



Vitória-Minas: uma transfronteira de fragmentação territorial

Vitória-Minas: una transfronteriza de fragmentación territorial

SIMPÓSIO E1_01 Paisagens globais e transfronteiriças: histórias conectadas.

Julia Curto Uliana

Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), Brasil
ju.uliana@hotmail.com

Livia Torezani Cavazzoni Fialho

Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), Brasil
liviatorozanic@gmail.com

Renata Hermann de Almeida

Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), Brasil
renata.almeida@ufes.br

Resumo: Considerando a intensificação da fragmentação territorial resultante de processos sociais, econômicos e políticos, o presente artigo tem como finalidade analisar o papel da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), ferrovia de escala transfronteiriça articuladora do corredor de exportação, em sua porção territorial capixaba. O recorte se justifica a partir de estudos de abrangência regional em seu trajeto nos municípios Aracruz e Colatina dedicados à compreensão ambiental, social e territorial do impacto de empreendimentos minerário-exportadores e seus vínculos globais e rupturas locais. Como infraestrutura, a ferrovia é analisada a partir do conceito de escala com o objetivo de descrever e representar seu papel na fragmentação do território em dois recortes espaciais conceitualmente adotados como paradigmas do processo investigado: os bairros Maria Ortiz, em Colatina, e Barra do Riacho, em Aracruz. Como desdobramento, delineiam-se como objetivos específicos (i) compreender os modos de produção do espaço conduzidos por processos sociais predominantemente excludentes por lógicas capitalistas e (ii) assimilar a EFVM como elemento de produção de uma urbanização extensiva. A metodologia adotada confronta documentação textual, iconográfica e cartográfica visando estudo de caso. Como resultado, revelam-se transformações territoriais disruptivas nos diversos âmbitos da análise, em conjunto à expressão das formas de instabilidade e ruptura da natureza (não social)-natureza (social).

Palavras-chave: Território, Estrada de Ferro Vitória a Minas, Global-local, Fragmentação territorial, Transfronteira.

Resumen: *Considerando la intensificación de la fragmentación territorial resultante de procesos sociales, económicos y políticos, este artículo analiza el papel del Ferrocarril Vitória-Minas (EFVM), un ferrocarril transfronterizo que conecta el corredor de exportación, en su tramo de Espírito Santo. Este enfoque se justifica por estudios regionales de su trazado en los municipios de Aracruz y Colatina, dedicados a comprender el impacto ambiental, social y territorial de las empresas minero-exportadoras y sus vínculos globales y disrupciones locales. Como infraestructura, el ferrocarril se analiza desde el concepto de escala para describir y representar su papel en la fragmentación del territorio en dos áreas espaciales conceptualmente adoptadas como paradigmas del proceso investigado: los barrios de Maria Ortiz, en Colatina, y Barra do Riacho, en Aracruz. Como resultado, los objetivos específicos son (i) comprender los modos de producción espacial impulsados por procesos sociales predominantemente excluyentes de la lógica capitalista y (ii) asimilar el EFVM como un elemento en la producción de urbanización extensiva. La metodología adoptada compara la documentación textual, iconográfica y cartográfica para un estudio de caso. Como resultado, se revelan transformaciones territoriales disruptivas en los diversos ámbitos de análisis, junto con la expresión de formas de inestabilidad y ruptura entre la naturaleza (no social) y la naturaleza (social).*

Palabras-clave: *Territorio, Ferrocarril de Vitória a Minas, Global-local, Fragmentación territorial, Transfronterizo.*

Introdução

A Estrada de Ferro Vitória a Minas foi implementada no Espírito Santo com o intuito de explorar economicamente o Norte do Estado, em direção ao vale do Rio Doce. A descoberta de jazidas feríferas, no estado de Minas Gerais, impulsionou a construção da estrada de ferro, utilizando a mesma para transportar o minério até os portos no litoral, para posterior exportação do produto em escala global (América do Norte, Europa e Japão) (Vale, 2012). Ao longo do trajeto, são construídas estações ferroviárias, consideradas pontos de conexão - transporte de pessoas e mercadorias - que contribuíram para a consolidação de núcleos urbanos, impulsionando a ocupação e o desenvolvimento urbano local.

A evolução do maquinário, os estudos de novos trajetos ou mesmo o adensamento populacional, desencadeiam transformações no trajeto da ferrovia e muitas vezes a desativação ou deslocamento de estações, impactando diretamente no processo de territorialização. Neste contexto, são identificados dois núcleos urbanos de grande relevância: Maria Ortiz, situado no município de Colatina, às margens do Rio Doce, e Barra do Riacho, situado no município de Aracruz, litoral do Estado.

Segundo Cruz, a introdução ao Norte do território capixaba ganhou impulso no final do século XIX, sobretudo por dois fatores: (i) a chegada dos imigrantes italianos e (ii) a construção da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), que estimulou a formação de núcleos como João Neiva, Fundão, Aricanga, Pedro Palácios, entre outros. Nesse contexto, o município de Santa Cruz foi estabelecido em 1848, abrangendo os territórios hoje correspondentes a Aracruz, Ibirapu e João Neiva (1997, p. 67). A imigração italiana marcou profundamente a ocupação e a

transformação do Espírito Santo. Os imigrantes se instalaram em núcleos de colonização, expandindo a população e modificando a dinâmica social existente entre os povos originários. A partir da segunda metade do século XIX, novas formas de desenvolvimento são impulsionadas, gerando a ocupação para além do litoral e fundando centros urbanizados no interior, como Santa Teresa, Ibirajuba e Colatina (Cruz, 1997).

Neste processo migratório, italianos exploram o vale do rio Santa Maria do Rio Doce sentido Norte, mas o limite físico imposto pelo Rio Doce e a densa vegetação das margens, dificultam o movimento colonizador. Em Colatina, o povoamento se efetivou na década de 1890 (Colatina, 1959). Localizado às margens do Rio Doce, Colatina possui como qualidade a abundância hídrica de seu território, marcado pelos cursos dos rios Doce e Santa Maria do Rio Doce - navegáveis e utilizados para o comércio e o transporte de pessoas. Nessa dimensão, concluída em 1906, a ferrovia constitui infraestrutura de impacto regional, em particular para Colatina, que se torna pólo econômico. Implementado na segunda metade do século XIX, o projeto de colonização por imigrantes europeus foi ampliado no final do século.

Em Santa Cruz (atual município de Aracruz), o contingente alcança a quarta posição estadual (Derenzi, 1974). Aracruz é um município litorâneo, localizado na microrregião de planejamento do Rio Doce (IJSN, 2020), dotado de território marcado por abundância hídrica – oceânica, cursos d'água e lagoas. Entre os rios, o Piraquê-Açu, navegável, foi utilizado como via de introdução ao interior e para atividades comerciais a partir de portos marítimos de projeção global-local, de ramal ferroviário da EFVM, da presença de territórios de habitação indígenas e de áreas de preservação marítimas e terrestres. Quanto à Colatina, o primeiro núcleo populacional se estabeleceu nas proximidades do Rio Santa Maria do Rio Doce. Nele, a chegada da estrada de ferro, posicionada segundo linha paralela ao Rio Doce, marca o desenvolvimento da cidade, que se expandiu ao longo do curso do rio, especialmente nas imediações das estações ferroviárias. Assim se desenvolve a comunidade Maria Ortiz, que prosperou com a presença da ferrovia. No entanto, com as constantes atualizações e com a duplicação da via, ao longo do tempo a linha férrea passou por alterações que se refletiram diretamente na comunidade em decorrência da fragmentação de seu território quando da duplicação da ferrovia e correspondentes dificuldades de mobilidade, acessibilidade, comunicação, infraestrutura social.

