

INSTITUTO FEDERAL DO ESPIRÍTO SANTO  
BACHARELADO EM ARQUITETURA E URBANISMO

**LUANA MOUTINHO DE MATOS**

**O SIMBOLISMO NA PAISAGEM DO CENTRO DE COLATINA/ES**

Colatina

2022

LUANA MOUTINHO DE MATOS

**O SIMBOLISMO NA PAISAGEM DO CENTRO DE COLATINA/ES**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à  
Coordenadoria do Curso de Arquitetura e  
Urbanismo do Instituto Federal do Espírito  
Santo, como requisito parcial para obtenção do  
título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof<sup>a</sup>. M.a Aline Vargas da Silveira

Colatina

2022

**DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)  
(Instituto Federal do Espírito Santo – Biblioteca do *campus* Colatina)**

M433s Matos, Luana Moutinho de

O simbolismo na paisagem do Centro de Colatina/ES /  
Luana Moutinho de Matos.- 2022.

85 f. : il. ; 30 cm.

Orientadora: Aline Vargas da Silveira.

Monografia (graduação) – Instituto Federal do Espírito  
Santo, Coordenadoria de Arquitetura e Urbanismo, Bacharelado  
em Arquitetura e Urbanismo, 2022.

1. Simbolismo na arquitetura. 2. Paisagens – Colatina (ES).  
3. Patrimônio cultural - Preservação – Colatina (ES). 4.  
Planejamento urbano – Colatina (ES). I. Silveira, Aline Vargas  
da. II. Instituto Federal do Espírito Santo – *campus* Colatina. III.  
Título.

CDD 711.13098152

**LUANA MOUTINHO DE MATOS**

**O SIMBOLISMO NA PAISAGEM DO CENTRO DE COLATINA/ES**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à  
Coordenadoria do Curso de Arquitetura e  
Urbanismo do Instituto Federal do Espírito Santo  
como requisito parcial para obtenção do título de  
Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em 14 de dezembro de 2022

**COMISSÃO EXAMINADORA**

*Aline Vargas da Silveira*

Prof. Ma. Aline Vargas da Silveira  
Instituto Federal do Espírito Santo  
Orientadora

*Renata Matos Simões*

Prof. Ma. Renata Matos Simões  
Instituto Federal do Espírito Santo  
Membro Interno

*Bruno de Oliveira Lima*

Prof. Me. Bruno Oliveira Lima  
Universidade Federal do Espírito Santo

“A gente tem é que sonhar, senão as coisas não acontecem”

Oscar Niemeyer

## AGRADECIMENTOS

Meu futuro começou a ser trilhado há doze anos quando meus pais me deram a oportunidade de conhecer o mundo fora de casa. Nunca duvidaram da minha capacidade e sempre estiveram à disposição para me ajudar a alcançar o sonho surgido desde a infância, o de me tornar arquiteta e urbanista. O caminho que percorri não foi fácil e tampouco confortável, houve contratempos, lágrimas e tristeza. Mas mesmo assim, em momento algum pensei em desistir. Graças a Deus, em meio ao caminho tão árduo, houve muitas experiências, conquistas e sonhos realizados e, finalmente, consegui chegar ao tão aguardado momento, a conclusão do meu curso.

Primeiramente gostaria de agradecer a Deus e a minha família por esta realização. Também quero agradecer ao Instituto Federal do Espírito Santo – Campus Colatina – e a todo corpo docente pelo ensino público de qualidade e pelas oportunidades oferecidas ao longo da minha formação. À minha orientadora Aline Vargas pela sua dedicação e paciência durante o trabalho. Seus ensinamentos fizeram grande diferença na minha carreira acadêmica e na minha realização como arquiteta.

Minha eterna gratidão a Deus e a todos que torceram por mim.

## RESUMO

As cidades estão em constantes transformações e, ao mesmo tempo, nesse processo de mudanças, as paisagens urbanas se transformam em virtude da ação do homem e do tempo, sendo a maioria munidas de heranças históricas, sociais, econômicas e culturais. Tendo a consciência dessa dinâmica de transformação, nesse trabalho, buscou-se desvelar, no centro de Colatina, o simbolismo reconhecível através do tempo na paisagem urbana da cidade. Simbolismo proporcionado pela passagem dos trilhos da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) no interior do município. No presente trabalho, foi selecionado o traçado do trem tendo, também, como referência a construção do Patrimônio Cultural presentes até os dias atuais. Fez-se uma interpretação pessoal do caminho dos trilhos, buscou-se sua história e como essas paisagens se desenvolveram. Fez-se, também, uma leitura de como essas paisagens se encontram atualmente. Como parte dos resultados, constatou-se como o fato histórico da chegada da EFVM teve forte influência na conformação territorial da cidade e na construção do patrimônio edificado. Ainda, verificou-se como as constantes transformações das paisagens urbanas estão atreladas aos sentidos simbólicos, de memória, identidade e pertencimento do usuário da cidade. Concluiu-se, portanto, que esse tipo de estudo é fundamental para o reconhecimento da história e da arquitetura e na necessidade de um planejamento urbano adequado para que a história de um lugar não seja esquecida.

Palavras chave: Simbolismo. Estrada de Ferro Vitória a Minas. Paisagem Urbana. Patrimônio Cultural.

## ABSTRACT

Cities are in constant transformation and at the same time in this process of change, urban landscapes are transformed due to the action of man and time, most of which are equipped with historical, social, economic and cultural heritage. Being aware of this dynamic of transformation, in this work, we sought to reveal, in the center of Colatina, the symbolism recognizable through time in the urban landscape of the city. Symbolism provided by the passage of the tracks of the Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) in the interior of the municipality. In the present work, the train route was selected, also having as a reference the construction of the Cultural Heritage present until the present day. A personal interpretation of the path of the rails was made, looking for its history and how these landscapes developed. There was also a reading of how these landscapes are currently found. As part of the results, it was verified how the historical fact of the arrival of the EFVM had a strong influence on the territorial conformation of the city and on the construction of the built heritage. It also verified how the constant transformations of urban landscapes are linked to the symbolic meanings of memory, identity and belonging of the city user. It is concluded, therefore, that this type of study is fundamental for the recognition of history and architecture and the need for adequate urban planning so that the history of a place is not forgotten.

Keywords: Symbolism. Vitória-Minas Railroad. Urban landscape. Cultural heritage.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização do município de Colatina .....	11
Figura 2 – Traçado da linha férrea passando pela Avenida Getúlio Vargas paralela ao Rio Doce.....	15
Figura 3 – Mapa da estrutura viária central de Colatina .....	15
Figura 4 – Construção da Ponte Florentino Avidos .....	16
Figura 5 – Avenida Getúlio Vargas.....	17
Figura 6 – Localização da Igreja Nossa Senhora Auxiliadora .....	18
Figura 7 – Localização das edificações Ponte Florentino Avidos, late Clube, Colégio Aristides Freire e Câmara Municipal .....	19
Figura 8 – Localização do núcleo ferroviário .....	19
Figura 9 – A antiga estação de Colatina, em 2022.....	20
Figura 10 – Antigo terminal de cargas e a atual Biblioteca Municipal, em 2022 .....	21
Figura 11 – Vagão de trem, em 2022 .....	21
Figura 12 – Ponte Agenor Alves sobre o Rio Santa Maria, em 2022 .....	22
Figura 13 – Mapa síntese das paisagens urbanas a serem lidas.....	42
Figura 14 – Percurso feito a pé pela autora .....	44
Figura 15 – Recorte da paisagem marco inicial .....	46
Figura 16 – Bairro Colatina Velha, em 1907.....	46
Figura 17 – Igreja Nossa Senhora Auxiliadora .....	47
Figura 18 – Vista lateral e posterior da Igreja Nossa Senhora Auxiliadora .....	47
Figura 19 – Paisagem atual com a figuração da passagem dos trilhos abaixo da igreja Nossa Senhora Auxiliadora .....	48
Figura 20 – Recorte da paisagem nomeada como Praça Cívica .....	51
Figura 21 – Vista aérea Praça Municipal, em 1958.....	51
Figura 22 – Primeira Estação Ferroviária de Colatina, inaugurada em 1906. Foto tirada em 1907 .....	52
Figura 23 – Primeira figura, vista da antiga paisagem urbana de Colatina composta pela Ponte Florentino Avidos e segunda figura, Ponte Florentino Avidos na paisagem atual .....	53
Figura 24 – Festa de Colatina, em 1933. Praça seca logo em frente à estação .....	54

Figura 25 – Inauguração do novo Grupo Escolar Aristides Freire em 6 de fevereiro de 1938, à direita Câmara Municipal e o Colégio.....	54
Figura 26 – Câmara Municipal de Colatina, em 2022 .....	55
Figura 27 – Colégio Aristides Freire, em 2022 .....	55
Figura 28 – late Clube de Colatina, no ano de 1962 .....	56
Figura 29 – Situação atual do late Clube, em 2019 .....	57
Figura 30 – Praça Municipal fins de 1950, com a estação ferroviária à esquerda ....	58
Figura 31 – Vista atual da Praça Municipal e parte da cidade de Colatina em 2022.	58
Figura 32 – Atual Paisagem urbana da Praça Municipal com a figuração da antiga estação de trem e a inserção dos trilhos no entorno da praça .....	59
Figura 33 – Recorte da paisagem Avenida Getúlio Vargas.....	61
Figura 34 – O trem da EFVM cortando o trecho da Avenida Getúlio Vargas, em 1975 .....	62
Figura 35 – A ferrovia cortando o centro de Colatina, em 1957 .....	63
Figura 36 – Placas publicitárias recobrando as edificações históricas na Avenida Getúlio Vargas.....	64
Figura 37 – Atual paisagem urbana da Avenida Getúlio Vargas, junto a figuração da passagem do trem pela extensão da avenida .....	65
Figura 38 – Atual paisagem urbana da Avenida Getúlio Vargas .....	65
Figura 39 – Recorte da paisagem denominada Núcleo Ferroviário .....	68
Figura 40 – Projeto e implantação da área doada pela CVRD.....	69
Figura 41 – Construção da Praça Sol Poente .....	70
Figura 42 – Praça Sol Poente, em 2022 .....	70
Figura 43 – A estação na inauguração de sua plataforma, em 1949 .....	71
Figura 44 – Antiga estação de trem, atual terminal de ônibus de Colatina. A Figura remete a antiga passagem do trem na paisagem urbana atual .....	72
Figura 45 – Antiga estação ferroviária de Colatina, figura do lado esquerdo em 2019 e do lado direito, em 2022.....	72
Figura 46 – Atual paisagem urbana com o novo uso da antiga estação de trem, terminal de ônibus .....	73
Figura 47 – Antigo Terminal de cargas da EFVM e atual biblioteca municipal de Colatina, em 2022 .....	74
Figura 48 – Entorno do antigo terminal de cargas.....	74
Figura 49 – Vagão de trem.....	75

Figura 50 – Ponte Agenor Alves, em 2022.....76

## SUMÁRIO

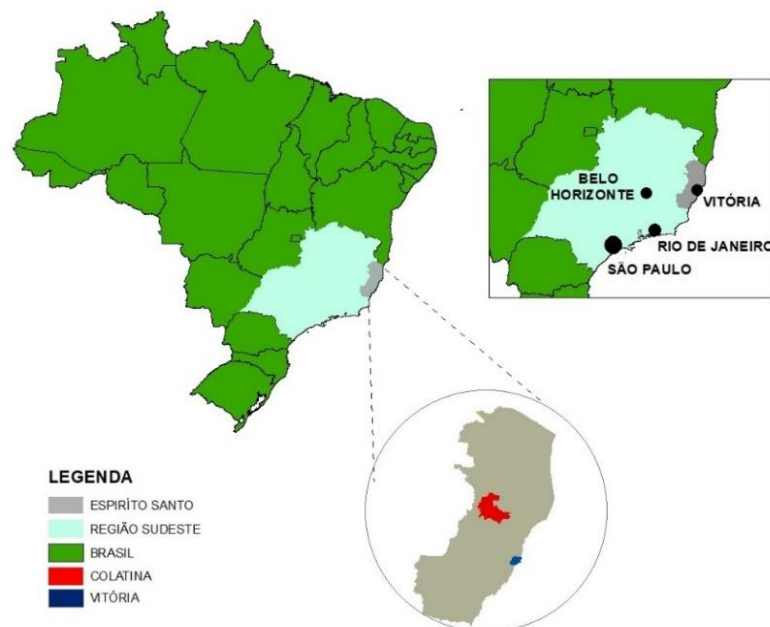
<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
<b>2 GÊNESE DA CIDADE DE COLATINA/ES.....</b>	<b>14</b>
<b>3 (RES)SIGNIFICANDO A PAISAGEM .....</b>	<b>24</b>
3.1 PATRIMÔNIO CULTURAL E PAISAGEM .....	27
3.2 PAISAGEM E CIDADE .....	34
3.3 PAISAGEM: MEMÓRIA E SIMBOLISMO.....	37
<b>4 PERCURSO METODOLÓGICO DA PAISAGEM .....</b>	<b>40</b>
<b>5 LEITURA DA PAISAGEM.....</b>	<b>44</b>
5.1 MARCO INICIAL.....	44
5.2 PRAÇA CÍVICA .....	49
5.3 AVENIDA GETÚLIO VARGAS .....	60
5.4 NÚCLEO FERROVIÁRIO .....	66
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>78</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>81</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho irá se debruçar sobre a área central de Colatina/ES, relacionando os principais elementos do patrimônio edificado com a paisagem urbana, a fim de desvelar essa paisagem, através do simbolismo evidente na construção da cidade e do patrimônio cultural nela existente. A cidade detém um acervo significativo de edificações históricas que representam a trajetória de seu desenvolvimento, principalmente pelo fato histórico da chegada da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e pela forma como se deu sua ocupação entorno do Rio Doce e do traçado ferroviário.

O município de Colatina (Figura 1), local escolhido para o referido trabalho, está localizado na região noroeste do estado do Espírito Santo, no Vale do Rio Doce, a 135 km da capital Vitória, Brasil. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2021), atualmente a população estimada é de 124.283 mil habitantes.

Figura 1 – Localização do município de Colatina



Fonte: Figura da autora com dados de Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e Sistema Integrado de Bases Geospaciais do Estado do Espírito Santo (Geobases).

O início de sua ocupação se deu no âmbito da povoação das margens do Rio Doce, sendo que o cultivo do café serviu de força motriz para isso. O desenvolvimento de Colatina foi impulsionado graças à forte influência da imigração europeia, principalmente a italiana, e, após a chegada da estrada de ferro no início do século XX, de imigrantes de outras partes do Brasil. Eles trouxeram consigo a sua cultura, seu modo de vida, de trabalho e principalmente, referências na construção da arquitetura da cidade (SILVEIRA; RIBEIRO, 2017).

Devido aos fatores, históricos e geográficos, no período de ocupação da cidade surgiram construções singulares junto às margens do Rio Doce, evidenciadas na arquitetura erudita, vernácula e, principalmente, na arquitetura industrial ferroviária.

Assim, diante da atenção que se deve ter sobre os diversos momentos da história, do crescimento da cidade e das novas propostas urbanas resultantes da vida contemporânea, faz-se necessário reconhecer o patrimônio arquitetônico de Colatina, para entender os agentes responsáveis pela transformação da paisagem.

Desse modo, o trabalho se encontra na presença de fatores como: valorização do patrimônio, simbolismo, o apagamento da memória edificada, a transformação da paisagem e a trajetória da estrada de ferro no espaço urbano da cidade. Com isso, em função dos poucos estudos sobre o simbolismo perceptível na paisagem urbana de Colatina, torna-se imprescindível reconhecer o caminho da EFVM na paisagem da cidade e compreender o conteúdo simbólico que este fato trouxe para o município.

Assim sendo, o objetivo geral do trabalho é elaborar uma leitura da Paisagem Urbana de Colatina junto as edificações históricas e o traçado da ferrovia. Dessa forma, será possível contribuir, para o acervo bibliográfico da história e da memória do patrimônio edificado da cidade, e conseqüentemente, para a conservação e valorização da identidade local.

Os seguintes objetivos específicos foram traçados para alcançar o objetivo geral: verificar o reflexo da história na cidade através do seu desenvolvimento e consolidação; identificar o patrimônio arquitetônico e paisagístico que se encontra em Colatina; identificar as permanências e rupturas na paisagem urbana atual.

Como abordagem metodológica, o presente trabalho adotou uma linha interpretativa histórica e narrativa, pois elucida a influência da trajetória da ferrovia na antiga e atual paisagem urbana da cidade. Selecionou-se como recorte espaço-temporal o centro da cidade, e suas transformações a partir do início do século XX até a contemporaneidade. Como forma de elucidar as mudanças na paisagem urbana, utilizou-se de montagens ilustrativas e registros fotográficos antigos e atuais de Colatina junto às principais edificações históricas consideradas neste trabalho.

Este estudo está dividido em cinco capítulos, o primeiro 'Gênese de Colatina' apresenta a história da ocupação da região e seu desenvolvimento territorial relacionado a chegada da EFVM. O segundo, em 'Res(significando) a paisagem', no intuito de compreender melhor o assunto, são abordados conceitos como: paisagem, patrimônio cultural, cidade, memória e simbolismo.

