vegetação, conjunto edificado, rua, trilhos, blocos de granito e muro) operam como elementos morfológicos que evidenciam tanto a gênese quanto a evolução do território, demonstrando como estruturas que originalmente funcionavam como integradoras foram ressignificadas, convertendo-se em barreiras ou perdendo sua função socioeconômica original. Percebe-se ainda, que estas linhas paralelas são desdobráveis se considerarmos também, a cerca, já mencionada, entre os trilhos e os blocos, a vegetação ao longo da rua, a multiplicação de fileiras de granitos, de vagões e de caminhos, na retroárea férrea. Tudo isso indica a enorme força estabelecida por este paralelismo e ao mesmo tempo, na medida que este se constituiu em estrutura segregadora, indica também impedimento de movimentos perpendiculares e transversais.

A persistência da ocupação linear junto ao rio, apesar da inviabilização da pesca e das restrições espaciais, demonstra a resiliência da comunidade frente às transformações impostas, evidenciando tensões entre os interesses locais e os vetores econômicos exógenos que reconfiguraram a paisagem.

Assim, a morfologia urbana de Maria Ortiz, tratada na longa duração, oferece uma leitura que transcende a dimensão física, permitindo compreender as relações entre forma urbana, processos sociais e dinâmicas econômicas, contribuindo potencialmente para projetos futuros que valorizem as potencialidades persistentes e enfrentem os desafios sociais da comunidade. O estudo das linhas de desenho, no âmbito da evolução e sobretudo da transformação, permite visualizar possibilidades, que podem ser revertidas em diretrizes. Mesmo não sendo objetivo deste artigo avançar propositivamente, é possível alertar para a importância, em planejamento e projetos futuros, da recuperação de fluxos perpendiculares e transversais e para o estabelecimento de espaços livres para o usufruto de práticas sociais, sem deixar de lado a recuperação ambiental do rio Doce. Para tanto é importante reverter o direcionamento estritamente macroeconômico vigente, e oferecer aos habitantes locais, o senso de urbanidade, perdido ao longo do tempo, além de uma relação mais profunda e expandida com a natureza que, ultrapassando o núcleo de Maria Ortiz, instiga uma nova ecologia espacial para a região.

Notas

¹ A Estrada de Ferro Vitória a Minas, inaugurada em 1914, conecta Vitória (Espírito Santo) à Belo Horizonte (Minas Gerais). Historicamente passou por diversas reformas e alterações em seu traçado. Atualmente, o

trecho de Vitória até Maria Ortiz segue predominantemente no eixo Sul-Norte; já de Maria Ortiz até Belo Horizonte, os trilhos seguem, em grande parte do percurso, as margens rio Doce, orientando-se no sentido Leste-Oeste. A ferrovia transporta prioritariamente mercadorias - grãos, minério, celulose e madeira -, contando, uma vez por dia, com um trem de passageiros (Carvalho, 2021; VLI, 2025).

Agradecimentos

Os autores agradecem à FAPES e ao CNPq em função do auxílio financeiro e bolsas concedidos à pesquisa.

Referências

- Biddle, M. e Hill, D. (1971) "Late Saxon planned towns", *Antiquaries Journal* 51, 70-85.
- Conzen, M. R. G. (1968) "The use of town plans in the study of urban history", em Dyos, H. J. (ed.) *The study of urban history* (Edward Arnold, London) 113-30.
- English Heritage (2010) *Understanding place: an introduction*. <http://www.english-heritage.org.uk/Publications>
- Hillier, B. (1996) *Space is the machine* (Cambridge university Press, Cambridge).
- Kropf, K. S. (1993) "An inquiry into the definition of built form in urban morphology", unpublished PhD thesis, University of Birmingham, UK.
- Scheer, B. C. (2022) "A epistemologia da morfologia urbana" (K.S. Meneguetti, Trad.), *Revista de Morfologia Urbana* 10(1), e00240. <http://doi.org/10.47235/rmu.v10i1.240>
- Thompson, F. M. L. (ed) (1982) *The rise of suburbia* (Leicester University Press, Leicester).

Tradução do título, resumo e palavras-chave

Configurations of the Contemporary Landscape of Maria Ortiz, in Colatina, Espírito Santo, Brazil: Lines of Design, Evolution, and Transformation

Abstract. *Condemned by pollution and with access blocked by the railway, the approach to Maria Ortiz in Colatina, Espírito Santo, Brazil, is made via a dirt track compressed between the river and the railway lines. This study aims to discuss the configuration of a landscape altered by economic interests, which have provoked behavioural changes, focusing on the urban core and the principal lines of design, evolution, and transformation. The urban form is perceived through at least eight parallel lines: the river, the riverbank,*

a strip of vegetation, the built environment, the street, the wall, the railway tracks, and the granite blocks. Some of these lines, which were historically associated with continuity and integration, have become markers of separation or exclusion. The wall, as a recent disruptive element, accentuates the barrier created by the economic flow that moves along the tracks but offers no benefit to Maria Ortiz. Similarly, the river—contaminated by mining sludge and no longer viable for fishing—has been effectively obliterated. The methodology, grounded in historical echoes and physical conformation, places particular emphasis on the relationship with the area's primary geographical reference: the course of the river. Urban morphology, examined over the long term, may contribute to reconciling external economic interests with the social demands of the local population, who continue to resist and assert their rights to the site and the riverside landscape.

Keywords. *Urban morphology, Landscape, Maria Ortiz, Colatina*

Editor responsável pela submissão: Ana Mélice Dias.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.