Historicamente, no município de Aracruz, a maior parte dos núcleos populacionais e urbanos se concentrava na faixa litorânea; condição reforçada em meados do século XX, quando em Santa Cruz são instalados portos com papel estratégico na exportação de produtos agrícolas e outros de elevado valor econômico, um processo sustentado por estrutura logística integrada ao complexo exportador. Entretanto, com a construção da EFVM e a ampliação das rodovias federais no município, o Porto de Santa Cruz gradativamente perdeu sua importância no cenário estadual; quadro alterado em 1972, com a instalação da Aracruz Celulose. Posteriormente, em 1980, a VALE construiu um ramal ferroviário ligando Barra do Riacho — onde se consolidava um complexo industrial — a João Neiva, viabilizando o transporte de mercadorias e fortalecendo a conexão com Minas Gerais.

Nesse contexto, o artigo tem como objetivo analisar o papel da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), ferrovia de escala transfronteiriça articuladora do corredor de exportação, em sua porção territorial capixaba. Especificamente: (i) compreender os modos de produção do espaço conduzido por processos sociais predominantemente excludentes por lógicas capitalistas e (ii) assimilar a EFVM como elemento de produção de uma urbanização extensiva.

Para tanto, o artigo utiliza metodologia de caráter qualitativo-descritivo e empírico, pois busca descrever o objeto para compreendê-lo profundamente. O desenvolvimento se realiza em três etapas: (i) pesquisa bibliográfica, a partir do levantamento de documentação escrita e iconográfica; (ii) análise de documentação histórica; e (iii) exposição georreferenciada de dados coletados, em representação técnica elaborada com tecnologia SIG (Sistemas de Informações Geográficas) e o *software* QGis. Em conjunto, as etapas possibilitam uma análise completa do território, pois as informações cartográficas e históricas são complementares.

No recorte territorial analisado, até o final do século XIX, o interior capixaba foi pouco explorado devido à sua localização estratégica para a proteção da atividade minerária em Minas Gerais e à disputa territorial entre as províncias do Espírito Santo e Bahia. Diante da necessidade de explorar novas áreas para expansão econômica, houve tentativas de abrir estradas e estabelecer linhas fluviais. Frente às dificuldades, a ferrovia é apontada como a solução para ocupar o Norte do território. No ano de 1875 foram abertas concessões, mas a escassez de investidores comprometidos fez com que o projeto avançasse lentamente, ganhando ímpeto em 1901 (Figura 1), com a renovação das concessões e investimentos externos. Nesse momento, a companhia é reorganizada, com um traçado reestruturado: Vitória (ES) a Diamantina (MG) (Ministério da Cultura; Vale, 2018). Em sequência histórica, em 1905, a descoberta de jazidas férteis em Itabira, em Minas Gerais, alavancou o desenvolvimento da Estrada de Ferro Vitória a Minas, com empresas mineradoras realizando contratos de concessões para o escoamento da produção e para a exportação do minério de ferro por portos capixabas persistentes e garantidores de melhorias nas condições das operações (Vale, 2012).

Figura 1: Mapeamento da linha férrea, 1903. Fonte: Acervo do Centro de Memória da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 2022 (b).

Nos anos seguintes, a economia da mineração avança gradualmente, até a criação da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) em 1942, alavancando o fornecimento de ferro para o exterior, investindo ainda mais em manutenção, exploração e ampliação da EFVM. A aplicação nos projetos permitiu que finalmente os trilhos cheguem à Itabira (até o momento, o transporte das minas era feito por caminhões até os trilhos), iniciando o carregamento regular, aumentando a eficiência do transporte ferroviário e consequentemente às exportações (Vale, 2012). Esta aplicação nas minas, ferrovia e nos portos, utilizando de equipamentos de mineração, infraestrutura para os trilhos, novos percursos e maquinário nos portos, foram fundamentais para o aumento da produtividade operacional e exportação dos produtos, consolidando o complexo mina-ferrovia-porto, conectando as minas ao mar como um corredor de exportação (Figura 2).

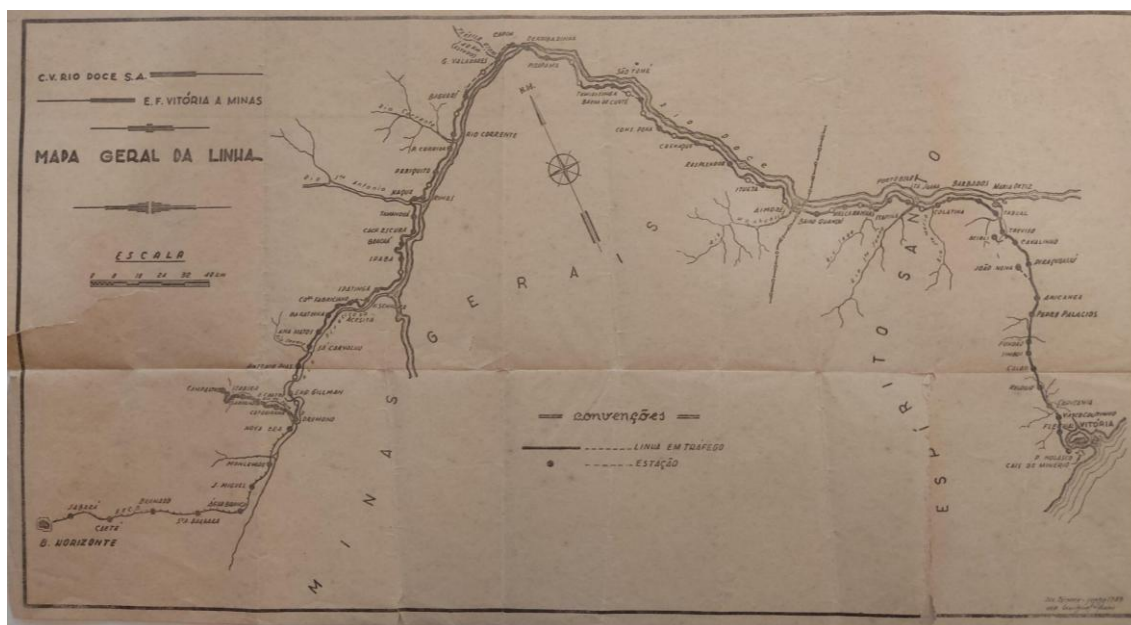


Figura 2: Mapeamento da linha férrea, 1948. Fonte: Acervo do Centro de Memória da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 2022 (c).

Com o intuito de ampliar participação no mercado internacional, são intensificados os investimentos da logística integrada mina-ferrovia-porto. A criação do Terminal Tubarão em Vitória (1966), permite receber navios com alta capacidade e, em 1969, o terminal se torna uma unidade integrada com usinas de pelotização (aglutinando o minério), pátios para movimentação de carvão mineral, terminais para granéis líquidos e produtos diversos. A variedade e a ampliação de escoamento duplicam os números referentes à exportação da categoria no ES e atraindo para o estado “grandes empreendimentos, como a Celulose Nipo-Brasileira (Cenibra), a Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), a Albrás / Alunorte, a Mineração da Serra Geral e a Aracruz Celulose (Fibria)” (Ministério da Cultura; Vale, 2018, p.25).

Alcançando as metas estipuladas, no ano de 1975, a Companhia Vale do Rio Doce se transforma na maior exportadora de minério de ferro do mundo. No período, além do minério, a ferrovia transportava madeira, grãos, carvão, além de outras mercadorias e passageiros, sobrecarregando a mesma, encontrando a solução na duplicação da linha. Simultaneamente, expandiram o Porto de Tubarão e exploravam novas fontes de mineração. Esses investimentos, de expansão do complexo mina-ferrovia-porto, foram facilitados por financiamentos e empréstimos realizados por entidades internacionais - mercado global norte americano, europeu e japonês (Vale, 2012).