No terceiro capítulo, 'Percurso metodológico da paisagem', é exemplificado como deram-se as etapas de investigação e a metodologia aplicada para a leitura de quatro paisagens dentro do recorte territorial escolhido. Por fim, no último capítulo 'Leitura da paisagem' é feita uma crônica que introduz a leitura de cada paisagem, abordando nos dias atuais a interpretação pessoal da autora no antigo trajeto da EFVM dentro da cidade e, em sequência, é feita a leitura de cada paisagem.

## 2 GÊNESE DA CIDADE DE COLATINA/ES

Historicamente, Colatina teve suas primeiras formas de ocupação territorial, provenientes da apropriação de terras pelos índios e do desbravamento das terras devido a sua proximidade com o Rio Doce. Almeida (2017, p. 3) reafirma tal consideração ao alegar que: “[...] o desbravamento do município de Colatina está intimamente ligado às tentativas de colonização do Vale do Rio Doce e à retirada das aldeias indígenas dessa região”.

Já em meados do século XIX, com o estado do Espírito Santo já consolidado, o governo provincial, fomentou o cultivo do café, principalmente, na região sul e, após a Lei de terras, em 1850, o governo passou a incentivar a vinda de fazendeiros e de pessoas de outros estados ao território. Em 1888, com o fim da escravidão, houve a substituição de mão de obra escrava, atraindo colonos, imigrantes brasileiros e, também, europeus (DARÉ, 2010).

Logo em seguida, houve o esgotamento de terras agricultáveis no sul do estado, fazendo com que esses fazendeiros e imigrantes se direcionassem para a região do vale do Rio Doce, na chance de descobrir novas terras para a agricultura e ocupação. A mobilidade dessas pessoas para as margens do rio fomentou o cultivo do café no norte do estado, além da exploração da madeira que, também, foi fomentada na região (DARÉ, 2010).

Grande parte desses imigrantes partiram de Santa Leopoldina em direção ao norte, até o rio Santa Maria do Rio Doce. Instalaram-se no chamado Barracão de Santa Maria, atual bairro Colatina Velha, devido a sua localização estratégica com o rio (SILVEIRA; RIBEIRO, 2017). Conforme Almeida (2017, p. 2) “esse Barracão serviu para que o Governo conduzisse e alojasse os imigrantes, logo à sua chegada, e onde, em geral, permaneciam por muitos meses”.

O Barracão pode ser considerado o marco inicial do surgimento da primeira ocupação de Colatina e, em consequência disso, foi construída a primeira obra religiosa da cidade, a Igreja Nossa Senhora Auxiliadora, única edificação histórica presente até hoje no bairro. Além disso, até 1913, as edificações públicas também se situavam nessa região, formando a Vila de Colatina (ALMEIDA, 2017).

Segundo Instituto Jones Santos Neves (1977, p. 13) “[...] evidenciando o progresso vertiginoso, a localidade foi elevada à categoria de distrito, a 9 de dezembro de 1899, com o nome de Colatina, em homenagem à primeira-dama do Estado, Colatina Muniz Freire”. Desde então, Colatina detinha um núcleo comercial já consolidado com a ascensão do café, da pecuária e da extração da madeira.

O desenvolvimento do município começou a ser efetivo com a chegada da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), em 1906, que proporcionou a ligação direta com a capital Vitória e o rápido escoamento da produção de café e madeira da região. Com isso, em 1907, Colatina torna-se sede do município de Linhares e, em 1921, a cidade foi emancipada (IBGE, 1959). Assim, o cultivo do café se tornou cada vez mais forte pelo frequente deslocamento de pessoas para a região e, ainda, pela ocupação não permanente de povoações.

Com a chegada da ferrovia, o município se expandiu seguindo o traçado da linha férrea, que cortava o centro da cidade, dando origem a Avenida Getúlio Vargas (Figura 2).

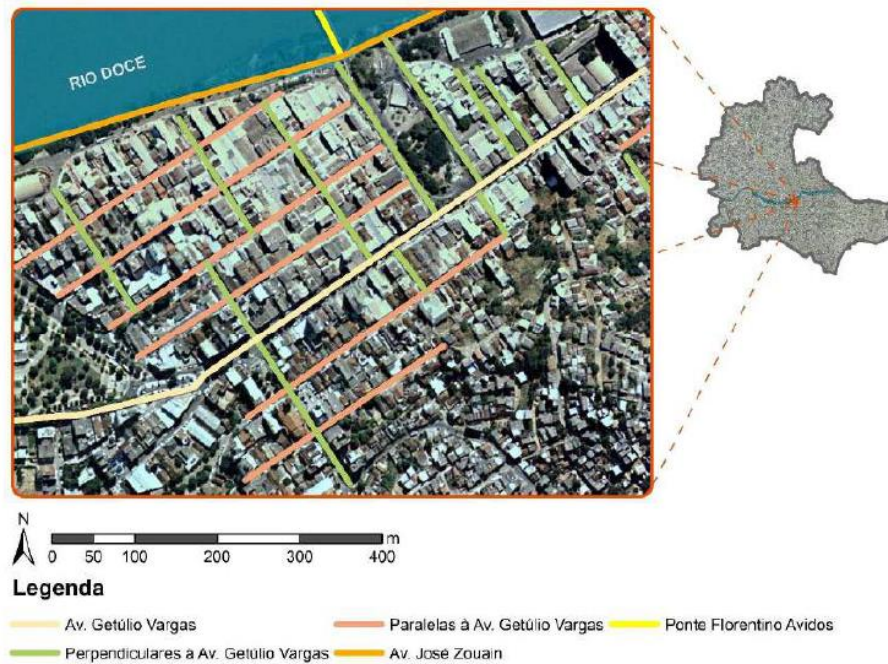
Figura 2 – Traçado da linha férrea passando pela Avenida Getúlio Vargas paralela ao Rio Doce



Fonte: Foto de Tibor Jablonski, Biblioteca IBGE, retirado do Livro “Colatina, sua história, sua gente”, 2019.

Ao longo da avenida Getúlio Vargas, a urbanização se firmava, sendo construídas ruas transversais e paralelas, acompanhando a margem direita do Rio Doce (Instituto Jones dos Santos Neves, 1977). Sendo sua estrutura viária presente até os dias de hoje (Figura 3).

Figura 3 – Mapa da estrutura viária central de Colatina



Fonte: Mapa de Simões, 2016, p. 36.

Outro acontecimento histórico que impulsionou o rápido crescimento de Colatina foi a construção da Ponte Florentino Avidos, em 1928, projetada inicialmente para expandir a ferrovia para a margem norte do Rio Doce, fazendo ligação com território norte do estado (Figura 4).

Figura 4 – Construção da Ponte Florentino Avidos



Fonte: Foto de Cláudio Wotkosky, página do Facebook Nossa Colatina, 2020.

No entanto, na época, a implantação dos trilhos nunca foi executada naquele local, mas favoreceu o surgimento de novas vilas e a expansão da cidade; sendo que a ponte passou a ser utilizada apenas por pedestres e para o transporte rodoviário (INSTITUTO JONES SANTOS NEVES, 1977).

Segundo o diagnóstico do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN):

A construção da ponte sobre o Rio Doce deve ser considerada como o verdadeiro marco inicial para a conquista do Norte do Município de Colatina, pois possibilitou a abertura de estradas, que foram varando a mata, acompanhando cursos d'águas ou subindo pelos chapadões. A ponte veio assegurar à cidade de Colatina a sua posição de entreposto, pois todo o acesso à região Norte era concatenado nesta cidade (INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES, 1977, p. 15).

Já no ano de 1975, com o forte processo de industrialização, o avanço do automóvel e a expansão urbana, os trilhos do trem foram retirados do centro da cidade e implantados na região periférica. Esse processo permitiu o desenvolvimento da urbanização no decorrer da Avenida Getúlio Vargas e seu entorno (Figura 5) (INSTITUTO JONES SANTOS NEVES, 1977).

Figura 5 – Avenida Getúlio Vargas



Fonte: Página do Instagram Colatina em ação, 2019.

Logo o processo de urbanização foi iniciado e a cidade foi se consolidando às margens do Rio Doce, que modificou sua dinâmica e determinou o seu traçado urbano. O relatório do IJSN ainda afirma que “[...] a irregularidade do território, formado por

cadeias de montanhas, induziu que a ocupação inicial acontecesse no vale central, na margem sul do Rio Doce” (INSTITUTO JONES SANTOS NEVES, 1977, p.78).

Isso posto, pode-se dizer que Colatina, desde o surgimento da cidade até a contemporaneidade, reúne características físicas, sociais e culturais de tempos históricos significativos, que influenciou a sua conformação urbana atual. Devido tais fatores, a paisagem urbana da cidade sofreu diversas transformações, em consequência das necessidades do cotidiano do município, originando construções notáveis, de valor patrimonial que traduzem todo o contexto histórico sucedido para a sua consolidação, inclusive, a passagem dos trilhos do trem no centro da cidade.

Uma das construções de grande importância histórica na sua ocupação inicial foi a construção da Igreja Nossa Senhora Auxiliadora (Figura 6), obra na qual foi construída no mesmo local da primeira obra religiosa do município, construída no início do século IX e, posteriormente, demolida.

Figura 6 – Localização da Igreja Nossa Senhora Auxiliadora



Fonte: Figura da Autora com dados obtidos do Google Earth, 2022.

Com a chegada da EFVM a primeira igreja foi muito danificada pelas constantes explosões de pedras na construção da estrada e, posteriormente na realocação dos trilhos, tornando necessária a construção da atual igreja. Em suas imediações foram construídas, também, as primeiras residências dos imigrantes italianos, em 1888 (ALMEIDA, 2017).

Além da igreja, outras construções, também, testemunharam esse desenvolvimento da cidade como a Ponte Florentino Avidos, o late Clube de estilo modernista, a Câmara Municipal com características neoclássicas e o tradicional Colégio Aristides Freire, todos situados na mesma quadra voltados para a Praça Municipal (Figura 7).

Figura 7 – Localização das edificações Ponte Florentino Avidos, late Clube, Colégio Aristides Freire e Câmara Municipal



Fonte: Figura da Autora com dados obtidos do Google Earth, 2022.

Com a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) no século XX, cortando o centro da antiga Vila de Colatina a localidade se desenvolveu em torno de seu traçado, deixando evidências de sua passagem. A cidade detém heranças da ferrovia, sendo estas compostas pela antiga estação, o terminal de cargas, antigo vagão de trem e a ponte Agenor Alves, localizados na região central da cidade, formando o núcleo ferroviário (Figura 8).

Figura 8 – Localização do núcleo ferroviário



Fonte: Figura da autora com dados obtidos do Google Earth.

No atual núcleo ferroviário está presente a estrutura da segunda estação ferroviária de Colatina, conhecida como Antiga Estação de trem (Figura 9), sendo que a primeira, demolida em 1906, estava localizada na Praça Municipal. A obra, possui características do Modernismo aplicado a tipologias arquitetônicas específicas da arquitetura ferroviária.

A construção passou por diversas reformas ao longo dos anos, além de ter sido interditado e depois, abrigado novos usos. Atualmente, passou por uma reestruturação significativa e desde o final de 2021, acomoda o terminal de ônibus municipal da cidade.

Figura 9 – A antiga estação de Colatina, em 2022



Fonte: Autora, 2022.

Outro elemento arquitetônico do núcleo, é o antigo terminal de cargas (Figura 10), construído para armazenar as sacas de café, que hoje abriga um novo uso, a Biblioteca Municipal da cidade. A edificação exemplifica uma tipologia ferroviária tradicional, e se configura como um local de armazenamento. Para a nova função a edificação passou por diversas reformas, descaracterizando alguns traços internamente. Mesmo assim, algumas características originais ainda estão presentes.

Figura 10 – Antigo terminal de cargas e a atual Biblioteca Municipal, em 2022



Fonte: Autora, 2022.

Além das edificações citadas, existem dois elementos históricos que integram o complexo ferroviário. Sendo o primeiro, o vagão de trem (Figura 11), presente no interior da praça onde está localizado o núcleo, que desempenha o papel de monumento histórico e de rememoração do acontecimento ocorrido naquele local.

Figura 11 – Vagão de trem, em 2022



Fonte: Autora, 2022.

O segundo é a Ponte Agenor Alves (Figura 12), que transpõem o Rio Santa Maria e servia para a passagem do trem; atualmente, desempenha a função de elemento de ligação entre dois bairros da cidade, utilizada para a passagem de carros e pedestres. A tipologia da ponte é marcada por um estilo industrial ferroviário, com sistema composto de perfis metálicos e, contraventamentos em forma de treliça, tecnologia típicas da arquitetura ferroviária.

Figura 12 – Ponte Agenor Alves sobre o Rio Santa Maria, em 2022



Fonte: Autora, 2022.

Isso posto, a área central do município de Colatina detém momentos históricos de grande importância para a sua evolução urbana e, conseqüentemente, alguns elementos arquitetônicos de grande valoração. Estes se integram à paisagem urbana da cidade, salvaguardando a memória e o símbolo do lugar. Assim, o presente projeto pretende estudar a conotação simbólica que essas construções junto ao traçado da ferrovia revelam na paisagem urbana da cidade. Considerando, também, a importância de sua preservação e conservação no presente e para o futuro.

### 3 (RES)SIGNIFICANDO A PAISAGEM

O referencial teórico desta pesquisa busca apresentar conceitos como Paisagem, Patrimônio Cultural, memória e simbolismo, assim como apontar temas e discussões que possam contribuir na compreensão do conceito de Paisagem Urbana e de embasamento teórico para identificar o simbolismo existente na paisagem do município de Colatina/ES.

A palavra paisagem em seu significado existencial remete a visão do observador sobre determinado espaço, dando sentido à experiência de quem o observa. Contudo, mesmo a palavra tendo uma definição já pré-estabelecida, ela é polissêmica e detém um repertório infinito de aplicações que podem ser inseridas em diversos contextos e disciplinas científicas, principalmente, na área da geografia (NAME, 2010).

Logo, faz-se necessário entender o olhar dos principais geógrafos, que contribuíram na conceitualização do termo paisagem, para entender parte desse repertório infinito de significados e, por fim, buscar aplicações inerentes do conceito na área científica do patrimônio cultural e do urbanismo.

À vista disso, primeiramente, tem-se Carl Sauer (1889-1975), citado por Corrêa (2014), geógrafo que iniciou os estudos dos conceitos relacionados à paisagem e na década de 1920, abordou a paisagem em uma nova teoria do conhecimento, intitulada geografia cultural. Ao apresentar o estudo da morfologia da paisagem, o autor denomina essa paisagem como forma, função e estrutura. Ou seja, ela torna-se um elemento materializado, que cumpre funções e, que resulta em uma estrutura definida pela ação da cultura do homem no ambiente natural.

Segundo Ribeiro (2007, p. 22), Sauer “[...] afirmava que o trabalho do geógrafo deveria iniciar-se na observação da paisagem natural e acompanhar o desenvolvimento desta”.

Além dele, Milton Santos (1926-2001) (2006) foi outro geógrafo importante para os estudos da paisagem e a descreve de maneira diferente de Sauer, abordando um cenário espaço-temporal. O autor reitera que a paisagem e o espaço estão interrelacionados, mas nunca equivalentes, sendo preciso ter uma distinção entre os dois, pois o primeiro, refere-se a forma e o objeto no presente e no passado e, o

segundo, ao sistema de valores atribuídos por uma sociedade a essa forma e objeto (SANTOS, 2006).

O mesmo autor ainda declara que a paisagem é resultante da sociedade, sendo formada em tempos históricos diferentes, de acordo com as demandas da vida cotidiana do homem, mas ao mesmo tempo no momento presente, com as disposições da sociedade atual, podendo ser comparado, até mesmo, como um palimpsesto<sup>1</sup>. Assim ocorre com a paisagem e com o espaço construído pela sociedade, ele se torna um objeto que pode ser reutilizado para dar lugar a outro, é decorrente de sucessivas transformações ao longo do tempo, tornando um instrumento de memória coletiva (SANTOS, 2006).

Donald W. Meinig (1924-2020) em seu clássico texto 'O olho que observa: dez versões da mesma cena (2002)' afirma que a paisagem<sup>2</sup> pode ser considerada de inúmeras maneiras. Dessa forma, essa abundância de significados provoca a problemática de que a paisagem pode ser "composta não apenas por aquilo que está à frente de nossos olhos, mas também por aquilo que se esconde em nossas mentes" (MEINIG, 2002, p.35). Problemática que confirma, ainda mais, as diferentes nuances que podem ser aplicadas aos conceitos de paisagem.

Outro geógrafo que discutiu o contexto cultural da paisagem foi Denis Cosgrove (1948-2008), que diferentemente de Sauer e Santos, defende em seu estudo a atribuição de significados que a paisagem pode oferecer. Segundo Ribeiro (2007) Cosgrove interpreta a paisagem como um sistema composto de valores humanos, comportamentos e percepções, em que a imagem vista torna-se uma criação simbólica.

Mais recentemente, destaca-se a contribuição de Augustin Berque para o desenvolvimento dos estudos sobre a geografia cultural. Conforme Mirandola e

---

<sup>1</sup> "PALIMPSESTO" Manuscrito em pergaminho que, após ser raspado e polido, era novamente aproveitado para a escrita de outros textos (prática usual na Idade Média). (Modernamente, a técnica tem permitido restaurar os primitivos caracteres.) (DICIONÁRIO DÍCIO, Dicionário da online Português).