Constantemente a infraestrutura é explorada (Figura 3). Na década de 1980, a construção da EFVM é ampliada com o acréscimo de ramal de ligação a um porto especializado em celulose, localizado em Barra do Riacho, em Aracruz. Ao longo dos anos, a CVRD diversifica sua produção, incluindo outros minerais, madeira e celulose, e, conseqüentemente, variando as cargas transportadas, sem perder o foco principal e o controle dos processos (Vale, 2012).



Figura 3: Mapeamento da linha férrea (tracejado amarelo), com destaque para os municípios de Colatina e Aracruz.
Fonte: Elaborado pelas autoras, 2022.

Nesse sentido, a estrada de ferro desempenha um papel fundamental na formação de núcleos urbanos, uma vez que as cidades tendem a se desenvolver ao longo de seu traçado, gerando processos de territorialização de áreas situadas ao redor das estações ferroviárias em centros comerciais, residenciais e de serviços, atraindo população e fomentando a economia local.

No entanto, a modificação da estrada de ferro, que pode ser compreendida como um avanço para a ferrovia, também provoca um processo de desterritorialização em decorrência do deslocamento frequente dos pontos de conexão entre a estrada e as estações, ou seja, os núcleos urbanos. Essa mudança pode resultar na desvalorização de áreas anteriormente beneficiadas pela proximidade com a ferrovia, enquanto novas regiões podem emergir como pólos de desenvolvimento. Assim, a dinâmica entre territorialização e desterritorialização evidencia a importância da infraestrutura ferroviária na configuração urbana e ressalta como alterações nesse sistema podem impactar profundamente a organização social e econômica das cidades.

Corredor de passagem: a transfronteira como espaço de fragmentação territorial

A instalação de infraestruturas territoriais, como uma ferrovia, afeta e reconfigura os limites e significados do território, modificando o espaço de seu entorno, criando novas fronteiras (físicas e sociais) e transformando preexistências culturais e simbólicas.

A Escola Territorialista Italiana¹ entende a intensificação da urbanização contemporânea (dispersa, fragmentada e difusa) como espelho do desenvolvimento, ao associá-lo a um processo que compreende o território como uma superfície isótropa, abstrata e funcional. Esse movimento se expressa, sobretudo, na perda contínua dos sedimentos cognitivos e materiais constituintes do território, configurando uma desterritorialização alargada.

O conceito de fronteira pode se referir à diferença entre identidades ou Estados nacionais e à permeabilidade entre indivíduos e culturas. A primeira compreensão evoca perigo, noções de proteção/punição, transgressão e ilegalidade, a segunda compreensão faz referência a um “centro gerador do pensamento sobre identidades, níveis de deslocamento, porosidade e interação entre culturas diversas” (Coser, 2016, p. 153). Nessas concepções, fronteiras são abstrações administrativas, um artifício que auxilia e autoriza ações.

Entretanto, de acordo com Coser (2016, p. 155), “em tempos pós-modernos avessos a binarismos, continuar pensando a fronteira com apenas dois lados, duas línguas e duas culturas parece indicar uma posição simplificadora que subestima as múltiplas nuances do termo”. Diversamente, fronteiras são misturas, hibridismo, transmissão, etc., realizados por comunicação abordando cultura, arte, conhecimento, entre outros.

As fronteiras não possuem uma existência própria, são linhas traçadas em mapas que devem ser continuamente revistas, em acordo com a velocidade de crescimento das cidades e do território de influência, modificadora contínua desse recurso marcador de limites físicos ou metafóricos (Santos, 1998). Por fim, os espaços fronteiriços podem ser físicos ou metafóricos.

A transfronteira constitui um conceito segundo o qual os limites físicos, sociais, políticos e econômicos deixam de funcionar como barreiras rígidas, ultrapassando fronteiras previamente estabelecidas e impossibilitando a segregação absoluta de espaços, saberes e compreensões em moldes fixos. Nessa compreensão, a transfronteira pode se manifestar por meio de espaços compartilhados, formas de cooperação ou dinâmicas que atravessam territórios em múltiplas escalas e dimensões.

No artigo, a ideia de transfronteira se refere à capacidade de atravessar barreiras locais, municipais e nacionais a partir do papel desempenhado pelo elemento físico da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). Essa infraestrutura se insere no território, expande e conecta diferentes escalas, seja pela produção local, pelo transporte ou pela articulação intermunicipal, interestadual e internacional. Desse modo, nessa transição, a ferrovia desempenha papel estruturador na criação de uma conexão global-local. No Espírito Santo, a ferrovia se apresenta como um importante corredor de exportação, desempenhando um papel crucial no transporte interestadual de minério de ferro, entre as minas e os portos capixabas; matéria fundamental para a indústria, enviado por navios para destinos como Japão, América do Norte e Europa. A estrada de ferro movimenta em modo significativo a economia local, especialmente nas áreas onde se instalam núcleos urbanos, em torno das estações. Esses pontos de conexão facilitam o transporte de mercadorias e de pessoas, promovendo o desenvolvimento regional (Figura 4).

¹ Grupo de pesquisa teórico-prático instituído no final da década de 1980, na Universidade de Firenze, e é constituído por pesquisadores de diversas universidades italianas em um corpo de pesquisadores multidisciplinares envolvidos em questões sobre o desenvolvimento local, planejamento espacial e urbano e representação identitária.

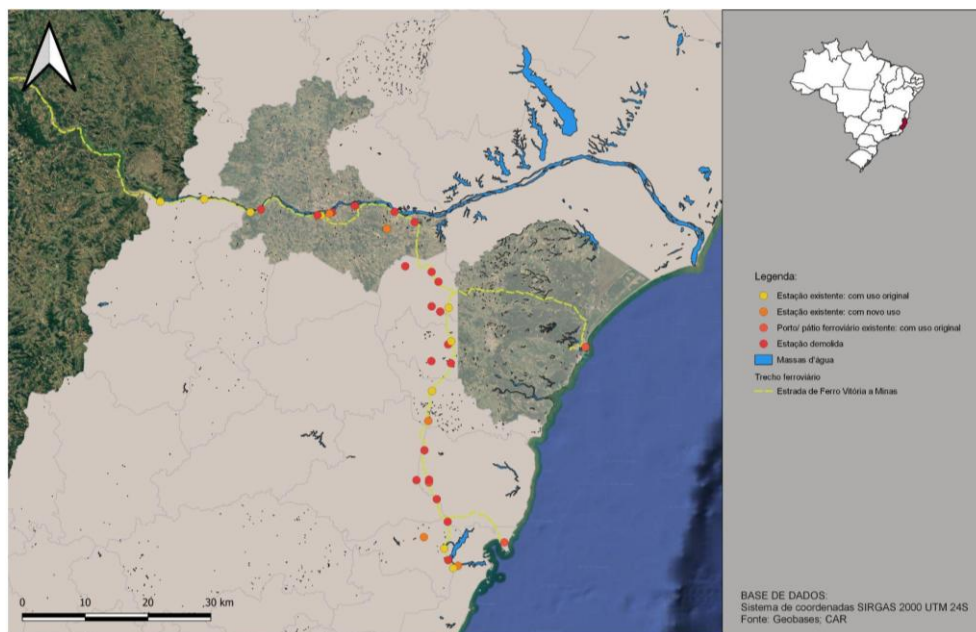


Figura 4: Estrada de Ferro Vitória a Minas no Estado do Espírito Santo, com destaque para os municípios analisados e as estações existentes em uso, com novo uso ou desativadas. Fonte: Elaborado pelas autoras, 2022.