<sup>2</sup> O autor, a paisagem podem ser entendida como: natureza, habitat, artefato, sistema, problema, riqueza, ideologia, história, lugar ou estética (MEINIG, 2002, p. 35).

Oliveira (2018), Berque usa a fenomenologia<sup>3</sup> como base para seu conceito, considerando os aspectos objetivos e subjetivos da paisagem. Para os autores o geógrafo designa a paisagem além do aspecto visual e material da realidade; ele também caracteriza a subjetividade exercida pelo homem no meio de sua cultura, dando sentido à relação do homem com o mundo, sendo que este mundo pode ser diferente para cada indivíduo.

No intuito de enriquecer a noção de paisagem e ampliando o conceito aplicado pela geografia, o historiador e filósofo Jean-Marc Besse afirma o vínculo evidente do homem com a paisagem, pois exprime que “[...] a paisagem pode ser definida como um território produzido e praticado pelas sociedades humanas, por motivos que são, ao mesmo tempo, econômicos, políticos e culturais” (2014, p. 27). Para o filósofo, a paisagem é uma realidade objetiva, materializada e socialmente produzida pelo homem, sendo ele a figura principal desse espaço.

O fato do homem ser figura dessa paisagem exprime o sentido da palavra habitar que, segundo o arquiteto Christian Norberg-Schulz (1983), baseado no pensamento do filósofo Martin Heidegger<sup>4</sup>, revela o existir do homem. Habitar pressupõe a necessidade de construir, e para tanto é preciso ter consciência existencial e que o homem interaja e experimente esse espaço. A partir desse pensamento, é possível entender que habitamos porque construímos, e por meio dessa construção damos sentido ao lugar que habitamos. Enquanto construímos modificamos a paisagem, revelada pelas construções e localizações, já que, o espaço é demarcado no solo, transformando o meio natural.

Como pôde ser visto nesta contextualização da ideia de paisagem, existem diferentes vertentes que dão significados ao estudo da paisagem no seu âmbito cultural. Mesmo com essas distinções os estudos abordados pelos geógrafos e por outros estudiosos

---

<sup>3</sup> “FENOMENOLOGIA” é o “estudo dos fenômenos, isto é, daquilo que aparece à consciência, daquilo que é dado. Trata-se de explorar este dado, a própria coisa que se percebe, em que se pensa, de que se fala, evitando forjar hipóteses, tanto sobre o laço que une o fenômeno com o ser de que é fenômeno, como sobre o laço que o une com o Eu para quem é fenômeno.” (LYOTARD, 1999, p. 10).

<sup>4</sup> Pensamento do filósofo Martin Heidegger no capítulo “O pensamento de Heidegger sobre arquitetura (1983)” do livro Uma Nova Agenda para Arquitetura: antologia teórica 1965–1995 (2006).

da área representam rupturas e continuidades que dão suporte para entender o sentido do que é paisagem.

Embora discutir paisagem seja de suma importância para compreender o espaço, as atribuições dadas pelo pensamento geográfico e cultural, podem estar relacionadas a noção de patrimônio cultural, pois a paisagem pode realizar, também, a tradução da história e da cultura de um povo. A paisagem é fundamental para entender parte do fenômeno urbano, social, cultural e as transformações que ocorrem através das ações do homem no espaço urbano e, principalmente, em conjunto com o patrimônio. Portanto, o foco deste estudo será a paisagem construída pelo homem no espaço urbano, com base nas edificações históricas e ao que está oculto nessa paisagem, apagados pelas transformações urbanas e suas novas reconfigurações.

### 3.1 PATRIMÔNIO CULTURAL E PAISAGEM

Tendo em vista o patrimônio cultural, primeiramente, serão apresentados conceitos construídos ao longo da história para entender o seu significado. Entende-se que essa abordagem é de extrema importância para realizar uma análise do histórico urbano sua forte relação com a paisagem e o percurso do reconhecimento da paisagem como patrimônio.

No que diz respeito ao campo patrimonial, inicialmente houve a valorização dos chamados 'Monumentos'. Segundo Françoise Choay (2006) na antiguidade eles refletiam uma edificação construída por indivíduos que, propriamente, pretenderam através dessa construção, rememorar acontecimentos, sacrifícios, ritos ou crenças, sobretudo, atuando sobre a memória, a interpretação das pessoas e na mentalidade da existência de um começo.

Posteriormente, o conceito de 'Monumento Histórico' surgiu de maneira distinta, pois o objeto construído se afastou do passado e tornou-se parte constituinte do presente, sem a intervenção da memória ou da história (CHOAY, 2006). Isto significa que, com o tempo a memória advinda do monumento foi sendo apagada e essa memória começou a ser criada a partir do elemento materializado, fazendo com que o objeto fizesse parte de um tempo presente, promovendo uma experiência estética, mas exigindo uma conservação.

Conforme Meneguello (2000, n.p.) “[...] os monumentos históricos funcionam então como representações ou ícones de um passado atemporal, uma criação artística do passado e simbólica do presente, dentro de um sentido de eternidade”.

Com isso, a partir desses dois conceitos, o reconhecimento do patrimônio começou a ser realizado a partir da valorização dessa herança artística, material e histórica, estabelecendo a relação com o passado comum.

Tais conceitos ganham destaque na Europa Ocidental a partir do século XIX, quando se deu relevância em preservar edifícios históricos, enquanto o evento da era industrial, dispersava e descaracterizavam cidades (MENEGUELLO, 2000). Aspecto causado pelo crescimento urbano desacelerado, sendo parte da trajetória do patrimônio proveniente da emergência da modernidade e do constante processo de urbanização das cidades.

Em consequência disso, a preservação do patrimônio histórico surgiu como ação fundamental em impedir o apagamento da memória do passado das cidades, em virtude de novas ocupações territoriais, novos hábitos de vida, mobilidade e da inserção das cidades na economia global.

Assim, entende-se como ‘Patrimônio Histórico’ todos os bens materiais e naturais relevantes para a preservação da história de uma sociedade ou comunidade, carregando, até mesmo, aspectos simbólicos.

Nesse contexto, afirma-se que preservar esse patrimônio no perímetro urbano é o ato de reconhecer estruturas familiares, socioeconômicas de uma sociedade, localizadas em um espaço-tempo (CHOAY, 2006). De forma materializada, esse patrimônio torna-se uma herança histórica, testemunhado por “um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos” (CHOAY, 2006, p.11). Quer dizer que, no contexto urbano, o patrimônio histórico é representado pelas edificações e elementos urbanos que testemunham a história comum de um povo.

Com isso, manifesta-se a noção de patrimônio histórico baseado na sua importância e nos seus atributos de testemunho histórico, memória e identidade, vinculado a reinterpretação dos traços do passado urbano.

Contudo, vale destacar que aos poucos essa noção de patrimônio começou a se tornar mais abrangente indo além dos conceitos de monumento e de materialidade, fazendo com que surgissem novas abordagens, baseadas nesse testemunho histórico.

Segundo Grammont “até o século XIX, o patrimônio era então definido como um conjunto de edificações, objetos e documentos de valor artístico ou histórico. No século XX, a abordagem do Patrimônio Histórico adquiriu ainda outras características” (2006, p. 439).

Assim, sobrevém o termo Patrimônio Cultural, integrado ao conceito de Patrimônio Histórico, enriquecendo a ideia de patrimônio e englobando novas formas de representação do passado, isto é, na arquitetura, nas paisagens, documentos, tradições, artes e sítios arqueológicos, na qual tais abordagens passam a ser reconhecidas governamentalmente, da esfera local até a internacional (TOMAZ, 2010).

Por isso, entende-se como Patrimônio Cultural “[...] monumentos, conjuntos de construções e sítios arqueológicos, de fundamental importância para a memória, a identidade e a criatividade dos povos e a riqueza das culturas” (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARTÍSTICO NACIONAL, 2014, n.p.). Assim, torna-se imprescindível a preservação desses bens, da memória e da identidade dos lugares compostos por essas construções.

Nessa mesma perspectiva, junto a atenção que se tem dado aos significados e a importância de se preservar o Patrimônio Cultural nas cidades contemporâneas, o conceito relativo à paisagem urbana motivou a valorização da preservação e do estudo do entorno dessas construções e das características dos tecidos urbanos que compõem essa paisagem (LAGE, 2018).

Com isso, faz-se fundamental discutir sobre a herança cultural que a paisagem urbana exprime e a sua indispensável relação com o Patrimônio Cultural. No que diz respeito à paisagem, Luengo (2015 apud LAGE, 2018, p. 165) alega que “a paisagem tem um papel no nosso sentido de lugar, identidade e pertencimento ela é um repositório de memórias e de nossos laços ancestrais com a natureza”.

Assim, a paisagem urbana pode ser definida por esse patrimônio, outras edificações, ruas, calçadas, praças e todos os espaços que constituem o ambiente urbano, sendo compreendidos e analisados, proporcionando o entendimento de seu aspecto estético, histórico, das dinâmicas temporais da vida urbana e dos impactos de ordem emocional que a paisagem pode exercer (ADAM, 2008).

Logo, a paisagem deve ser entendida como parte do Patrimônio Cultural, e, desde 1931, documentos e cartas patrimoniais internacionais envolvem a questão da paisagem como monumento natural, pano de fundo ou entorno dos monumentos históricos, estabelecendo uma hierarquia entre o patrimônio construído e a paisagem (FIGUEIREDO, 2013). Esses documentos foram resumidos no Quadro 1:

Quadro 1 – Quadro explicativo sobre o conteúdo das cartas patrimoniais e documentos, que indicam ou prescrevem sobre a noção de paisagem

(continua)

DOCUMENTOS E CARTAS PATRIMÔNIAIS	CONTEÚDO
Carta de Atenas (1931-CIAM)	Ressalta o entorno e a visibilidade dos monumentos.
Convenção de Washigton (1940)	Menciona a paisagem natural e o belo.
Recomendação de Paris sobre Paisagens e Sítios (UNESCO-1962)	Fala sobre a preservação ambiental, salvaguarda da beleza e caráter das paisagens e sítios.
Carta de Veneza (ICOMOS-1964)	Amplia a noção de monumento histórico para um sítio urbano ou rural com arquitetura modesta e enfoca a noção de entorno e visibilidade dos monumentos.

Quadro 1: Quadro explicativo sobre o conteúdo das cartas patrimoniais e documentos, que indicam ou prescrevem sobre a noção de paisagem

(conclusão)

Normas de Quito (OEA-1967)	Retrata a paisagem como portadora de “marcas e expressões do passado, testemunhos de uma tradição histórica de inestimável valor” e o turismo como finalidade pragmática.
Recomendação de Nairobi (UNESCO-1976)	Amplia a noção de entorno para a ambiência dos conjuntos históricos (natural, construído, rural e urbano) percebendo-o em seus vínculos sociais, econômicos e culturais, mas ainda mantendo a visibilidade como predominante.
Carta de Florença (ICOMOS-1981)	Que trata de jardins históricos que, por seus valores históricos e artísticos, devem ser considerados monumentos.
Carta de Washington (ICOMOS-1986)	Coloca a paisagem como algo que dá sentido a um bem mais importante, como pano de fundo

Fonte: Quadro da autora, com informações de FIGUEIREDO, 2014, p.112.

Assim, é necessário reconhecer que a paisagem é um instrumento importante na área da preservação cultural, já que, hoje, os bens tombados não são só preservados pelo seu valor construtivo e cultural, mas também, pelo seu valor paisagístico. Ribeiro (2007, p. 88) afirma que “embora a relação entre ambos seja reconhecida, a paisagem só ganha valor a partir de sua associação com o bem arquitetônico principal, seja ele uma única construção ou um conjunto”.

À vista disso o patrimônio cultural deve ser entendido como parte da paisagem e vice-versa, já que a paisagem moldura o bem arquitetônico, privilegiando o aspecto humano, o natural, cultural e os aspectos subjetivos intrínsecos nela. Nesse sentido, o monumento tem seu valor notável através da paisagem que o envolve (RIBEIRO, 2007).

No Brasil, a preocupação com a preservação do patrimônio cultural nacional inicia-se a partir da década de 1920, visto que havia um descaso com as cidades históricas e com a sua conservação (TOMAZ, 2010). Entretanto, o Patrimônio Artístico Nacional só ganha a devida definição na década de 1930. Foi através dos esforços para regulamentar as práticas de proteção cultural que se elaborou o Decreto-lei Nº 25, de 30 de novembro de 1937. Este, advindo do anteprojeto de lei preparado por Mário de

Andrade em 1936, que já apresentava a preocupação e a importância de se proteger o patrimônio histórico no país (RIBEIRO, 2013).

A lei incorpora os quatro livros do tomo, o Livro do Tombo Histórico, do Tombo das Belas Artes, do Tombo das Artes Aplicadas e, por fim, o Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico (LAEP), onde são inscritos os bens culturais pelo seu valor paisagístico.

Posteriormente, com a promulgação da Constituição Federal Brasileira em 1988, a noção de patrimônio cultural foi plenamente reconhecida ao identificar bens culturais de natureza material e imaterial, além de ter estabelecido formas de preservação como o registro e o inventário (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARTÍSTICO NACIONAL, 201-?).

O Art. 215 da Constituição garante os direitos culturais, acesso a fontes de cultura e a valorização das manifestações culturais pelos brasileiros. Já o Art. 216 define o patrimônio cultural brasileiro como “os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira” (BRASIL, 1988, n.p.).

Não obstante, no intuito de promover a preservação e o reconhecimento da paisagem, representante da interação entre o homem e a natureza, em seu âmbito internacional, uma nova categoria no sentido da identificação e da preservação do patrimônio cultural, surge na Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), em 1992, a Paisagem Cultural.

Todavia, no país, mesmo assegurados pela constituição reconhecidos pela UNESCO, e com o empenho da função do IPHAN perante os bens culturais, a categoria patrimonial “paisagem” passa a ser reconhecida, apenas em 2009, pelo instituto, embora o assunto esteja presente desde o estabelecimento dos livros do tomo (FILHO, 2013).

No Brasil, a portaria Nº 127 de 30 de Abril estabelece a Chancela da Paisagem Cultural Brasileira e o IPHAN reconhece que:

“os fenômenos contemporâneos de expansão urbana, globalização e massificação das paisagens urbanas e rurais colocam em risco contextos de vida e tradições locais em todo o planeta” e que os “instrumentos legais vigentes que tratam do patrimônio cultural e natural, tomados individualmente, não contemplam integralmente o conjunto de fatores implícitos nas paisagens culturais” (PORTARIA Nº 127, DE 30 DE ABRIL DE 2009, p.17).

Destaca-se que a chancela não deve ser confundida com tombamento, pois adota ações diferentes. Preocupando-se em reconhecer o valor cultural de determinada porção territorial, através de um “selo de qualidade”, em que a paisagem chancelada passa por uma classificação para que ela obtenha o título de Paisagem Cultural e, por fim, recebe um plano de gestão para sua preservação; o documento é detido de interesse pela população, envolvendo, também, o poder público.

Ressalta-se que a paisagem no momento em que é classificada, pode propor leituras específicas prescindidas pelo observador, manifestado por valores estéticos, material, imaterial, sociais e culturais repletos de atribuições, significados e percepções, mas sempre revelado pelo homem, a natureza e ao valor atribuído ao bem cultural fixado na região a ser valorizada.

É nessa complexidade de resultados sobre paisagem, que os estudos sobre paisagem e patrimônio cultural se devem as abordagens originadas pela geografia cultural, uma vez que é o estudo da união entre a ações do homem e da natureza (RIBEIRO, 2007).

Em outras palavras a paisagem cultural revela “[...] a marca das diferentes temporalidades desta relação sociedade-natureza, aparecendo, assim, como produto de uma construção que é social e histórica e que se dá a partir de um suporte material, a natureza” (NASCIMENTO; SCIFONI, 2010, p. 32).

Ao criar essa nova classificação para a preservação do Patrimônio Cultural, a UNESCO, evidentemente, levou em consideração não só os aspectos materiais deixados pelo homem na paisagem, mas também os aspectos “invisíveis” como os fatores subjetivos, simbólicos, as experiências, os sentidos presentes nos lugares e etc.

Nota-se, então, a importância do conceito de paisagem aplicado no campo do patrimônio cultural e apesar dessa nova categoria (Paisagem Cultural) do patrimônio

ser um progresso para a promoção da preservação patrimonial, existem lacunas que ainda precisam ser melhoradas para a efetiva proteção e reconhecimento da paisagem. Uma vez que, profissionais da área alegam que a legislação não tem força de lei, por não prever punições, ainda se encontra a falta de interesse da população e do poder público em preservar as paisagens, há pouca familiaridade técnica do Iphan com o instrumento jurídico e ainda, não existe a divulgação de documentos necessários para a solicitação do cancelamento e do conteúdo de plano de gestão (VASCONCELLOS, 2021).

Assim dentro da realidade brasileira, o nicho do patrimônio relacionado a Paisagem Cultural, ainda é um instrumento novo de proteção e preservação, necessitando do entendimento e da contribuição da sociedade e do poder público para que paisagens significativas do país sejam reconhecidas e protegidas, principalmente, as de cunho urbano de grande potencial de verificação.

### 3.2 PAISAGEM E CIDADE

Levando em consideração as discussões sobre a herança cultural da paisagem e do patrimônio, cabe agora abordar a relação que existe entre a paisagem e a cidade.

Com isso, ressalta-se que, através das construções urbanas, desvela-se a paisagem da cidade, que, ao mesmo tempo, mantém-se em constante transformação. Conforme Aldo Rossi (1931-1997) “a forma da cidade é sempre a forma de um tempo da cidade, e existem muitos tempos na forma da cidade. No próprio decorrer da vida de um homem, a cidade muda de fisionomia em volta dele, as referências não são as mesmas” (1995, p. 57).

O autor em sua obra ‘A Arquitetura da Cidade’ procura entender a forma da cidade, a partir de suas construções, e tem como resultado a arquitetura como a imagem da sua cultura (Rossi, 1995), confirmando assim, a cidade como artefato da arquitetura e, também, como objeto de transformações socioespaciais e culturais. Dessa forma, pode-se perceber que essas alterações temporais existentes na cidade, impulsionam o caráter simbólico da paisagem no ambiente urbano. Ou seja, as construções tornam-se reconhecidas pelo seu valor histórico, compositivo e social, representando a

memória do lugar, o vernáculo da paisagem, a história oficial e ao mesmo tempo, tais características no tempo presente (COSTA, 2008).

A complexidade desse fenômeno urbano entre o passado, o presente e o simbólico é idealizado no livro *Cidades Invisíveis* (1990) de Ítalo Calvino (1923-1985) onde o autor aborda, no imaginário do leitor, cidades utópicas que trazem reflexões sobre a experiência dos usuários da cidade.

Calvino (1990, p. 6) expressa essa reflexão descrevendo a cidade Isidora em:

“[...] Finalmente chega a Isidora, cidade onde os prédios tem escadas de caracol incrustadas de búzios marinhos, onde se fabricam artísticos óculos e violinos, onde quando o forasteiro está incerto entre duas mulheres encontra sempre uma terceira, onde as lutas de galo degeneram em brigas sangrentas entre os apostadores. Era em todas estas coisas que ele pensava quando desejava uma cidade. Assim Isidora é a cidade de seus sonhos: com uma diferença. A cidade sonhada continua-o jovem; a Isidora, chega em idade avançada. Na praça, há o paredão dos velhos que vêm passar a juventude; ele está sentado ao lado deles. Os desejos são já recordações”.

Assim, percebe-se que a cidade é descrita em um espaço-temporal onde ocorrem mudanças; as características dos prédios citados pelo autor detêm de figuração com a descrição de ornamentações, de sinais e de significados que, refletem não só a materialização do espaço construído, mas, também, o simbolismo do lugar. Já os acontecimentos, os desejos e os sonhos citados, tornam objetos de memória dos indivíduos que passam pela cidade e não são levados ao esquecimento.

Tal leitura fantasiosa se faz pertinente e coerente com o espaço urbano, pois Giulio Carlo Argan (1909-1992) (2014) afirma que na cidade todo acontecimento histórico está suscetível de interpretação e juízo de valor, sendo o espaço urbanístico uma contínua transformação da realidade ambiental, passível de atenção humana e, que quando conhecida pode-se encontrar códigos e interpretações.

Segundo Vittorio Gregotti (1927-2020) (1975), a paisagem é sempre construída historicamente, sendo os indivíduos capazes de reconhecer e distinguir a paisagem por meio da história das atividades humanas ali ocorridas, pois da perspectiva geográfica a história firmada no local constrói a coerência como paisagem.

Já na perspectiva do usuário da cidade, sujeito participativo da paisagem, dessa construção histórica e de todas as transformações da paisagem urbana. É conveniente mencionar os estudos de Kevin Lynch (1918-1984) sobre a imagem da cidade, já que o autor compreende a fisionomia das cidades, através da percepção dos indivíduos diante de suas partes constituintes, afirmando que a paisagem urbana deve ser vista e lembrada.

Segundo Lynch (1999, p. 11) na cidade “a cada instante existe mais do que a vista alcança, mais do que o ouvido pode ouvir, uma composição ou um cenário à espera de ser analisado”.

O autor através do sentido do usuário, dá significado visual a cidade, por meio de três aspectos: identidade, estrutura e significado, afirmando que, em virtude desses aspectos, a cidade pode ser imaginável pelo usuário, sendo possível estruturar uma imagem mental de um objeto físico pelo observador (LYNCH, 1999). Um exemplo dessas imagens são as edificações históricas que, quando descaracterizadas, geram dificuldade de reconhecimento para os indivíduos que conhecem a história e a tradicional composição arquitetônica daquele edifício, seja por representações fotográficas, cinema ou pinturas.

A mesma situação acontece com a paisagem como um todo, “tendem a revelar seus caracteres estruturais por meio da interpretação ou do caráter excepcional da visão, mas também enquanto reprodução e difusão” (GREGOTTI, 1975, p. 66). Em outras palavras, é o reconhecimento da paisagem como figura ou imagem pelos indivíduos.

As definições visuais de imagem urbana pelos indivíduos, resulta na percepção e na organização do espaço urbano e Cullen (2009) exemplifica essa afirmação, afirmando que para organizar a paisagem urbana é preciso tornar organizado e coerente: edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano.

Sob o olhar da paisagem no espaço construído, o que é definido como espaço delimitado é a construção de uma área plenamente visível, composto de história, onde a paisagem é habitada e os elementos arquitetônicos são materializados. O arquiteto Christian Norberg-Schulz (1926-2000) (2006, p. 454) constata tal afirmação em “[...] o

que, a princípio, eram simples possibilidades é revelado pela ação humana, iluminado e ‘conservado’ em obras de arquitetura que são ao mesmo tempo ‘velhas e novas’”.

Diante do exposto, considera-se que essa ação humana são as produções arquitetônicas unidas aos elementos estruturantes do lugar como os indivíduos, a natureza, as práticas econômicas, sociais e culturais, que compreendem o espaço urbano. É o encontro que existe entre a cidade e a natureza, portanto, é a construção no espaço (BESSE, 2014).

Portanto, a partir das edificações históricas, das transformações urbanas, seus elementos constituintes e da experiência do usuário com a cidade, é possível fazer uma leitura da paisagem urbana, revelando dimensões mentais, estéticas, sociais, técnicas, históricas e culturais. Ainda, identificar a paisagem como um conceito complexo repleto de significações imagéticas e estabelecer a efetiva existência da relação subjetiva dos indivíduos com o espaço urbano.

### 3.3 PAISAGEM: MEMÓRIA E SIMBOLISMO

O dimensionamento da subjetividade entre paisagem e simbolismo se faz necessário para entender a existência humana no ecúmeno<sup>5</sup> e os resultados da experiência do homem na cidade. Com isso, voltando-se para o sentido simbólico da paisagem, o ser humano é fruto do seu meio e grava na Terra suas marcas, sendo estas a presença corpórea do homem ou o simbolismo contido nessas marcas, sendo estas capazes de existir sem a presença do indivíduo (BERQUE, 2012).

Esse valor simbólico pode ser compreendido como um conhecimento empírico da paisagem. Para os indivíduos, o espaço não é uniforme, algumas partes são qualitativamente classificadas. Um exemplo disso pode ser visto no pensamento do filósofo Mircea Eliade (1979), ao explicar que há sempre um espaço classificado como sagrado, com forte significado e outros sem valor afetivo. Isso está atrelado à experiência entre o espaço que é sagrado e o circundante a ele. É uma experiência própria do homem no espaço.

---

<sup>5</sup> “ECÚMENO” designa a área habitável da superfície terrestre (DICIONÁRIO DICIO, Dicionário Online de Português).

A ideia da construção desse espaço diz respeito à linha imaginária de uma fronteira, que não significa apenas uma limitação do espaço, mas, sim, onde algo começa a ser fundamentado. Ou seja, as fronteiras de uma paisagem consistem em uma estrutura vertical entre o solo, o horizonte e o céu. Fato que explica a forte relação entre os lugares naturais e os que são feitos pelo homem (SCHULZ, 2006).

A função em que a sociedade dá a esse espaço é repleto de formas simbólicas e significados, podendo ser percebidos de forma clara, quando se detém de um conhecimento prévio sobre essa forma simbólica (MORAIS, 2017). Um exemplo dessa forma materializada, são as construções de monumentos históricos, pois quando sua história é conhecida seus atributos simbólicos são explícitos, já que esses monumentos “[...] compõem a paisagem, têm localização, são concepções artísticas, são partes da espacialidade e temporalidade humana, e carregam um conteúdo simbólico e espacial” (MORAIS, 2017, p.168).

No campo da geografia da percepção esse conteúdo ainda revela o dimensionamento entre paisagem, patrimônio histórico e memória pessoal, em que o indivíduo que experimenta a paisagem desempenha uma estrutura mental do entorno, passível de identificar acontecimentos históricos, aspectos socioespaciais e marcos relevantes de símbolos. Isto é, o despertar da paisagem enquanto memória é alcançar a identidade individual, através da interpretação (COSTA, 2008).

O sentido simbólico desses monumentos, pode resultar na construção das cidades e, conseqüentemente, das paisagens urbanas. Em “Ocultismo e Bruxaria (1979)” Mircea Eliade exemplifica através do simbolismo cósmico<sup>6</sup> as subjetividades que estão intrínsecos em um dado espaço urbano, interpretando a cidade de Akgor, no Camboja em:

A cidade com suas muralhas e fossos representa o mundo cercado por suas cadeias de montanhas e pelos oceanos míticos. O templo; no centro, simboliza o Monte Meru, suas 5 torres se erguendo como os 5 picos daquela montanha sagrada. Os santuários que fazem parte do templo representam as constelações em seus cursos, ou seja, o Templo Cósmico. O principal ritual imposto aos fiéis consiste em caminhar em redor do edifício do templo na direção prescrita, de forma a passar sucessivamente por cada estágio do ciclo solar, ou seja, Cruzar o espaço paralelamente ao tempo. O templo é, de fato, um cronograma, simbolizando e controlando a cosmografia sagrada e a

---

<sup>6</sup> “CÓSMICO” Relativo ao cosmo, ao universo, ao espaço universal: espaço cósmico (DICIONÁRIO DICIO, Dicionário online de português).

topografia do Universo, do qual ele é o centro ideal e o organizador (1979, p.28).

Logo, sua interpretação dá significados e comparações cosmológicas a cada objeto arquitetônico materializado na cidade. Isto é, as construções recebem atributos simbólicos, do mesmo jeito em que o Patrimônio Histórico contido na paisagem urbana é, também, passível de significados e interpretações.

Denis Cosgrove, um dos geógrafos citados no primeiro capítulo, afirma o pensamento da paisagem como símbolo, considerando a dimensão subjetiva, a partir de sua história expressa pela visão, utilização e simbolização do homem inserido nessa paisagem. Em outras palavras pode-se dizer que é uma visão, imaginação e representação do mundo em que “significados não se esgota na reconstituição material das paisagens e artefatos culturais, mas se amplia com as representações artísticas, pictográficas e literárias deixadas sobre essas” (CARVALHO, 2017, p. 94).

Nesse contexto de multiplicidade simbólica, Meinig (2013) também, ao elencar as dez possibilidades de se ver a paisagem, traz como uma tipologia específica a leitura da paisagem enquanto história, no qual os monumentos históricos, mais precisamente, o Patrimônio Histórico, instituem a representação histórica de um lugar e a atividade exercida pelo homem e da natureza naquele lugar. Ou seja, o objeto realiza a narrativa do desenvolvimento de uma sociedade em um dado local, sendo um estímulo simbólico e da memória coletiva.

Portanto, o reconhecimento da paisagem como instrumento simbólico e de memória coletiva, assim como o patrimônio cultural, assegura a importância de compreender e estudar traços do passado, os processos de transformação urbana e a materialização de uma cultura de uma cidade em um dado espaço-tempo. Frente a esta constatação, torna-se oportuno entender o simbolismo existente na paisagem da cidade de Colatina, recorte territorial escolhido para o desenvolvimento da referida pesquisa, em virtude da história de sua ocupação, da construção de suas edificações históricas e de seu desenvolvimento.

#### 4 PERCURSO METODOLÓGICO DA PAISAGEM

Como mencionado no primeiro capítulo, a cidade de Colatina possui um significativo acervo patrimonial e uma morfologia urbana específica, que retratam a trajetória da cidade. Muitas características correlacionadas a construção dos edifícios históricos se devem à inserção dos trilhos do trem dentro do perímetro urbano, fato que também influenciou na atual paisagem urbana do município.

A cidade, que cresceu paralelamente ao Rio Doce e à estrada de ferro, tem uma história com mais de 100 anos de fundação, repleta de símbolos, que traduzem o caminho da sua história. Contudo, em virtude das demandas da vida contemporânea e das novas formas de reconfiguração urbana, a paisagem urbana sofreu constantes transformações, fazendo com que a passagem dos trilhos no perímetro urbano ficasse no esquecimento do imaginário do indivíduo. Uma vez que, poucos são os vestígios no perímetro urbano que recordam esse fato histórico, favorecendo a perda da identidade do lugar, a memória e dificultando a percepção do real espaço construído.

Logo, ao compreender a importância da ferrovia para o desenvolvimento de Colatina, o trabalho busca como ponto de partida, lembrar esse fato histórico e a sua influência na paisagem urbana. Para tanto, os pensamentos e definições de paisagem, patrimônio cultural, simbolismo e memória - vistos anteriormente -, contribuíram para a escolha do recorte territorial, no intuito de buscar o vernáculo da paisagem<sup>7</sup>, a identificação do lugar, a percepção, a memória e o simbolismo dos espaços anteriormente cortados pelos trilhos do trem.

Primeiramente, foram levados em consideração o conhecimento histórico da cidade, sua morfologia urbana, a experiência espacial do sujeito que observa a paisagem, os elementos físicos presentes e os aspectos subjetivos intrínsecos na paisagem do caminho percorrido pelo trem.

Depois, procurou-se delimitar os patrimônios que se destacavam na sua relação com a ferrovia, levando em consideração as características arquitetônicas, a localização

---

<sup>7</sup> “VERNÁCULO DA PAISAGEM” No sentido da pesquisa o termo designa buscar o caráter simbólico da paisagem. “[...] a paisagem vernacular pode compreender uma imagem singular, porém plena de significados e que geralmente não é legitimada como patrimônio histórico” (COSTA, 2003, p.2).

junto ao traçado dos trilhos, o entorno, as transformações históricas e os impactos de ordens visuais e objetivas causados pelas transformações da paisagem através do tempo.

Com isso, os conhecimentos abordados no referencial teórico serviram para direcionar os métodos de leitura da paisagem. Por essa razão, no decorrer do referencial, foram selecionados três teóricos da arquitetura e um urbanista, que exploram o pensamento da paisagem no contexto urbano. Como forma de sintetizar os principais conceitos teóricos que basearam este trabalho, foi elaborado o quadro a seguir (Quadro 2).

Quadro 2 – Síntese metodológica

Autor	Conceito	Metodologia
Kevin Lynch	Metodologia de leitura ambiental - Construindo a imagem	“[...] as imagens do meio ambiente são o resultado de um processo bilateral entre o observador e o meio. O meio ambiente sugere distinções e relações, e o observador - com grande adaptação e à luz dos seus objetivos próprios – seleciona, organiza e dota de sentido aquilo que vê.” (LYNCH, 1982, p.16)
Gordon Cullen	Linguagem síntese	“Como suporte concede elaborar em uma linguagem síntese vários elementos, dados e referenciais históricos, socioculturais e espaciais das cidades por meio de notas, fotos, documentos, croquis, imagens, desenhos e conteúdos teóricos” (ADAM, 2008, p. 66).
Vittorio Gregotti	Conhecimento da paisagem como representação	“A pintura, fotografia, cinema, fotogrametria como instrumento de conhecimento da paisagem” (GREGOTTI, 1975, p.66).
Aldo Rossi	Transformação da paisagem	“A forma da cidade é sempre a forma de um tempo da cidade, e existem muitos tempos na forma da cidade. No próprio decorrer da vida de um homem, a cidade muda de fisionomia em volta dele, as referências não são as mesmas” (ROSSI, 1995, p.57).

Fonte: Quadro elaborado pela autora com informações dos seguintes livros: Imagem da cidade, Kevin Lynch – 1906; Paisagem Urbana, Gordon Cullen – 1983; Território da arquitetura, Vittorio Gregotti – 1975; A arquitetura da cidade, Aldo Rossi – 1995.

Desse modo, em geral, a pesquisa se desenvolveu mediante ao que foi estudado no referencial teórico e as etapas de leitura a partir do pensamento da paisagem, através dos quatro teóricos, exemplificados no quadro anterior.

Primeiro, a leitura se desenrolou através da percepção do sujeito (autora) na paisagem, onde foi feita a construção da imagem vista atendendo a metodologia de leitura ambiental de Kevin Lynch, onde o caminho percorrido e o entorno observado foram resumidos em uma figura síntese (Figura 13). Nessa imagem será apresentada a mancha urbana onde cada paisagem está localizada em relação ao recorte territorial escolhido, seguindo da linha do traçado por onde passou os trilhos da EFVM.

Figura 13 – Figura síntese das paisagens urbanas a serem lidas



Fonte: elaborado pela autora, 2022.