A partir do exposto, importa destacar o papel da Vitória a Minas em modo ampliado para economia e o território do Espírito Santo, principalmente por sua ação como corredor de passagem com foco no transporte do minério - mercadoria de maior fluxo na via -, e associada contribuição para o crescimento econômico local e regional, ao viabilizar a exportação em velocidade e fluidez próprios às agendas globalizadas do capital.

O território-patrimônio de Barra do Riacho e Maria Ortiz: persistências e rupturas

Autores da Escola Territorialista Italiana compreendem o território como o resultado de processos coevolutivos entre os assentamentos humanos e o ambiente. O patrimônio é entendido como um elemento duradouro, resultante da construção e acúmulo de camadas de conhecimentos, estruturas, histórias e civilizações. Nesse entendimento, o patrimônio territorial-paisagístico possui caráter ampliado e integrado, referindo-se aos valores dos ambientes (i) físico (neo-ecossistemas produzidos por civilizações subsequentes), (ii) construído (monumentos, cidades históricas, invariantes estruturais de longa duração – as infra-estruturas, parcelas agrícolas, tipologias de construção, o meio urbano, a paisagem, as regras de construção e a transformação) e (iii) antrópico (modelos socioculturais e identitários, culturais, artísticos, produtivos, políticos), interpretados em suas relações coevolutivas. Assim sendo, o território-patrimônio é um produto histórico, estruturado na construção de uma herança identitária duradoura, fruto de atividades reificantes e estruturantes que transformam o território, expressando seu valor relacional e potencial (Magnaghi, 2000, 2001, 2005).

Desse modo, a análise do patrimônio territorial nos objetos concretos permite compreender a situação atual dos bairros estudados, sob a perspectiva de um território-patrimônio transfronteiriço no qual são identificadas as três dimensões da ETI, o patrimônio territorial-paisagístico, patrimônio ambiental e o patrimônio antrópico. Para a ETI, o patrimônio territorial é constituído por sedimentos territoriais - materiais e cognitivos - os quais, como compreendido

por Magnaghi (2005), representam o tipo territorial que, por sua vez, é composto por permanências, persistências, invariantes estruturais e neoecossistemas ambientais (Figura 5).

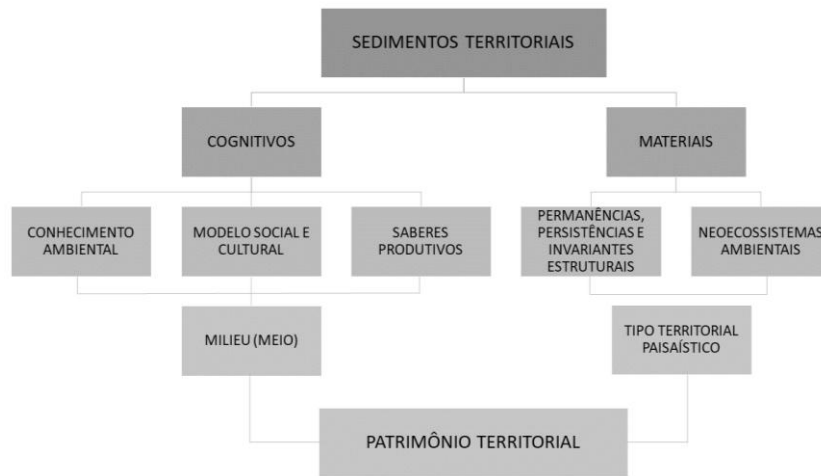


Figura 5: Esquema analítico-conceitual do patrimônio territorial. Fonte: Elaborado pelas autoras, 2025 (embasado em Magnaghi, 2005, p. 8).

O Atlas do Patrimônio Territorial é um instrumento orientador das regras de transformação e desenvolvimento local orientado à elaboração de cenários estratégicos embasados na autossustentabilidade da manutenção do patrimônio local. A partir de estudos realizados, Carta (2011) explora as estruturas de assentamento presentes no território e as agrupa de modo a identificar uma série de aspectos a serem descritos e analisados para a compreensão do território, e, em sequência, para a elaboração de regras estatutárias em acordo com o contexto local. São essas: (a) morfologia, geologia, hidrologia e declividade; (b) vegetação, biótipos, rede ecológica e áreas de proteção; (c) bens etnoantropológicos, bens arqueológicos, núcleos históricos e estradas históricas; (d) uso do solo, expansão urbana, infra estruturas, dinâmica de assentamento; resultando a descrição sintética (a) morfológica, (b) ambiental, (c) de assentamento e (d) socioeconômica. O resultado desse processo é a representação e identificação patrimonial nas dimensões ambiental, territorial e socioeconômica (Figura 6).



Figura 6: Esquema dos elementos constituintes do Atlas do Circondario Empolese-Valdesa. Fonte: CARTA, 2011, p. 37. Traduzido em NOSSA, 2020, p. 47.

A partir desse método de identificação e análise territorial, foram desenvolvidas cartografias de (i) Barra do Riacho e (ii) Maria Ortiz, identificando seu território a partir: (a) do patrimônio territorial paisagístico, determinado segundo o território construído, os núcleos urbanos analisados; (b) do patrimônio ambiental, identificado a partir do território físico, sob a perspectiva do Bioma Mata Atlântica, sua topografias e os cursos hídricos; e (c) do patrimônio socioeconômico, reconhecido no território antrópico, os usos do solo, sobretudo o território indígena, presente especialmente no município de Aracruz.

a) Patrimônio territorial-paisagístico

i) O município de Aracruz possui dois portos marítimos com escala local-global, com contribuição significativa para a arrecadação econômica em nível local, estadual e nacional. Ambas são empresas de capital privado, destinadas principalmente para a exportação de celulose e matéria prima naval. Nesse aspecto, o distrito possui o setor industrial-portuário como o principal setor econômico local.

O desenvolvimento industrial da eucaliptocultura se iniciou em 1967, quando a primeira empresa se estabeleceu no município e com plantações próximas à Barra do Riacho. A partir de então, nesse local, o desenvolvimento foi movido principalmente pelas atividades portuárias ali realizadas. Após a instalação e a afirmação das atividades desenvolvidas, na década de 1980, a Vale constrói um ramal ferroviário de 45 quilômetros, saindo da estação ferroviária de João Neiva até o porto em Barra do Riacho destinado ao escoamento de produtos florestais e exportação, utilizado para o escoamento de celulose (Cruz, 1997).

Atualmente, a partir do reconhecimento dos cinco tipos urbanos de Mourão (2021)², Barra do Riacho é reconhecida como Complexo industrial, pois o núcleo urbano está estabelecido inserido na dinâmica e na construção da indústria minerário-exportadora e da eucaliptocultura desenvolvida com fins industriais, além do ramal ferroviário edificado para a conexão das infraestruturas industriais de transporte da produção ali realizada.

O núcleo de Barra do Riacho se destaca historicamente por ser originado de uma das grandes fazendas situadas nas proximidades do Rio Riacho, surgidas no ainda Município de Santa Cruz. Na análise de aerofotografia da década de 1970, identifica-se um território de área pouco habitada e com densa cobertura florestal. Nessa imagem, são apresentadas interferências manuais sob forma de desenho a mão livre, indicando e localizando o planejamento construtivo para as intervenções e a proposta empresarial e portuária (Figura 7a). Em pesquisa histórica, é somente ao final do século XX, em 1976 que o distrito volta a ganhar destaque devido à ocupação dos operários da construção da fábrica de celulose local, a primeira do mundo (Cruz, 1997). Na aerofotografia atual, de 2025 (Figura 7b), por imagem de satélite (via Google Earth), são reconhecidas as tramas urbanas planejadas: um complexo industrial e portuário em grande escala. Além disso, ao sul, é identificada uma nova estrutura industrial, construída para fins de suporte de infraestrutura naval de exploração de petróleo, em operação desde 2014 (Figura 8). Destaca-

² Reconhece cinco tipos urbanos distintos: cidade, vila, comunidade, balneário e complexo industrial, cada um identificado a partir de suas particularidades. Classificação fundamentada no “Manual Técnico de Uso da Terra” do IBGE (2013). Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=281615>. Acesso em: 21 ago. 2025.

se o planejamento do ramal da EFVM desde sua concepção projetual, evidenciando a dimensão da estrutura idealizada e seu papel estratégico na conexão transfronteiriça da produção, articulando diferentes escalas e modais de transporte.