Na sequência, através do método de linguagem síntese de Gordon Cullen (2009) os dados coletados, referenciais históricos, socioespaciais e culturais foram expostos e problematizados no decorrer do texto.

Seguindo o pensamento de Vitorio Gregotti (1975), sobre o conhecimento da paisagem como representação, foram apresentadas imagens de tempos históricos diferentes que irão reportar toda a narrativa escrita pelo observador (autora).

Por último, com a noção de transformação da paisagem urbana defendida por Aldo Rossi, foram discutidas e problematizadas as transformações da paisagem sofridas ao longo do tempo e as características da paisagem que se vê hoje.

Além dos autores mencionados no quadro 2, como o trabalho aborda uma pesquisa histórica apoiada nas transformações da paisagem urbana, entende-se que também envolve questões subjetivas na relação entre o observador e o objeto a ser compreendido. Portanto, a abordagem fenomenológica proposta por Besse (2014), ao afirmar que a paisagem se relaciona a minúcia do olhar, sendo o sujeito a figura principal da paisagem e que esta se fundamenta através da presença dele, também se foi presente nas análises.

Em virtude da efemeridade da pesquisa, usa-se a metodologia de cunho qualitativo para compreender a simbologia presente na paisagem urbana de Colatina. Pois, entende-se que faz parte desta pesquisa se voltar a questões particulares que se afastam da interpretação da realidade de maneira objetiva. É o que afirma Meinig (2003), cada indivíduo interpreta a paisagem de maneira diferente.

## 5 LEITURA DA PAISAGEM

Tomando por base as questões expostas anteriormente, a leitura desenrolou-se nas quatro paisagens marcadas na figura síntese, seguindo a seguinte ordem: Marco inicial, Praça Cívica, Avenida Getúlio Vargas e, por último, Núcleo Ferroviário.

A leitura de cada paisagem será introduzida por uma crônica que retrata o caminho do antigo traçado dos trilhos e o percurso feito a pé nos dias de hoje (Figura 14). O texto aborda uma interpretação pessoal da autora. Em seguida, a leitura da paisagem atual será apresentada segundo a metodologia proposta.

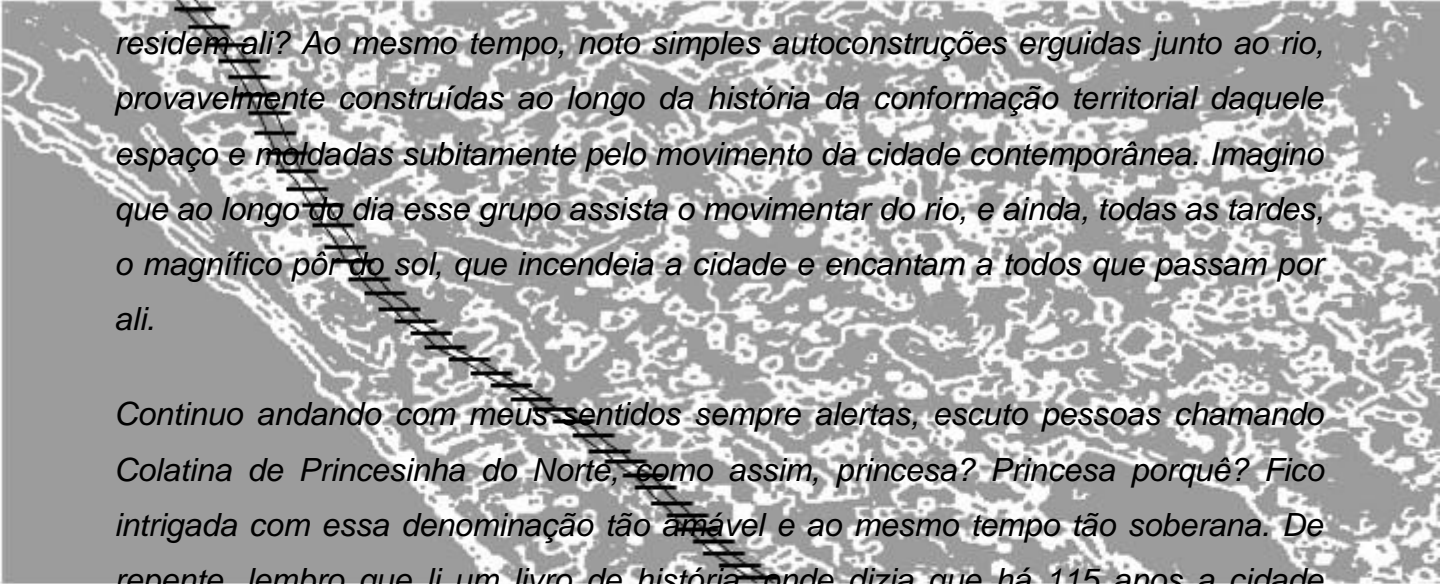
Figura 14 – Percurso feito a pé pela autora



Fonte: autora, 2022.

### 5.1 MARCO INICIAL

*Quinta-feira, 12 horas, século XXI, na cidade de Colatina, em um dia ensolarado, de calor intenso, caminho pela cidade, me deparo com espaço urbano implantado às margens do Rio Doce, que antes era doce e hoje tem o sabor amargo dos metais e as cores da lama. Diante dos meus olhos curiosos, defronto-me com uma paisagem montanhosa e um aglomerado de edificações, junto à vegetação. Mais a diante me deparo com a forte propagação do mercado imobiliário, percebo prédios meramente luxuosos paralelos ao Rio. Logo me questiono, será um grupo de privilegiados que*

An aerial photograph of a city, likely Colatina, showing a river winding through the urban landscape. A railway line, the Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), is visible as a dark, straight line crossing the city. The buildings are densely packed, and the river's banks are visible. The text is overlaid on the image, following the path of the river and the railway line.

*residem ali? Ao mesmo tempo, noto simples autoconstruções erguidas junto ao rio, provavelmente construídas ao longo da história da conformação territorial daquele espaço e moldadas subitamente pelo movimento da cidade contemporânea. Imagino que ao longo do dia esse grupo assista o movimentar do rio, e ainda, todas as tardes, o magnífico pôr do sol, que incendeia a cidade e encantam a todos que passam por ali.*

*Continuo andando com meus sentidos sempre alertas, escuto pessoas chamando Colatina de Princesinha do Norte, como assim, princesa? Princesa porquê? Fico intrigada com essa denominação tão amável e ao mesmo tempo tão soberana. De repente, lembro que li um livro de história, onde dizia que há 115 anos a cidade recebera a construção dos primeiros trilhos do trem da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). Que acontecimento! Como deve ter sido ser responsável por receber, nacionalmente, o principal meio de transporte da época? Penso que deve ter sido o maior fato histórico da cidade. Talvez seja por isso essa graciosa denominação.*

*Ando mais um pouco e ainda aos devaneios da vida urbana, me situo na beira rio, muitos são os carros e em meio ao caos, tento atravessar a rua, assim, vejo uma placa dizendo que logo irei me adentrar ao centro da cidade. Subitamente, encontro um monumento que parece ser uma bicicleta, mas porque uma bicicleta? Será toda a cidade contornada por ciclovias? Caso seja, parabéns Colatina, temos o direito a ciclovia, contudo irei averiguar mais adiante. Continuo subindo a rua e avisto a pontinha de um crucifixo fixado numa torre, acredito que seja uma igreja. Continuo andando e olha que engraçado, vejo que ela foi construída acima de um paredão de rochas, preciso visitá-la.*

A cidade e a sua paisagem urbana mais do que nunca é um instrumento de troca entre estruturas culturais, sociais, identitárias e de memória, ela ainda simboliza e representa o presente e o oculto. A paisagem em torno da Igreja Nossa Senhora Auxiliadora (Figura 15) não obstante revela o presente e o oculto. Mesmo com a desordem urbana em seu entorno, assinalado pelo apagamento de uma memória estratificada em virtude de uma urbanização acelerada e não planejada, consiste na representação dessa identidade e da memória. O seu entorno capacita quem o observa a descrever e imaginá-la, já que a localização da obra, marca o início da

trajetória do município de Colatina e, ainda, por ser a primeira obra religiosa local, sua posição participa do início do trajeto da ferrovia no interior do município.

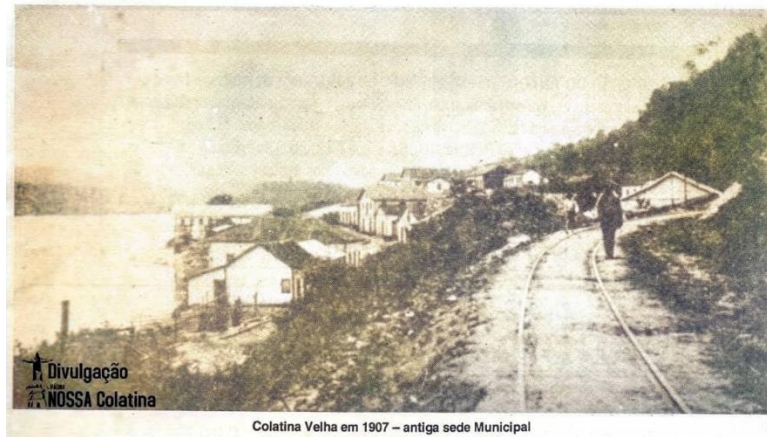
Figura 15 – Recorte da paisagem marco inicial



Fonte: Autora, 2022.

A obra simboliza, também, a chegada dos imigrantes europeus e de imigrantes de outras partes do Brasil, pois no bairro “Colatina Velha” onde ela se situa, abrigou os primeiros imigrantes, a construção das primeiras instituições públicas, as escolas e a cadeia pública da cidade (PIZZOL, 2018) (Figura 16).

Figura 16 – Bairro Colatina Velha, em 1907



Fonte: Página do Facebook, Nossa Colatina, 2020.

A igreja Nossa Senhora Auxiliadora (Figura 17), localizada no topo de uma pedra, que foi explodida para a obtenção do corredor férreo (Figura 18), tem seu entorno com forte relação com o Rio Doce, visto que no período de passagem do trem sua posição tinha maior proximidade com o rio. Entretanto, com as transformações territoriais da cidade e o aterramento de parte do rio, hoje ela se encontra mais afastada.

Figura 17 – Igreja Nossa Senhora Auxiliadora



Fonte: Autora, 2022.

Figura 18 – Vista lateral e posterior da Igreja Nossa Senhora Auxiliadora



Fonte: Autora, 2022.

O trem que passava no local (Figura 19), hoje dá lugar a vias de passagem de automóveis e o antigo paredão de pedras à edifícios de gabaritos significativos que divergem com a igreja. Além disso, a infraestrutura urbana como a iluminação e os fios da rede elétrica, disputam com a visão que se tem do elemento arquitetônico e a pavimentação de asfalto, ainda reforça esse apagamento que antes era o percurso dos trilhos.

Figura 19 – Paisagem atual com a figuração da passagem dos trilhos abaixo da igreja Nossa Senhora Auxiliadora



Fonte: Autora, 2022.

Conclui-se que a referida paisagem, mediante a sua importância histórica e a conformação em que a igreja foi implantada, junto aos vestígios das pedras situadas no solo (plano) da igreja e aos arredores das edificações construídas, capacita o usuário da cidade a notar e imaginar a ocorrência de um acontecimento histórico naquele local, o caminho dos trilhos da ferrovia. Entretanto, vale ressaltar que, como não há vestígios dos trilhos e locais de identificação histórica, apenas quem conhece a história se capacita a reconhecer o fato ocorrido no local.

## 5.2 PRAÇA CÍVICA

*Após visitar a igreja, acompanho a cidade caminhando em direção à Praça Municipal, vejo que tem uma linguagem espacial que instiga e desafia. Surpreendo-me, pois ainda existe a continuação do paredão de rochas, visto anteriormente, onde as casas foram implantadas acompanhando seu delineamento junto a rua. De fato, curiosa, desejo seguir com atenção seu traçado; prédios, casas, árvores, ruas transversais e cruzamentos...Mais adiante, vejo estabelecimentos comerciais começarem a surgir. Será agora o centro da cidade?*

*Ainda intrigada com o paredão de rochas, continuo caminhando e o elemento ainda se faz presente, percebo a sua altura em relação ao nível da rua, seu desnível é significativo, é muito alto. Evidentemente, houve um corte espantoso no terreno para que acomodassem essas ruas e o paredão se mantivesse ali.*

*Antes que eu continue meu trajeto, surpreendo-me com água minando desse paredão; através dessa água manifesta-se o emprego informal. Há uma quantidade significativa de homens utilizando dessa água para a higienização dos automóveis que estão estacionados ali.*

*Após passar todo o traçado da rua junto ao paredão, percebo que ele é um elemento de divisão entre a região localizada mais perto do nível do rio, Rua Pedro Epichim, onde eu estou, e a parte mais alta da cidade, Avenida das Nações. Então, percebo que Colatina tem uma topografia que conduz suas ruas e avenidas, assim, ao final da subdivisão entre essas duas regiões, vejo um cruzamento que as une, onde forma-se a principal avenida da cidade, Avenida Getúlio Vargas.*

*Agora sim, o centro da cidade. À medida que me conduzo ao centro, sinto a sensação de calor abafante, misturada a umidade da chuva de ontem, unido ao movimento caótico das pessoas, dos ônibus, dos carros e dos ciclistas, que se arriscam em meio ao trânsito. Onde estão as ciclovias? E aquele monumento de bicicleta? Me enganei, vejo a falta que ela faz, assisto os ciclistas se aventurarem junto aquele movimento caótico.*

*Junto a faixa de pedestres, tento atravessar a rua. A faixa é decorativa, poucos se arriscam a pisá-la. A tinta só não permanece intacta porque os pneus se encarregam de frear em cima. Na calçada uma multidão passa por mim, afobada, parecem ter pressa.*

*Diante dos meus olhos incrédulos vejo que o caos não é apenas no trânsito. Existe o caos, em virtude da poluição visual no centro, os anúncios e as publicidades estão espalhados por toda direção do meu olhar. Gordon Cullen estava certo! A poluição visual é um aspecto frequente na paisagem urbana e contribui na imagem da cidade. Cabe refletir o quão assustador é essa dinâmica.*

*Este não é apenas o início do caos, observo aquele ambiente urbano, onde me encontro, consigo perceber a riqueza arquitetônica por trás das placas publicitárias e das fachadas. A poluição visual esconde o acervo histórico edificado da cidade e apaga a memória desse povo. Que tristeza. Ainda curiosa... continuo o meu trajeto. Aproximo-me da Praça Municipal.*

A seguinte paisagem é o entorno da Praça Municipal de Colatina (Figura 20), paisagem nomeada como Praça Cívica, o local é um marco de destaque para cidade, visto que foi representante de diversas manifestações públicas, eventos festivos, exposições culturais, feiras de alimentação, paradas políticas e militares. Na localidade ainda estão expostos quatro importantes patrimônios da cidade, com características arquitetônicas do passado ainda presentes. São estes: a Ponte Florentino Avidos, Iate Clube, Escola Aristides Freire e a Câmara Municipal.

A Praça traduz o que afirma Pallasmaa (2017, p. 53) sobre as estruturas da cidade no tempo: “[...] os edifícios e as praças nos permitem retornar ao passado e experimentar o lento ritmo curativo da história”.

Figura 20 – Recorte da paisagem nomeada como Praça Cívica



Fonte: Autora, 2022.

A Praça Municipal foi inaugurada em 1906 e foi local da primeira construção da estação ferroviária da EFVM com a passagem dos trilhos do trem, nas suas imediações. A estação, inaugurada no mesmo ano, no bairro antes denominado “Colatina Nova”, marca o que se pode dizer, principal fato histórico da cidade. A obra é implantada em um local estratégico, onde o centro urbano se consolida. Área que pode ser classificada como símbolo de momentos da vida do povo colatinense (Figura 21) (PIZZOL, 2018).

Figura 21 – Vista aérea Praça Municipal, em 1958



Fonte: Acervo José Luiz Pizzol, retirado do Livro “Colatina, sua história, sua gente”, 2019.

Diante disso, observa-se que a chegada da EFVM motivou o processo de urbanização, fazendo com que a cidade se desenvolvesse e mais pessoas migrassem para o município. Entretanto, a cidade localiza-se às margens do Rio Doce e, como o local possuía uma vegetação densa e uma topografia complexa, isso fez com que o processo de urbanização fosse atrasado (PIZZOL, 2018). “A EFVM teve grande dificuldade de expansão durante sua chegada ao Rio Doce, em Colatina, cuja região, na época, era inóspita, habitada quase que exclusivamente por índios e animais” (PIZZOL, 2018, p. 18).

Dessa forma, localizada próximo à praça, pode-se dizer que o prédio que abrigava a primeira estação da EFVM (Figura 22) marcou a chegada da urbanização e, também, da era industrial. A edificação possuía características típicas da arquitetura ferroviária como o edifício retangular em alvenaria de tijolos, uma grande plataforma com cobertura sustentada por mãos-francesas e ornada por lambrequins.

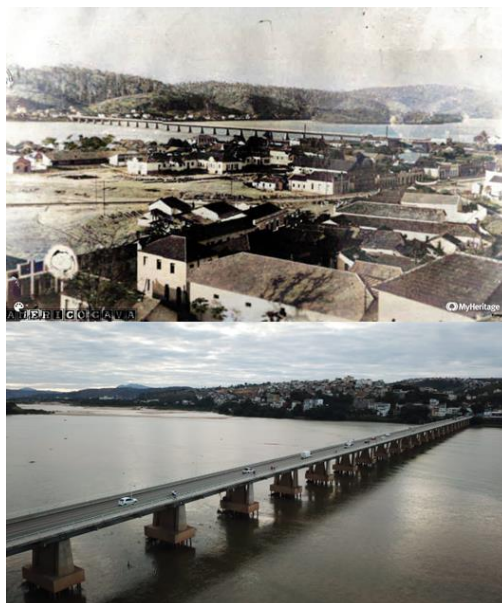
Figura 22 – Primeira Estação Ferroviária de Colatina, inaugurada em 1906. Foto tirada em 1907



Fonte: Fotografia de Eutychio d'Oliver, retirado da página do Facebook, José Luiz Pizzol, 2020.

Outro marco arquitetônico, localizado entorno da praça, que compõem até os dias atuais a paisagem urbana de Colatina, é a Ponte Florentino Avidos (Figura 23), inaugurada após 20 anos da chegada da ferrovia. Sua construção teve o intuito de ligar o Norte do Espírito Santo ao sul da Bahia por uma nova linha ferroviária, denominada Estrada Ferro Norte do Rio Doce (PIZZOL, 2018). Entretanto, esse fato nunca aconteceu. Hoje, a ponte marca a paisagem da cidade, fazendo composição com a visível cadeia de montanhas, a cidade, o rio e o evento do pôr do sol.

Figura 23 – Primeira figura, vista da antiga paisagem urbana de Colatina composta pela Ponte Florentino Avidos e segunda figura, Ponte Florentino Avidos na paisagem atual



Fonte: Página do facebook, Nossa Colatina, 2020 e imagem da autora, 2019.

Observa-se, que na época, mesmo com a chegada da ferrovia e a implantação da ponte, a cidade ainda se consolidava e as manifestações públicas e eventos festivos se concentravam aos arredores da primeira estação e da ponte. Entre estas edificações inicia-se a construção da estrutura atual da Praça Municipal. Nota-se que antes ela tinha uma grande praça seca, imediatamente em frente à estação, onde se delimitava ponto de encontro para a reunião da população (Figura 24).

Figura 24 – Festa de Colatina, em 1933. Praça seca logo em frente à estação



Fonte: Colatina ontem e hoje, retirado do Livro “Colatina, sua história, sua gente”, 2019.

Mais tarde, às margens do rio, constrói-se a praça, inaugurada em 1935. Avista-se que ela tem características do eclético clássico - que deriva do francês -, mas que apresenta a tríade de foco central, caminho perimetral e eixos além de uma formalidade que trazia relevância para os principais edifícios públicos presentes, a Câmara Municipal e o Colégio Aristides Freire (Figura 25).

Figura 25 – Inauguração do novo Grupo Escolar Aristides Freire em 6 de fevereiro de 1938, à direita Câmara Municipal e o Colégio



Fonte: Revista Nossa nº07, retirado do Livro “Colatina, sua história, sua gente”, 2019.

Os dois edifícios envolvem a praça com características arquitetônicas que traduzem o estilo que predominava na época em que foi construída. A Câmara Municipal marcada por simetria, proporção, linhas ortogonais e formas regulares remetem o estilo art décor, evidenciando a presença do estilo eclético na edificação (Figura 26).

Figura 26 – Câmara Municipal de Colatina, em 2022



Fonte: Autora, 2022.

Já o Colégio Aristides Freire (Figura 27) é composto por uma fachada simétrica, com linhas regulares e sem características decorativas. A edificação mantém-se com o uso de colégio, mas sofreu por decorrentes reformas ao longo dos anos que descaracterizaram sua arquitetura original.

Figura 27 – Colégio Aristides Freire, em 2022



Fonte: Autora, 2022.

Com as transformações da paisagem urbana e o desenvolvimento contínuo da cidade, na década de 50 a primeira estação foi demolida, dando lugar a uma nova estação em outra localidade, mas mesmo assim, na época, o trajeto dos trilhos se manteve no local por vários anos (PIZZOL, 2019).

Contudo, mesmo com a mudança da estação, seu entorno ganhou uma nova construção, o late Clube (Figura 28). A obra é marcada pelo estilo modernista, sendo projetada pelo arquiteto capixaba Marcelo Vivácqua. A edificação pode ser considerada um marco da arquitetura local, pois nesse espaço aconteciam os eventos de classe da cidade. “O late soube espelhar os anos dourados das décadas de 60 e 70, tanto pelo aspecto formal e arquitetônico, quanto pelos usos e apropriações sociais locais” (SILVA, 2017, p. 7).

Figura 28 – late Clube de Colatina, no ano de 1962



Fonte: Página do Facebook. Saudades Colatina, 2021.

Atualmente, pode-se afirmar que a edificação está relegada ao esquecimento, pois mantém-se fechada e em estado de arruinamento e degradação (Figura 29). Parte da edificação já foi demolida, permanecendo ainda em descaso pelas autoridades competentes.

Figura 29 – Situação atual do Iate Clube, em 2019



Fonte: Autora, 2019.

Atualmente, a Praça Municipal destaca-se por sua arborização significativa, com árvores e plantas de diferentes espécies, onde seu espaço é utilizado ainda como local de lazer, permanência, atividades culturais e políticas. É referência no encontro entre as pessoas e local de passagem pelo centro. Seu ambiente bucólico de praça do interior, se contrapõem ao agito da cidade circundante.

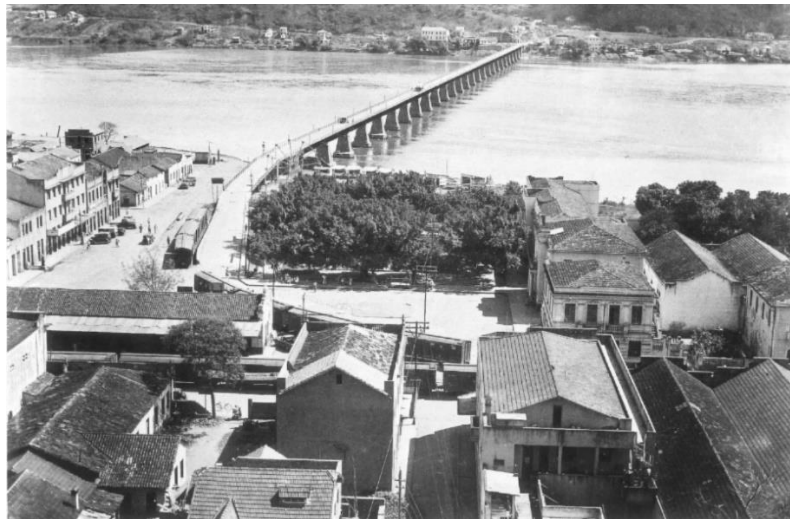
Apesar disso, nota-se que a praça foi fruto de constantes transformações e de um urbanismo acelerado. Ainda há traços físicos de um passado urbano que podem desencadear ressignificações e imagens poéticas daquele espaço. Entretanto, rodeada por vias de automóveis, é possível dizer que a praça se torna um elemento “isolado” sem nenhuma conexão com seu entorno, principalmente, com o circuito de edificações históricas que compõem a sua história de implantação.

Além disso, o fato urbano da passagem da ferrovia foi totalmente apagado da paisagem, sem qualquer vestígio presente. Fato que pode motivar os usuários da cidade a não se identificar com o lugar, a não reconhecer seu valor histórico e a

trajetória de transformação da paisagem. Tornando a paisagem urbana negligenciada perante o reconhecimento dos seus aspectos culturais, sociais e arquitetônicos. O que pode resultar no apagamento da memória, principalmente, das pessoas que não conhecem a história do lugar.

Como o entorno da praça foi o trajeto da passagem dos trilhos (Figura 30) dentro da cidade, sua consolidação como lugar cívico se deve, principalmente, as edificações históricas presentes, principalmente, ao edifício público da Câmara Municipal, órgão relacionado a organização social da cidade.

Figura 30 – Praça Municipal fins de 1950, com a estação ferroviária à esquerda



Fonte: Acervo José Luiz Pizzol, imagem retirada do Livro “Colatina, sua história, sua gente”, 2019.

Por se tratar de um espaço rico em história e cultura, a praça junto aos elementos históricos ainda presentes carrega uma função relevante, o de emoldurar as edificações e de trazer simbolismo na história e na memória da cidade, pois é um objeto de memória e culto ao passado. Não só pelos elementos materializados, mas também, pelos episódios ocorridos nessa paisagem, sendo um lugar que traduz a origem do povo colatinense, mesmo que esta tenha sofrido transformações constantes ao longo do tempo (Figura 31).

Figura 31 – Vista atual da Praça Municipal e parte da cidade de Colatina em 2022



Fonte: Autora, 2022.

Embora a antiga paisagem urbana como um todo, não esteja mais presente, alguns dos seus fragmentos estão visíveis e representados pelas memórias dos acontecimentos sociais que ocorreram no local, principalmente na lembrança da passagem dos trilhos do trem próximo à praça (Figura 32).

Figura 32 – Atual Paisagem urbana da Praça Municipal com a figuração da antiga estação de trem e a inserção dos trilhos no entorno da praça



Fonte: Autora, 2022.

Assim, a cidade se desenvolveu e o apagamento de sua memória se firmou junto a sua evolução. Por isso as edificações históricas servem de simulação e materialização na paisagem que foi transformada, mesmo que seu valor histórico não seja protegido

por tombamento e sim, por decretos municipais que identificam alguns elementos patrimoniais com interesse de preservação e proteção (Quadro 3). É o que afirma Rossi (1997, p. 57), “o processo de transformação da cidade tende a fazer com que ela evolua mais do que conserve, representando fatos do seu próprio desenvolvimento”.

Quadro 3 – Patrimônio, Histórico e Cultural de Colatina localizados entorno da Praça Municipal

Bens patrimoniais	Decreto de Lei
Câmara Municipal	Decreto de Lei nº 5.915, de 18 de dezembro de 2012.
Escola Aristides Freire	Decreto de Lei nº 5.915, de 18 de dezembro de 2012.
Iate Clube	Decreto de Lei nº 5.915, de 18 de dezembro de 2012.

Fonte: Prefeitura Municipal de Colatina (PMC). Elaborado pela autora, 2022.

### 5.3 AVENIDA GETÚLIO VARGAS

*Após imaginar todos os acontecimentos representativos que ocorreram naquela praça com diferentes significados para a formação da cidade, penso o quão difícil seria encontrar algum colatinense que não lembra de algum momento vivido naquele lugar. Por isso, tento me adentrar cautelosamente na observância da cidade, no intuito de entender a paisagem que vejo hoje, mas com devaneios de uma vida urbana passada.*

*Aceito que cada pessoa que passa por mim nesse caminho tenha uma percepção diferente deste lugar, existe uma variação de acordo com suas vivências e conhecimento sobre a história da cidade.*

*Ainda na Avenida Getúlio Vargas continuo o meu caminho com tais pensamentos.*

*Ando mais um pouco tropeço em buraco na calçada, percebo todos os meus sentidos naquele lugar. Imagino que cada passo dado por mim remetem o caminho feito pelos*

*trilhos, por muitos anos inserido no interior da cidade. Ele atravessou a principal Avenida de Colatina! E olha que triste, acredito que muitos não saibam disso.*

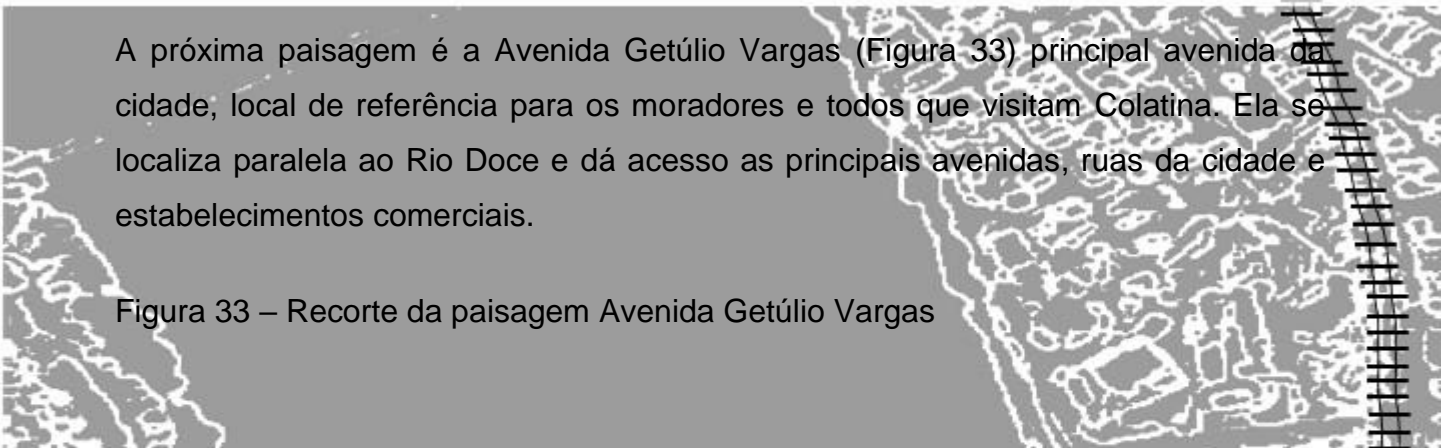
*Ao caminhar pela avenida visualizo de forma linear a densidade de comércio presente, na qual as placas publicitárias ainda poluem toda a imagem vista, me causando um desconforto visual e a descaracterização identitária da Avenida.*

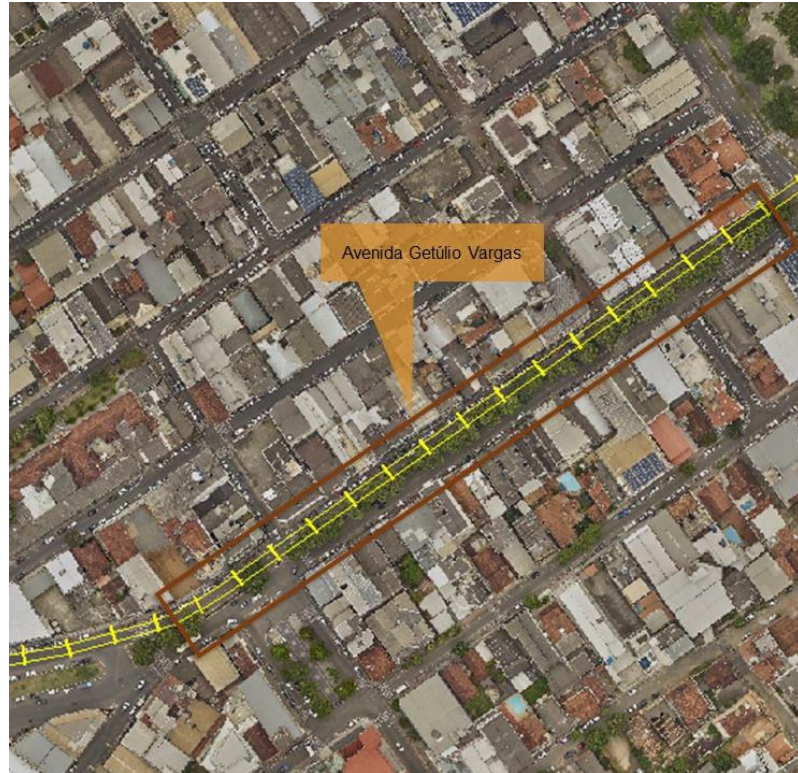
*Entretanto, no intuito de buscar a identidade do real espaço construído, consigo enxergar o canteiro como lugar de passagem do trem, as pessoas na porta das lojas, me remetem a visão que elas tinham quando o trem passava e mais adiante para a barulho de uma tarde na cidade, que pode me lembrar o som ensurdecido que o trem deveria fazer, passando ali. Colatina tem história e ela pode sim ser imaginada.*

Segundo Pallasmaa, “[...] a arquitetura parece ter se tornado mais rápida, apressada e impaciente ao longo da modernidade” (2017, p. 116), argumento que possivelmente pode ser aplicado as atuais paisagens urbanas. Em constante transformação, seus elementos originais começaram a não ser relevantes e assim, apagados, e o conjunto de elementos arquitetônicos, urbanos e históricos inseridos nessa paisagem, mudaram o senso histórico e valor dado a essa paisagem pelos indivíduos, ou seja, esta começa a se tornar negligenciada.

A próxima paisagem é a Avenida Getúlio Vargas (Figura 33) principal avenida da cidade, local de referência para os moradores e todos que visitam Colatina. Ela se localiza paralela ao Rio Doce e dá acesso as principais avenidas, ruas da cidade e estabelecimentos comerciais.

Figura 33 – Recorte da paisagem Avenida Getúlio Vargas





Fonte: Autora, 2022.

Desde 1906, às margens da avenida, encontrou-se os principais estabelecimentos de cunho comercial da cidade, enquanto o traçado dos trilhos cortava sua extensão (Figura 34).

Figura 34 – O trem da EFVM cortando o trecho da Avenida Getúlio Vargas, em 1975



Fonte: O Colatinense/encarte especial nº4, 1975 retirado do Livro “Colatina, sua história, sua gente”, 2019.