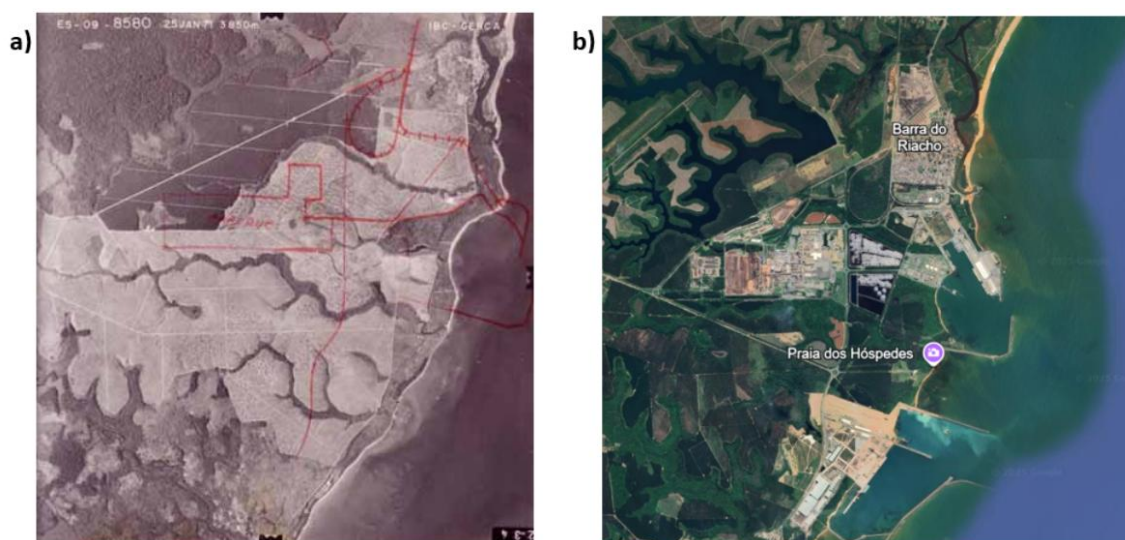


Figura 7: Aerofotografia – Complexo industrial, Barra do Riacho: (a) 1971 e (b) 2025. Fonte: (a) IJSN, 1971; (b) Google Earth, 2025



Figura 8: Morfologia urbana de Aracruz - Complexo industrial, Barra do Riacho. Fonte: OpenStreetMap, 2025.

As potencialidades do início do século para o Espírito Santo são descritas no Caderno Especial do Jornal A Gazeta (2003). Em Aracruz, a indústria é identificada como o principal setor da economia, devido às suas instalações e atividades no município. A produção agrícola e pecuária também são destacadas, principalmente devido à cafeicultura de alta tecnologia (representante de 80% do índice produtivo), a fruticultura (como banana, coco e mamão em lavouras de subsistência) e a pesca, principalmente no povoado de Barra do Riacho – uma bacia pesqueira de grande relevância municipal. A comunidade pesqueira era muito importante para o local. O

processo de transformação local impactou a conformação social-urbana existente e a dimensão socioeconômica inerente à pesca local, praticamente extinguindo a atividade.

ii) O município de Colatina começou a se estabelecer com a colonização de imigrantes nas proximidades do Rio Doce. Em 1899, foi elevada à categoria de sede do distrito, então pertencente a Linhares, e recebeu a denominação de Vila de Colatina. A chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Vitória a Minas, em 1906, representou um marco significativo para a cidade, que passou a ocupar uma posição econômica proeminente em relação a Linhares. Essa infraestrutura não apenas facilitou o transporte de mercadorias, mas também impulsionou o desenvolvimento local, tornando Colatina um ponto estratégico em sua região (Colatina, 1959).

A conexão da Vila de Colatina com a ferrovia foi um fator determinante para sua prosperidade urbana e econômica, atraindo um número crescente de habitantes para a centralidade populacional e suas imediações. Até 1940, Colatina consolidou-se como o maior município do Espírito Santo, desenvolvendo uma economia fundamentada na produção de café, madeira e gado transportada pela ferrovia. Esse crescimento contínuo transformou Colatina em um importante centro econômico do estado (Campos Júnior, 2004; Colatina, 1959).

Na década de 1940, a Vale iniciou o processo de retificação e modernização da ferrovia, desativando algumas estações e inaugurando outras. Nesse contexto, o trajeto foi estendido por mais um trecho ao longo da margem do Rio Doce, onde existia uma pequena vila de pescadores, cuja tranquilidade e tradições estavam prestes a serem transformadas. A nova configuração da ferrovia exigiu o aterramento de área para a implantação da linha férrea, que induziu a ocupação urbana em modo linear, e a construção da Estação Maria Ortiz, que se tornaria um ponto de conexão para a comunidade local (Figura 9) (Ponche, 2022a). Maria Ortiz, em acordo com a classificação de Mourão (2022), caracteriza-se como uma Comunidade, seu núcleo expandido pela estrada de ferro, consolidou uma comunidade de pescadores, com baixa concentração de atividades e contempla uma atividade de grande impacto, o porto seco - centro de logística estratégica, para operações de cargas de granito.



Figura 9: Antiga área da Vila Maria Ortiz (01), aterro (02) e Estação Maria Ortiz (03). Fonte: Elaborado pelas autoras, 2022.

Antes da ferrovia, não havia estradas consolidadas e os pescadores do vilarejo se deslocavam para o centro de Colatina pelo Rio Doce. A chegada dos trilhos impacta o vilarejo significativamente, por exemplo, por transformar o trem no modal exclusivo de deslocamento até o centro de Colatina, especialmente para os habitantes da região de Baunilha, cuja estação foi desativada. A Estação Maria Ortiz transformou-se em um verdadeiro ponto de encontro, especialmente no final da tarde, quando mulheres da comunidade comercializavam água, frutas e peixes para os passageiros e maquinistas pelas janelas dos trens. Esse comércio ocorria de forma ágil durante as paradas de embarque e desembarque, criando uma dinâmica singular e efêmera em relação à permanência do trem na vila (Ponche, 2022a, 2022b).

No entanto, o novo e duplicado traçado ferroviário, implementado na década de 1970, alterou significativamente o cenário urbano e resultou no deslocamento de residências. Apesar de a ferrovia permanecer no território, a estação foi desativada e demolida devido à queda no uso do trem como meio de transporte. O caminho de passagem da antiga linha férrea do primeiro traçado foi reformulada e convertida em estrada, com a introdução de ônibus para viabilizar o deslocamento da população até o centro de Colatina (Ponche, 2022b). Essa transição ocorreu, provavelmente, em função da maior flexibilidade nos horários e dos custos reduzidos oferecidos pelos transportes rodoviários, que se tornaram a opção dos moradores da região.

Consequentemente, os moradores de Maria Ortiz passam a enfrentar nova dificuldade no percurso para Colatina, decorrente da necessidade de percorrer longo trecho de estrada de terra para alcançar a rota do ônibus. O novo trajeto ferroviário, comprime o vilarejo de pescadores à margem do Rio Doce, isolando uma parte significativa da comunidade (Ponche, 2022b).