A Avenida forma um eixo estruturante ancorado ao desenvolvimento da cidade, no qual parte do seu crescimento urbano foi dirigido a partir desse eixo (Figura 35). Sua estrutura linear, em virtude da ferrovia e do rio, colaborou para o desenvolvimento econômico de Colatina, pois ao longo da avenida foi incentivada a instalação de comércios e serviços, graças ao fato histórico da inserção dos trilhos por toda a sua extensão no século XX.

Figura 35 – A ferrovia cortando o centro de Colatina, em 1957



Fonte: O Colatinense/encarte especial nº4, 1975 retirado do Livro “Colatina, sua história, sua gente”, 2019.

Os trilhos se mantiveram na Avenida por quase 70 Anos, sendo realocados do centro, em 1975, devido ao desconforto urbano causado pelo aumento do fluxo de automóveis, pessoas e ruído excessivo dentro do perímetro urbano (ALBANI; MIRANDA, 2013). O centro da cidade não conseguia mais sustentar a desordem urbana que a passagem do trem começou a causar.

A passagem dos trilhos permitiu que, estes, trouxessem consigo o desenvolvimento social, econômico e a infraestrutura urbana necessária para que a cidade evoluísse. Mesmo com a retirada da ferrovia do perímetro urbano, esse eixo estruturante, ficou intacto e o comércio cresceu exponencialmente, em consequência da passagem dos trilhos. Junto a tais fatores surgiram, também, importantes referências da arquitetura da época construídos ao longo do seu eixo, alguns, presentes até os dias atuais.

Contudo, muitos edifícios foram demolidos e, outros, não foram preservados e assim descaracterizados, sem qualquer proteção ao patrimônio cultural da cidade. Ainda, muitos deles permanecem atualmente escondidos, em virtude do recobrimento de suas fachadas por meio de anúncios publicitários e a colocação de anúncios cada vez maiores, dificultando a identificação do real espaço construído pelos indivíduos e escondendo marcos referenciais de lugares importantes para a história da cidade, presentes na atual paisagem urbana (Figura 36).

Figura 36 – Placas publicitárias recobrando as edificações históricas na Avenida Getúlio Vargas



Fonte: Autora, 2022.

É importante lembrar que a paisagem urbana é uma realidade dinâmica e está em constante transformação. Com isso, a Avenida Getúlio Vargas, além de ter grande participação na história da cidade, onde o passado e o presente estão ligados (Figura 37). A avenida se manifesta com alguns elementos históricos presentes e outros que foram totalmente ocultos da paisagem.

São elementos que revelam e simbolizam o passado e que foram negligenciadas por um planejamento urbano inadequado sem ter dado a devida importância. Visto que,

além da poluição visual por toda a sua extensão, o principal fato histórico da passagem do trem na avenida, foi totalmente apagada da paisagem (Figura 38). Não há nenhum vestígio da ferrovia, naquele trecho. O traçado da linha férrea deu lugar ao atual canteiro central da avenida, fazendo com que não houvesse nenhum resgate à memória pelos usuários da cidade.

Figura 37 – Atual paisagem urbana da Avenida Getúlio Vargas, junto a figuração da passagem do trem pela extensão da avenida



Fonte: Autora, 2022.

Figura 38 – Atual paisagem urbana da Avenida Getúlio Vargas



Fonte: Autora, 2022.

#### 5.4 NÚCLEO FERROVIÁRIO

*Ao final da Avenida Getúlio Vargas, avisto o terminal de ônibus circular da cidade, localizado na antiga estação da EFVM. No intuito de chegar próxima a obra, em um cruzamento, tento atravessar a rua, em meio ao trânsito, vejo que o terminal se situa em uma grande praça, gramada e arborizada. Segundo a placa de sinalização, ela é denominada como Praça Sol Poente. Sua escala é tão grande, que me impede a identificar visualmente seu limite. Por isso, continuo andando.*

*Vejo que o terminal está cercado, existem grades concedendo limites entre a praça e a edificação. Não consigo, imediatamente, identificar o caminho em que chego ao terminal. Fico confusa!*

*Noto que o terminal não se conecta com a praça, a entrada para pedestres está voltada para uma avenida, na fachada posterior da edificação. Não seria interessante interligar o terminal a praça que o cerca? É possível observar a hostilidade do uso daquelas grades em volta do terminal. Ela delimita e influencia os usuários da cidade a não utilizar o espaço público.*

*Incomodada, tento me adentrar a praça seguindo meu caminho junto as grades delimitadoras. Me deparo com alguns bustos que homenageiam escritores brasileiros e colatinenses, mas como assim? Os bustos se contradizem com o atual cenário do seu entorno. Não há conexão com o edifício, com a praça e com o uso dado a edificação, eles estão ali isolados, relegados a rotina do dia a dia.*

*Intrigada com as características arquitetônicas do terminal, percebo que sua tipologia traz referências fortes da arquitetura ferroviária. Paro em frente a edificação e começo a acreditar que aquelas pessoas estão utilizando o espaço sem ao menos saber o significado e o simbolismo que aquela edificação tem para a cidade.*

*Então, resolvo perguntar um jovem, se ele sabia que aquele edifício era um Patrimônio Histórico da cidade e que já foi a Antiga Estação de trem da EFVM. Ele disse que nunca tinha ouvido falar sobre o assunto. Como eu esperava, muitas pessoas não devem saber. A edificação está ali materializada, não há divulgação de informações sobre a obra em nenhum local.*

*Ainda na praça, reparo a não apropriação daquele espaço. As pessoas passam por ali, parecem ter pressa. Não há nenhuma atratividade que as fazem sentar em um banco e observar a movimentação constante de pessoas e ônibus e utilizar a praça.*

*A praça é um local histórico, um patrimônio para a cidade e, infelizmente, não há nenhum caminho que conduzem as pessoas a relembrar a história daquele lugar. A praça se tornou um local de passagem. Os bustos estão ali sem nenhuma conexão.*

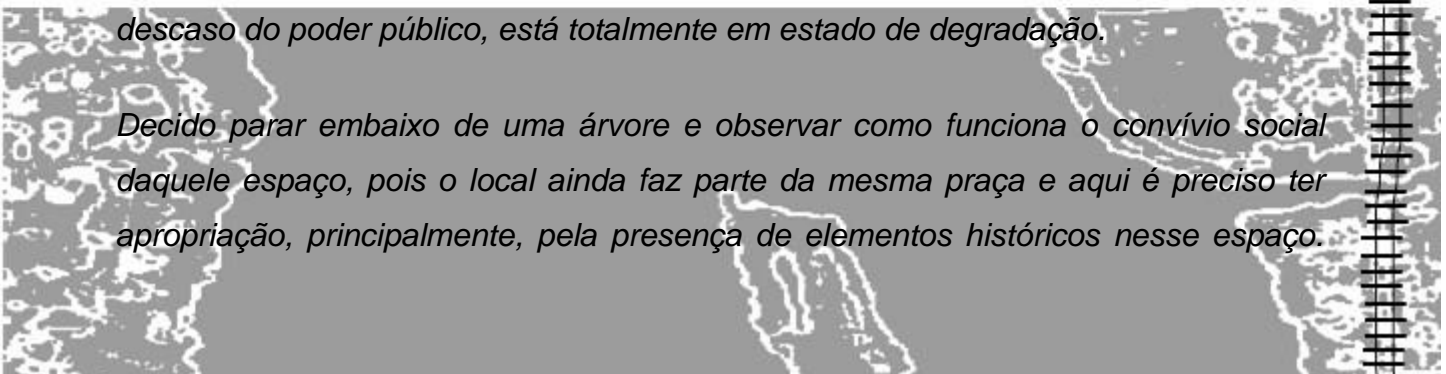
*Aquele espaço público tenta sobreviver ao uso concedido, mesmo a sua vida estando inquestionavelmente influenciada pelo uso da edificação como terminal de ônibus. Que cenário assustador! Um ambiente de grande potencial democrático e utilitário, ignorado por uma intervenção sem planejamento e senso histórico.*

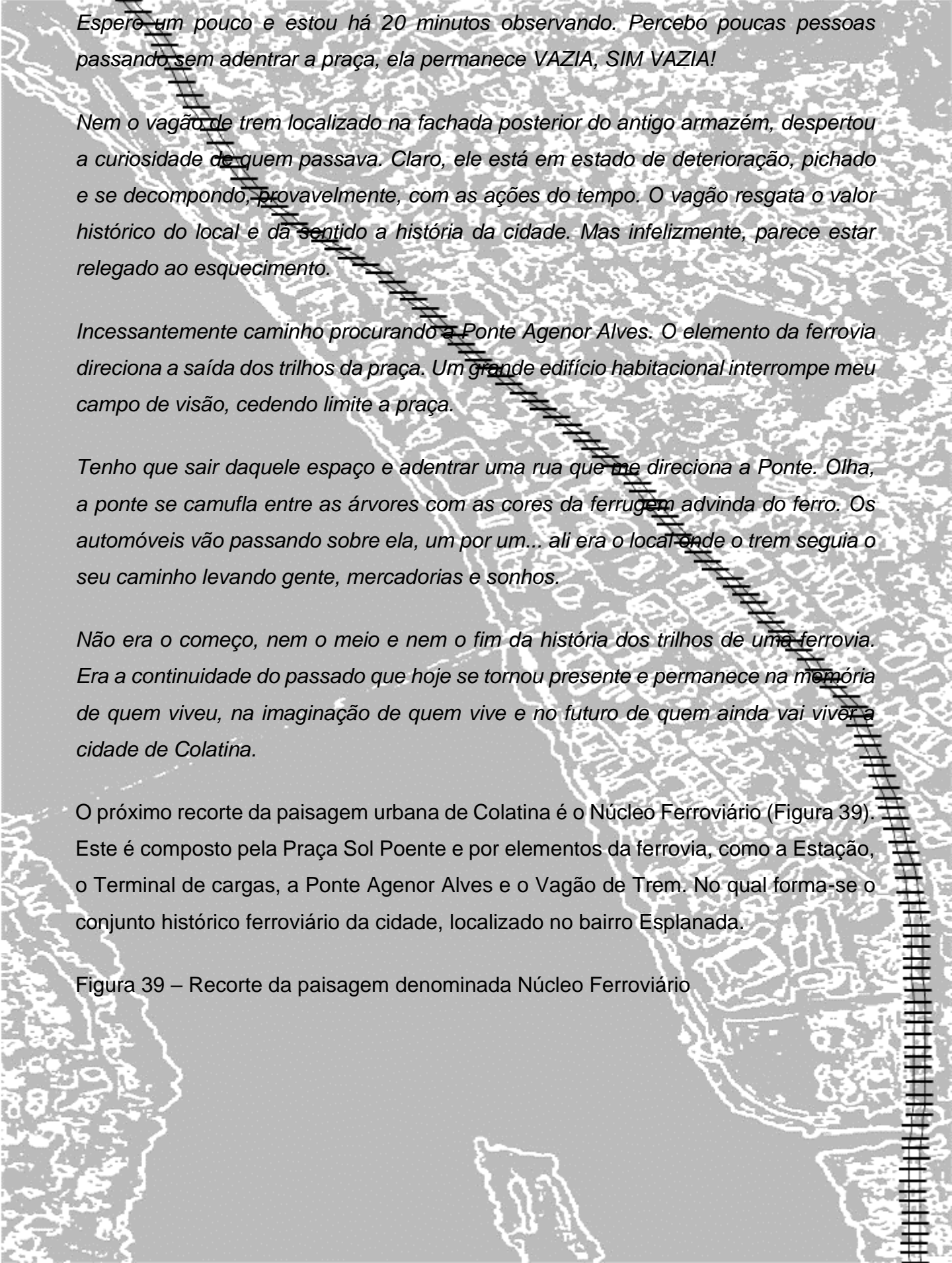
*Com meu olhar sensível e atento, observo a antiga estação, tento imaginar, no lugar do ônibus, o trem passando e as pessoas desembarcando naquele local. A plataforma que hoje serve de apoio para descerem do ônibus, antes era o embarque e desembarque de passageiros. Muitos desciam ali, na chance de se aventurar em uma nova cidade, em uma nova cultura. Na época, Colatina se desenvolvia e era privilegiada por isso.*

*Decido continuar o meu caminho no intuito de chegar ao limite da praça e alcanço uma avenida que está dividindo-a em duas regiões, segundo a placa informativa estou na Avenida Delta. Atravesso-a e vejo o Antigo armazém de cargas da EFVM e a atual biblioteca municipal da cidade, com características marcantes da ferrovia, consigo identificar sua extensa forma retangular e uma plataforma elevada, que provavelmente, era o local de desembarque do trem.*

*Olho para trás e percebo que mesmo com a divisão feita pela Avenida, há uma continuidade da praça. Noto que o entorno da edificação sofre com o abandono e o descaso do poder público, está totalmente em estado de degradação.*

*Decido parar embaixo de uma árvore e observar como funciona o convívio social daquele espaço, pois o local ainda faz parte da mesma praça e aqui é preciso ter apropriação, principalmente, pela presença de elementos históricos nesse espaço.*





*Espero um pouco e estou há 20 minutos observando. Percebo poucas pessoas passando sem adentrar a praça, ela permanece VAZIA, SIM VAZIA!*

*Nem o vagão de trem localizado na fachada posterior do antigo armazém, despertou a curiosidade de quem passava. Claro, ele está em estado de deterioração, pichado e se decompondo, provavelmente, com as ações do tempo. O vagão resgata o valor histórico do local e dá sentido a história da cidade. Mas infelizmente, parece estar relegado ao esquecimento.*

*Incessantemente caminho procurando a Ponte Agenor Alves. O elemento da ferrovia direciona a saída dos trilhos da praça. Um grande edifício habitacional interrompe meu campo de visão, cedendo limite a praça.*

*Tenho que sair daquele espaço e adentrar uma rua que me direciona a Ponte. Olha, a ponte se camufla entre as árvores com as cores da ferrugem advinda do ferro. Os automóveis vão passando sobre ela, um por um... ali era o local onde o trem seguia o seu caminho levando gente, mercadorias e sonhos.*

*Não era o começo, nem o meio e nem o fim da história dos trilhos de uma ferrovia. Era a continuidade do passado que hoje se tornou presente e permanece na memória de quem viveu, na imaginação de quem vive e no futuro de quem ainda vai viver a cidade de Colatina.*

O próximo recorte da paisagem urbana de Colatina é o Núcleo Ferroviário (Figura 39). Este é composto pela Praça Sol Poente e por elementos da ferrovia, como a Estação, o Terminal de cargas, a Ponte Agenor Alves e o Vagão de Trem. No qual forma-se o conjunto histórico ferroviário da cidade, localizado no bairro Esplanada.

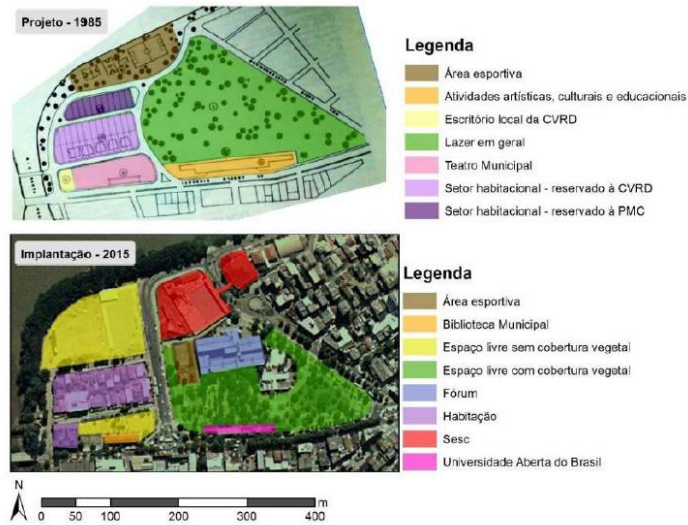
Figura 39 – Recorte da paisagem denominada Núcleo Ferroviário



Fonte: Autora, 2022.

A área de 84.000m<sup>2</sup> em que o conjunto está inserido pertencia a Vale do Rio Doce e foi doada para a Prefeitura Municipal de Colatina para que o poder público implantasse novos usos ao espaço e as edificações existentes (MADURO, 1985 *apud* SIMÕES, 2016) (FIGURA 40). Fato que resultou na construção dessa importante praça para a cidade, a Praça Sol Poente (Figura 41). Rica em história, relações sociais e econômicas, a praça se situa no entorno das edificações, sendo referência para a sociedade colatinense.

Figura 40 – Projeto e implantação da área doada pela CVRD



Fonte: Figura adaptada de MADURO, 1985, Colatina têm história, p.49 e figura elaborada e citada em SIMÕES, 2016, p.61.

Figura 41 – Construção da Praça Sol Poente



Fonte: Tadeu Giuberti retirado do Livro “Colatina, sua história, sua gente”, 2019.

Todavia, a área da Praça Sol Poente doada para comportar atividades de lazer em geral, infelizmente, hoje, é uma área fragmentada, que deu lugar a algumas edificações privadas e institucionais (Figura 42). Além disso, a região também tinha ligação direta com o Rio Doce, fazendo com que a paisagem tivesse ainda mais significado por estar interligado a um dos principais instrumentos de articulação do crescimento da cidade.

Figura 42 – Praça Sol Poente, em 2022



Fonte: Autora, 2022.