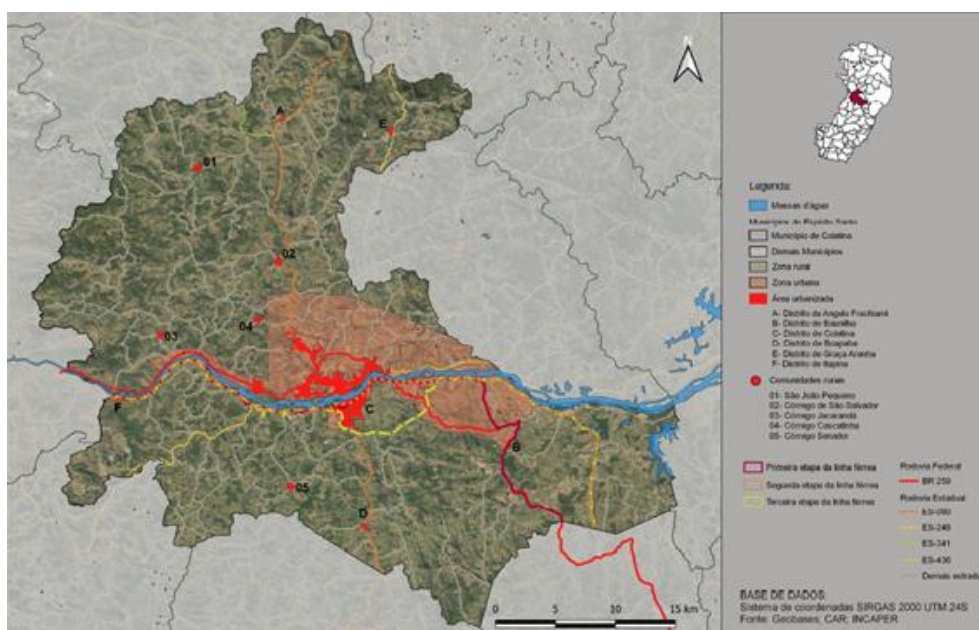


Figura 10: Mapa síntese do Patrimônio territorial- paisagístico. Fonte: Elaborado pelas autoras, 2022.

Ao mapear o território paisagístico em Colatina (Figura 10), observa-se a concentração dos núcleos habitacionais ao longo do leito do Rio Doce, evidenciando a escolha da topografia plana e a proximidade com os recursos hídricos para a implantação da ferrovia e dos núcleos urbanos. O mapeamento também possibilita a representação dos três trajetos ferroviários (décadas de 1910, 1940 e 1970), associados às alterações do traçado e das estações, e visualizar as transformações e impactos no território.

Na síntese do mapeamento, também são apresentadas as principais rodovias que atravessam a área, com ênfase na BR-259, que se sobrepõe ao primeiro trajeto da ferrovia. Quando os trilhos e dormentes foram retirados, o caminho livre foi aproveitado para a construção da estrada.

b) Patrimônio ambiental

O patrimônio ambiental é constituído pela síntese morfológica (formada por morfologia, geologia, hidrologia, declividade, etc.) e a síntese ambiental (vegetação, biótipos, rede ecológica, área de proteção, etc.).

i) Como um município litorâneo e com abundante rede hídrica, em Aracruz, o principal bioma original encontrado no Espírito Santo é o da Mata Atlântica de planície e encosta. Autores descrevem as margens dos rios e o litoral capixaba como matas extensas, espessas e fechadas, com a presença de flores e aves, onde os indígenas se estabeleciam e faziam suas plantações (Wied-Maximilian, 1989). No entanto, ao final do século XX, a vegetação original foi alterada e substituída em sua maioria por pastagens, culturas agrícolas e reflorestamento homogêneo, principalmente de eucalipto. A agricultura é consolidada no município, no entanto, com maior concentração ao interior norte (Figura 11).

Em Barra do Riacho, a cobertura e o uso da terra são marcados pela eucaliptocultura, com remanescentes de mata nativa entremeados às áreas de reflorestamento. Conforme evidenciado na formação urbana do distrito, o território, antes caracterizado por extensas áreas florestais, passou por uma rápida transformação entre as décadas de 1970 e 1980. Nesse período, seu espaço físico e patrimônio ambiental foram convertidos em um território de função produtiva e econômica, impulsionado pela instalação de empreendimentos industriais de grande porte, favorecida pelas conexões de transporte — ferrovia, porto e rodovias — que estruturam a região.

No contexto capixaba, Uliana (2022) identifica a mata nativa de Mata Atlântica como a de maior incidência e valor, por ser a natureza originária local, e a restinga como elemento de proteção ao território. A criticidade pertencente à vegetação é iniciado no processo de desmatamento intensificado em uma sequência de ciclos de territorialização anteriores, provocando sua identificação atual como entremeadada à silvicultura local, e correndo o risco de invasão e fragmentação, estando presente em pequenas áreas de concentração (Figura 11).



Figura 11: Mapa - Vegetação. Fonte: Elaborado pelas autoras, 2022.

ii) Assim como no município de Aracruz, Colatina apresenta uma predominância da Mata Atlântica em seu território. No entanto, sua localização no interior do estado resulta em uma topografia mais acidentada, caracterizada por variações de altitude e com menos planícies. Na Figura 12, a área mais escura, próxima ao nível do mar, concentra-se em várzeas, com destaque para o vale do Rio Doce. Essa conformação geográfica justifica a escolha do território por comunidades de pescadores, como Maria Ortiz. Em modo compatível, a escolha das áreas de implantação da ferrovia é determinada por essas características do terreno. Essa inter-relação entre o ambiente físico e as decisões de ocupação humana destaca como as características naturais do território moldam as dinâmicas sociais e econômicas.

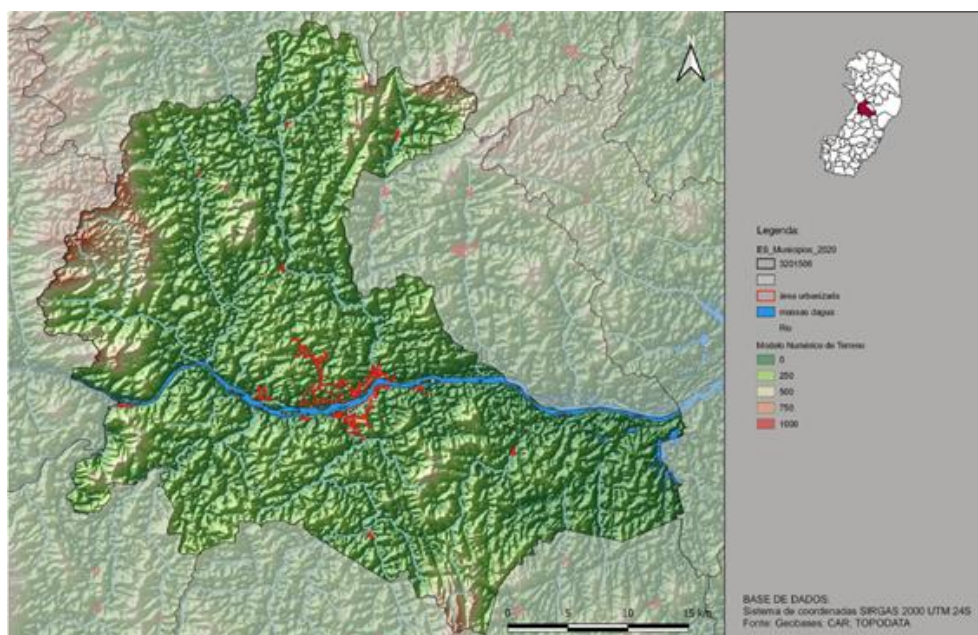


Figura 12: Mapa síntese do Ambiente Físico. Fonte: Elaborado pelas autoras, 2022.

c) Patrimônio Socioeconômico

O patrimônio socioeconômico, compreende as interações entre a sociedade e o território. Esse conceito enfatiza a importância das relações sociais, culturais e econômicas que moldam o espaço geográfico, apontando o uso do solo não apenas como uma questão de ocupação física, mas também um elemento que articula essas relações.

A partir da classificação de Uliana (2022), o território indígena e a pesca artesanal são patrimônios antrópicos de domínio socioeconômico. O primeiro possui valor de uma população nativa, são os primeiros habitantes do território, e o segundo como atividade de longa duração histórica, componente da identidade local representando um modo de vida, além de ambos gerarem conhecimento sobre a natureza e o território em que estão inseridos.

i) Aracruz abriga duas áreas indígenas, uma localizada na porção central e outra no litoral do município. A primeira, de maior extensão territorial, apresenta a silvicultura entremeada à mata nativa, evidenciando um impacto de caráter local-global sobre um espaço que, em princípio, deveria funcionar como fronteira de proteção contra influências externas de dominação econômica. Entre elas, encontra-se o distrito de Barra do Riacho, ou seja, o território indígena não está inserido em sua delimitação político-geográfica, mas exerce influência sobre esse território de modo direto e indireto. Esses, referem-se ao uso da terra para finalidades industriais, avançando o plantio de silvicultura sobre a área de proteção ambiental, diminuindo a o espaço disponível para plantação própria e continuidade dos valores e costumes indígenas (Figura 13). Além da alteração dos ecossistemas locais e impactos socioculturais, com afetação ao ambiente (poluição do ar, desmatamento e perda de biodiversidade), além do risco de contaminação, favorecendo um processo de desterritorialização e fragilização da coesão comunitária.

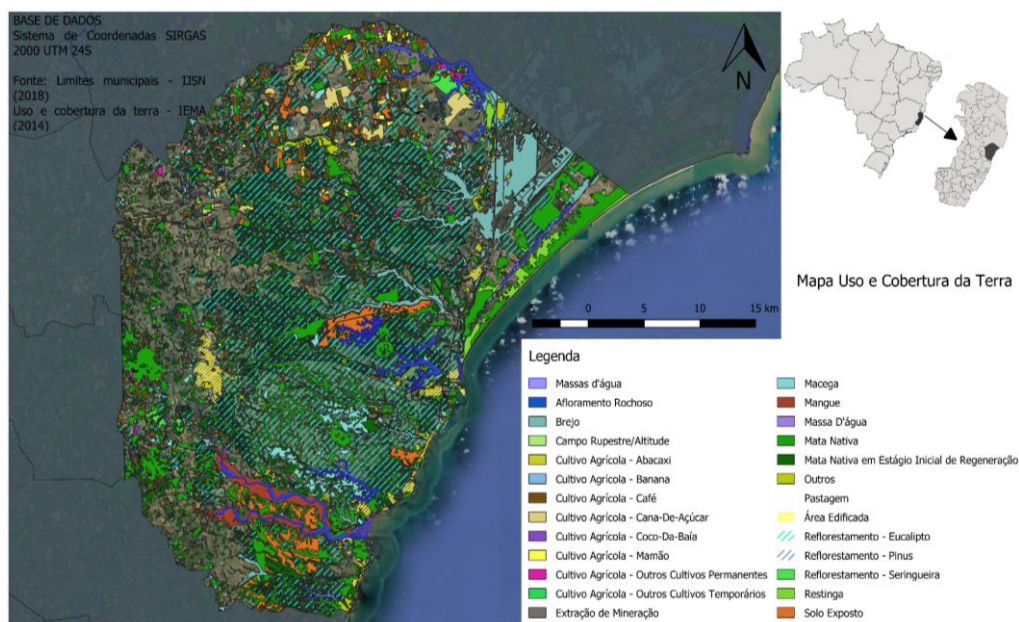


Figura 13: Mapa síntese de uso e cobertura da terra. Fonte: Elaborado pelas autoras, 2022.

ii) A análise do patrimônio socioeconômico de Colatina revela a importância do uso do solo como um componente fundamental, refletindo as práticas de ocupação e as dinâmicas produtivas da região. O mapeamento dos usos e da cobertura do solo, realizado em 2007/2008, demonstra a diversidade de ocupações no território. As áreas urbanas e rurais ilustram como o solo é utilizado

para diferentes finalidades, incluindo agricultura, habitação e infraestrutura. O uso da terra para pastagem se destaca, resultante da ação antrópica, enquanto as áreas agrícolas, especialmente com o cultivo de café, intensificam-se na margem norte do Rio Doce, com concentrações nas regiões noroeste e nordeste. Essas áreas agrícolas são circundadas por matas nativas, macegas e pontos de reflorestamento com eucalipto (Figura 14).

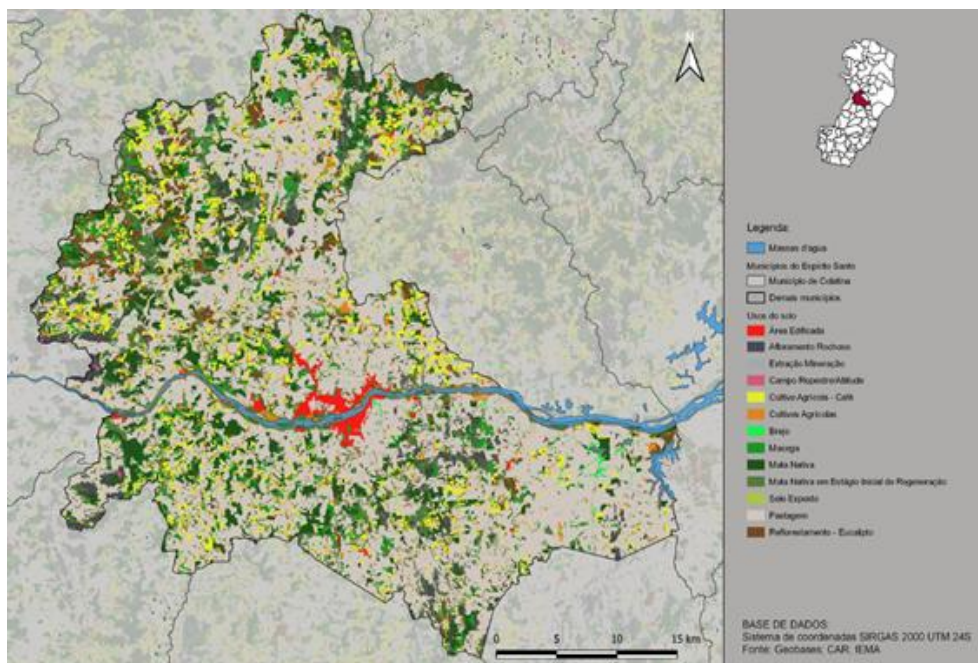


Figura 14: Mapa síntese do Ambiente Antrópico. Fonte: Elaborado pelas autoras, 2022.

Além disso, o patrimônio socioeconômico inclui tradições culturais e práticas locais intimamente ligadas ao uso do solo. No contexto de Maria Ortiz, as atividades pesqueira e portuária são estruturantes do patrimônio local de matriz cognitiva. Contudo, a comunidade enfrenta dificuldades crescentes para se sustentar através da pesca, especialmente após a ruptura da Barragem de Fundão, em Mariana (MG), que transformou o rio em sua condição de existência patrimonial. A criação de uma retroárea e um porto seco para pedras de granito (Figura 15) aumentou a barreira física que separa Maria Ortiz da outra margem da linha férrea, prejudicando ainda mais o acesso e a apropriação do espaço (Cavazzoni, 2022). Sobretudo, em Maria Ortiz, a desterritorialização social, econômica, ambiental e territorial se constitui como processo contínuo e alargado. Assim, a intersecção entre o mapeamento do uso da terra e as práticas pesqueiras e portuárias evidencia mais do que uma crise, um estado de permanente ruptura identitária local, memorial e histórica.



Figura 15: Igreja Nossa Senhora das Cabeças (não mais ativa) isolada pela ferrovia e porto seco. Fonte: Elaborado pelas autoras, 2022.

A ferrovia e uma fragmentação disruptiva

Após a revisão de literatura e a análise dos estudos de caso apresentados no artigo, pode-se concluir afirmando o caráter disruptivo do impacto pragmático e funcional representado pela Estrada de Ferro Vitória a Minas na ocupação de Maria Ortiz e Barra do Riacho. Enquanto vetor de circulação de pessoas e mercadorias, a ferrovia se constitui historicamente como agente de promoção de desterritorialização ao longo de seu percurso, reconhecíveis nas múltiplas dimensões do território. É fato ter participado, em um primeiro ciclo de territorialização, da constituição de assentamentos humanos nos quais atua induzindo prosperidade e projetando expectativas promissoras. Entretanto, em sua consolidação e posteriores expansões, evidenciam-se reverberações nefastas decorrentes de arranjos produtivos e logísticos em contínua desconexão com o local, transformados em apêndices isolados e excluídos de um desenvolvimento estruturado em crescimento econômico e segregação socioespacial.

Essa condição se encontra identificada e representada nas descrições analítica e sintética dos dois bairros objeto da narrativa histórico-estrutural apresentada, por meio da qual é possível reconhecer o caráter agenciador da ferrovia e sua desconexão com o território transformado em plataforma protética, desencadeadora de fragmentação disruptiva e destituição da condição patrimonial do território Norte espírito santense. A relação entre a infraestrutura e o território revela tensões históricas entre crescimento econômico e conservação de sedimentos cognitivos e materiais.

Em Barra do Riacho, observam-se diversas fragmentações territoriais e sociais decorrentes do rompimento das fronteiras transversais historicamente constituídas, em função de intervenções antrópicas voltadas a interesses produtivos e econômicos. Após a construção do ramal ferroviário, o que antes era uma área de densa cobertura vegetal, transformou-se em um complexo industrial-portuário de grande escala, modificando o patrimônio territorial, ambiental e socioeconômico local.

Na vila de pescadores de Maria Ortiz, a desativação da estação resultou no isolamento e precarização socioeconômica da comunidade, comprimida entre a linha férrea e o Rio Doce, e com dificuldades de acesso e interação com seu patrimônio, ambiental e construído. Sua primeira igreja se situa em terreno isolado pela linha férrea e as águas do Doce não mais podem ser banhadas ou usadas para pesca. Além disso, a desativação da estação e a desconexão da estrada de ferro com o vilarejo, seja no transporte de mercadorias ou para a conexão entre pessoas, promoveram fragilidades no tecido social.

Frente ao quadro conceitual e metodológico adotado, sintetiza-se em favor da urgência de uma revisão do campo do ordenamento territorial, de cunho político-ético e pautada em pensamento crítico e criativo, capaz de impulsionar outra ou outras epistemologias e cosmologias. Nesta perspectiva, compreende-se a Antropologia e a Arqueologia como campos disciplinares a serem requeridos para uma elaboração efetivadora da multidisciplinaridade da reflexão e da ação na terra, ou, no mais amplamente, na Terra.

Agradecimento

O presente trabalho foi realizado com apoio da FAPES e da CAPES, durante a realização do curso de mestrado e, atualmente, da CAPES pelo financiamento ao doutoramento, ambos realizados junto ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo - PPGAU/UFES.

Referências

Acervo do Centro de Memória da Estrada de Ferro Vitória a Minas. **Mapa Projeto EFVM 1903**. 2022 (b) Acesso online via e-mail em 12 abr. 2022.

Acervo do Centro de Memória da Estrada de Ferro Vitória a Minas. **Mapa geral da linha EFVM 1948**. 2022 (c) Acesso online via e-mail em 12 abr. 2022.

A GAZETA, **Caderno Especial, Vitória/ES**, 30 de outubro de 2003, p. 8. Disponível em: http://www.ijsn.es.gov.br/ConteudoDigital/20160620_aj13204_potencialidades_20032.pdf. Acesso em: 22 de fevereiro de 2022.

CAMPOS JÚNIOR, C. T. **A formação da centralidade de Colatina**. IHGES- Vitória, 2004. 89p.

CAVAZZONI, L.T. **História e memória em narrativas de representação identitária: a ferrovia Vitória a Minas como patrimônio territorial em Colatina, Espírito Santo**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Artes, Vitória, 2022.

COLATINA. In: **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 1959. v. 22, p. 59-66. Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv27295_22.pdf. Acesso em: 9 ago. 2022.

COM a Maria Fumaça Colatina Progredia. **Revista Nossa - Dona Colatina: Nossa história**. nº 45-ano VII, p.18. Colatina- ES,1989.

COSER, S. Fronteira. In: COSER, Stelamaris (org). **Viagens, Deslocamentos, Espaços: conceitos críticos**. Vitória: EDUFES, 2016.

CRUZ, M. P. **Faça-se Aracruz (subsídios para estudos sobre o município)**. Edições Tempo Novo, Serra. 1997.

IJSN (Instituto Jones dos Santos Neves). (2015). **Aracruz [map]**. 1:400.000. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/mapas/>. Acesso em: 02 de junho de 2022.

IJSN (Instituto Jones dos Santos Neves). (2020). **Microrregiões de planejamento [map]**. 1:40.000. Disponível em: <https://sedes.es.gov.br/microrregioes>. Acesso em: 11 de novembro de 2025.

MAGNAGHI, A. **Il progetto locale: Verso la coscienza di luogo**. Firenze: Bollati Boringhieri, 2000. 256 p.

MAGNAGHI, A. **Rappresentare i luoghi**. Metodi e tecniche. Firenze: Alinea Editrice, 2001.

MAGNAGHI, A (org.). **La rappresentazione identitaria del territorio**. Il ritorno dei luoghi nel progetto. Firenze: Alinea Editrice, 2005, 426 p.

MINISTÉRIO DA CULTURA; VALE. **Museu da Vale, 20 anos**. Vila Velha- ES, Ministério da Cultura, 2018

MOURÃO, B. B. **Representação patrimonial para o planejamento territorialista: narrativas histórico-estrutural e morfotipológica para um conhecer territorial profundo**. Ensaio metodológico em Anchieta/ES. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Artes, Vitória, 2021.

PONCHE, E. **Narrativas Memoriais sobre o território de Colatina**. 2022. Narrativa concedida a Livia Torezani Cavazzoni, Colatina, mar. 2022b.

PONCHE, I. **Narrativas Memoriais sobre o território de Colatina**. 2022. Narrativa concedida a Livia Torezani Cavazzoni, Colatina, mar. 2022a.

SANTOS, C. N. F.. **A cidade como jogo de cartas**. Rio de Janeiro: Rocco, 1988.

ULIANA, J. C. **Patrimônio Territorial Como Fundamento do Planejamento: projeto representacional e estatuto dos lugares**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Artes, Vitória, 2022.

VALE S.A. **Nossa História**. Rio de Janeiro, FSC, 2012.

WIED-MAXIMILIAN, P. V. Tradução: MENDONÇA, Edgar Sússekind de; FIGUEIREDO, Flávio Poppe de. **Viagem ao Brasil**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1989.