Vale ressaltar que, após a retirada da primeira estação ferroviária da Praça Municipal, em 1949, inaugurou-se segunda estação nesta localidade. Inicialmente a estação era composta apenas por uma plataforma de embarque do lado direito dos trilhos (Figura 43), no sentido à Belo Horizonte, depois a estação foi plenamente construída, em 1958, e implantada do lado esquerdo da linha férrea (MALACARNE, 2005).

Figura 43 – A estação na inauguração de sua plataforma, em 1949



Fonte: Acervo Cessão Altair Malacarne imagem retirada da página da web, estações ferroviárias, 2022.

A estação permanece atualmente no local, sendo conhecida como Antiga Estação Ferroviária de Colatina e atual terminal de ônibus da cidade (Figura 44). Acredita-se que a obra representa a chegada do modernismo no município, com tipologias significativas da arquitetura da época. A edificação abrigou o deslocamento de passageiros, o armazenamento e embarque de café.

Figura 44 – Antiga estação de trem, atual terminal de ônibus de Colatina. A Figura remete a antiga passagem do trem na paisagem urbana atual



Fonte: Autora, 2022.

Diferentemente da primeira estação da cidade, ela não possui ornamentação e o estilo moderno está presente na utilização do concreto armado e no uso linhas puras. Sua proporção e materialidade chamam atenção e se destaca com sua cobertura de duas águas, sustentadas por mãos francesas, inseridas posteriormente como instrumento reforço estrutural, plataforma, portas de correr e poucas aberturas (Figura 45).

Figura 45 – Antiga estação ferroviária de Colatina, figura do lado esquerdo em 2019 e do lado direito, em 2022



Fonte: Autora, 2022.

A edificação já foi fruto de diversos usos como faculdade a distância e posto policial. Além disso, se manteve fechada por vários anos, em virtude da degradação da sua estrutura. Em 2021, a edificação ganhou um novo uso, sendo inaugurada no local o terminal de ônibus da cidade (Figura 46), onde a obra passou por uma grande reforma, em que parte de suas características originais ainda estão presentes e outras foram totalmente apagadas.

Figura 46 – Atual paisagem urbana com o novo uso da antiga estação de trem, terminal de ônibus



Fonte: Autora, 2022.

Outra herança da arquitetura ferroviária presente na paisagem é o Terminal de Cargas, a obra foi projetada para o armazenamento de sacas de café e, hoje a edificação cumpre a função de biblioteca municipal da cidade (Figura 47). A forma retangular (cerca de 48 metros de comprimento e 9 metros de largura), os grandes vãos, as esquadrias de correr, o pé-direito mais elevado, as janelas altas acima dos

grandes portões são os elementos básicos que caracterizam a edificação como armazém.

Figura 47 – Antigo Terminal de cargas da EFVM e atual biblioteca municipal de Colatina, em 2022



Fonte: Autora, 2022.

A obra passou por diversas transformações ao longo dos anos, sendo adaptada para as demandas da vida cotidiana da população, sendo seu interior o ambiente mais transformado. Contudo, as características formais da edificação ainda estão preservadas.

Em relação a sua localização, o antigo terminal de cargas dá continuidade ao alinhamento junto a posição da estação, onde essa linearidade remete como os trilhos foram traçados naquele espaço. Visto que não há vestígios da estrutura dos trilhos no local.

Outro marco na paisagem do núcleo ferroviário, também, símbolo da passagem da EFVM no interior da cidade, é o vagão de trem exposto em frente ao antigo terminal de cargas (Figura 48).

Figura 48 – Entorno do antigo terminal de cargas



Fonte: Autora, 2022.

O objeto dá sentido a presença das edificações no interior da praça, pois ele representa para as pessoas que são desconhecedoras da história do município, o sentido de que a ferrovia esteve presente. O vagão desempenha o papel de monumento e rememoração do fato histórico ocorrido naquele espaço (Figura 49). É um instrumento de memória ligado a identidade do lugar e do simbolismo manifestado pelo acontecimento histórico na cidade.

Figura 49 – Vagão de trem



Fonte: Autora, 2022.

Por último, outro elemento de destaque simbólico na paisagem é a Ponte Agenor Alves (Figura 50). A tipologia da ponte é marcada por um estilo industrial ferroviário,

caracterizado pela época em que foi construída. O objeto de articulação serviu para transpor a linha férrea sobre o Rio Santa Maria, rio que deságua no Rio Doce, próximo à Praça. A ponte dá continuidade ao circuito de elementos da EFVM em seu entorno, na época da passagem dos trilhos dava sentido à saída da ferrovia de dentro da cidade.

Figura 50 – Ponte Agenor Alves, em 2022



Fonte: Autora, 2022.

Em virtude das transformações sofridas pelas edificações, ressalta-se que os elementos da ferrovia citados, assim como as edificações históricas presentes na Praça Municipal, ainda estão suscetíveis a intervenções, estes são apenas identificados como patrimônio da cidade, através de decretos municipais (Quadro 4), sem nenhuma proteção e reconhecimento instituído por tombamento.

Quadro 4 – Bens identificados como Patrimônio Histórico de Colatina

Bens patrimoniais	Decreto de Lei
Ponte de Ferro Agenor Alves	Decreto de Lei nº 6.174, de 27 de abril de 2015
Biblioteca Municipal	Decreto de Lei nº 6.175, de 27 de abril de 2015
Antiga Estação Ferroviária	Decreto de Lei nº 6.176, de 27 de abril de 2015
Antigo Vagão de Trem	Decreto de Lei nº 6.183, de 20 de maio de 2015

Fonte: Prefeitura Municipal de Colatina (PMC). Elaborado pela autora, 2022.

Conclui-se, então, que apesar do espaço público, onde o núcleo ferroviário está localizado, ter sido implantado após a passagem do trem no interior da cidade, a praça

junto as edificações históricas simbolizam dado momento da história e desempenha a função de herança material do acontecimento histórico.

Ainda assim, a praça como entorno emoldura os elementos da ferrovia e, serve, também, para concedê-los significado. Além disso, as edificações estão próximas e inseridas dentro de um espaço que é público, possibilitando o fortalecimento do significado dessa paisagem urbana para a população e para a cidade. Os elementos da ferrovia formam um circuito histórico dentro da praça, permitindo aos usuários imaginar ou rememorar a passagem dos trilhos naquele espaço, e conseqüentemente, tomando a consciência do real espaço construído.

Por isso, sabendo que a paisagem está suscetível a transformações, as mudanças nos usos das edificações, alterações no seu entorno e a ocultação dos trilhos, possibilita não só a perda da consolidação da função social e histórica da paisagem, mas também o sentimento de pertencimento e identidade do lugar perante os usuários.

No geral, pode-se dizer que a configuração em que essa paisagem urbana se encontra está vulnerável a transformações ao longo dos anos que, se não forem protegidas, podem comprometer cada vez mais o resgate da história e o sentimento de memória, identidade e pertencimento das pessoas que usufruem dessa paisagem. Isto é, as condições em que o patrimônio se encontra, os novos usos dados, o seu entorno e a não preservação das suas características vão de encontro a perda dos traços do passado.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O intuito desse trabalho foi demonstrar como a paisagem urbana de Colatina, através de suas edificações históricas, detém simbolismo em meio as transformações da paisagem ao longo dos anos. O Patrimônio Histórico é a referência da identidade cultural da cidade e pode proporcionar aos usuários o reconhecimento e a lembrança de fatos históricos ocorridos no espaço urbano.

A cidade mesmo com a sua conformação territorial e com o Patrimônio Cultural existente encontrando-se associado a ferrovia, não permite as pessoas a imaginarem o caminho dos trilhos da Estrada de Ferro Vitória a Minas cortando o centro da cidade, pois estes foram ocultados de toda paisagem. Por isso, as edificações históricas são peças fundamentais para a memória e para divulgação de sua história. Entretanto, só quem conhece como se deu o desenvolvimento do município e a construção dessas edificações consegue identificar a relevância da passagem da EFVM no interior da cidade.

No trabalho, foi explorada uma metodologia desenvolvida pela autora, a partir da história da cidade e da referência de teóricos e estudiosos da área da paisagem e do patrimônio, para que pudesse ser feita a leitura das paisagens. Identificou e percorreu o caminho dos trilhos, visando entender como as edificações inseridas na paisagem urbana da cidade tem relação com esse percurso e qual a situação de cada paisagem atualmente.

Como resultado geral do trabalho, acredita-se que o planejamento urbano de Colatina não se atentou a preservação do principal fato histórico do município para que o espaço urbano se desenvolvesse. A cidade evoluiu sem a conservação de traços do passado importantes para a exploração da memória; os vestígios que ainda se têm estão vulneráveis a intervenções inadequadas e a transformações que podem comprometer a preservação da história da cidade.

Como descrito no desenvolvimento do trabalho cada leitura da paisagem, detém de características específicas que as representam, sejam elas materiais, culturais, espaciais, sociais, históricas e socioeconômicas. Ainda, pode-se afirmar que todas

têm forte relação com a passagem dos trilhos e com os elementos históricos que marcam esse fato.

A paisagem denominada como 'Marco Inicial', traduz a chegada da ferrovia na cidade e o início de sua consolidação. O único vestígio histórico dessa consolidação é a igreja Nossa Senhora Auxiliadora, sendo que a paisagem em que ela está inserida está envolvida por uma infraestrutura urbana que compromete o reconhecimento da paisagem como local de símbolo histórico da introdução da passagem dos trilhos e como o início da conformação urbana da cidade.

A 'Praça Cívica', é uma paisagem expressiva pela sua localização estratégica em relação ao restante do município, pelo Patrimônio Cultural que a envolve, pelo fato de ter comportado a primeira estação ferroviária da cidade e por ter sido cenário do principal ponto de encontro dos colatinenses e de diversas manifestações culturais e políticas. Todavia, é uma paisagem negligenciada por ter perdido traços da primeira estação ferroviária, pela descaracterização das edificações históricas presentes e pela falta de planejamento urbano do espaço que a circunda.

A paisagem 'Avenida Getúlio Vargas' é valorosa pela forma como foi consolidada, tanto pela passagem dos trilhos quanto pela influência que ela concedeu para o crescimento econômico e territorial da cidade, tendo estes como referência o seu eixo. Característica vinculada ao caminho dos trilhos que atravessou esse eixo.

O 'Núcleo Ferroviário' detém de uma paisagem rica em história, sendo a principal representante da passagem da EFVM em Colatina. Infelizmente, é uma paisagem negligenciada pela perda dos seus espaços para a ocupação privada do solo, pela inserção desacertada do uso da estação como terminal de ônibus, pela não preservação das características originais dos edifícios presentes e pelo descaso com seu entorno. Tais características são capazes de promover o distanciamento com o passado e aos poucos possibilita o impedimento da identificação da história do lugar e do real espaço construído.

Com o trabalho ficou evidente que a paisagem urbana de Colatina detém de simbolismos, principalmente, pela influência da passagem da EFVM no interior da cidade. Contudo, como o trajeto dos trilhos, alguns traços da arquitetura ferroviária

foram apagados e as edificações históricas ainda não são protegidas, esse simbolismo está sendo cada vez mais comprometido. Visto que, para que o indivíduo compreenda o espaço como símbolo ele precisa ter um conhecimento prévio sobre essa forma simbólica e interpretar o que esse espaço traduz.

O que se propõe no trabalho é o reconhecimento de que os atributos (símbolos) que comportam essas paisagens urbanas, o patrimônio cultural e o planejamento urbano sejam alinhados e que seja dada a devida atenção a esses aspectos, para que ocorram a salvaguarda do símbolo, da memória, identidade do lugar, a valorização da história e a atribuição de significados, aos espaços, pelos usuários da cidade de Colatina. Fatores que são capazes de criar qualidade urbana através do significado que a paisagem pode propor e do sentimento de pertencimento que as pessoas podem ter com o lugar.

Caminhar pelo centro, conseguir imaginar e associar o que foi visto com a história do município, gerou em mim um laço afetivo com a cidade. A passagem da EFVM no seu interior evidentemente é um símbolo de grande relevância, mesmo que seus vestígios não existam mais. Ele está oculto, mas ao mesmo tempo, muito presente na sua conformação territorial e na sua materialidade. Colatina nunca mais será vivenciada da mesma forma se sua história for divulgada e se suas edificações históricas forem protegidas. Por conhecer sua história eu me tornei mais próxima e pertencente a ela. Não seria interessante se mais pessoas se sentissem assim?

## REFERÊNCIAS

ADAM, Roberto Sabatella. Analisando o conceito de Paisagem Urbana de Gordon Cullen. **Da Vinci**, Curitiba, v. 1, p. 61-68, 2008.

ALBANI, Vivian; MIRANDA, Clara Luiza. Cidade de Colatina, ES: a resiliência de uma cidade entreposto: City of Colatina, ES. **Laboratório de Comércio e Cidade – Labcom -Fauusp**: IV COLÓQUIO INTERNACIONAL SOBRE COMÉRCIO E CIDADE: UMA RELAÇÃO DE ORIGEM - ISBN- 978-85-8089-041-9, Uberlândia, v. 4, n. 16, p.1-18, 2013. Anual

ALMEIDA, Alexandre Valbuza. A preservação do Patrimônio Edificado em Colatina e sua trajetória. In: MESTRES E CONSELHEIROS AGENTES MULTIPLICADORES DO PATRIMÔNIO, 9., 2017, Belo Horizonte. **Anais eletrônicos...**, Belo Horizonte: UFMG, 2017. Disponível em: [www.even3.com.br/anais/mestreseconselheiros2017](http://www.even3.com.br/anais/mestreseconselheiros2017) Acesso em: 31 maio 2022.

ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. 6. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2014. Tradução de: Pier Luigi Cabra.

BERQUE, Augustin. Geogramas, por uma ontologia dos fatos geográficos. **Geograficidade**, Niterói, v. 2, n. 1, p. 04-12, fev. 2012.

BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo**: exercícios de paisagem. Rio de Janeiro: Eduerj, 2014. 234 p. Tradução de: Annie Cambe.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Congresso Nacional, 1988.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 25**, de 30 de novembro de 1937 – Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del0025.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0025.htm). Acesso em: 3 de jun. 2022.

BRASIL. Portaria nº 127, de 30 de abril de 2009. **Estabelece a Chancela da Paisagem Cultural**. Diário Oficial da União, 5 maio 2009. Seção 1, p. 17.

CALVINO, Italo. **As cidades invisíveis**. Editora Companhia das Letras, 1990.

CARVALHO, J. L. DE. Denis Cosgrove e o desenvolvimento da perspectiva simbólica e iconográfica da paisagem / Denis Cosgrove and the development of symbolic and iconographic perspective of the landscape. **Geograficidade**, v. 7, n. 2, p. 87-97, 13 fev. 2018.

CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio**. Tradução Luciano Vieira Machado. São Paulo, Estação Liberdade / Ed. Unesp, 2006, p. 18.

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](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv27295_22.pdf). Acesso em: 3 jun. 2022.

CORRÊA, Roberto Lobato. Carl Sauer e Denis Cosgrove: a Paisagem e o Passado. **Espaço Aberto**, Rio de Janeiro, v. 4, p. 37-46, 2014. <https://revistas.ufrj.br/index.php/EspacoAberto>

CORRÊA, Roberto Lobato. DENIS COSGROVE – A PAISAGEM E AS IMAGENS. **Espaço e Cultura**, Rio de Janeiro, n. 29, p. 07-21, jun. 2011. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/espacoecultura/article/view/3528/2454>. Acesso em: 10 maio 2022.

COSTA, Otávio. MEMÓRIA E PAISAGEM: EM BUSCA DO SIMBÓLICO DOS LUGARES. **Espaço e Cultura**, Rio de Janeiro, n. 15, p. 149-156, 2008.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, 2009.

DARÉ, Raquel. **A “crise” do café e a ideologia desenvolvimentista no Espírito**. 2010. 203 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Pós-Graduação em Geografia do Centro de Ciências Humanas e Naturais, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2010.

DE MELO FILHO, D. R. C. HÁ QUE SE LER A PAISAGEM: A CONTRIBUIÇÃO DA GEOGRAFIA PARA CONSTRUÇÃO DA SIGNIFICÂNCIA CULTURAL. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, MG, v. 14, n. 45, p. 173–180, 2013. DOI: 10.14393/RCG144516604. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/16604>. Acesso em: 22 nov. 2022.

DE MORAIS, Marcelo Loura. A Relação entre o Espaço Urbano, Simbolismo e Monumentos., [S.l.], n. 9, p. 162-174, abr. 2017. ISSN 2317-8825. Disponível em: <https://www.revistacontinentes.com.br/index.php/continentes/article/view/110>. Acesso em: 21 nov. 2022.

ÉCUMENO. In: DICIO, Dicionário Online de Português. Colatina: 7Graus, 2022. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/ecumeno/>. Acesso em: 13 ago. 2022.

ELIADE, Mircea. **Ocultismo, Bruxaria e Correntes Culturais: ensaios em religiões comparadas**. Belo Horizonte: Interlivros de Minas Gerais Ltda, 1979. Tradução de Noeme da Piedade Lima Kingl.

FIGUEIREDO, V. G. B. O patrimônio e as paisagens: novos conceitos para velhas concepções?. **Paisagem e Ambiente**, [S. l.], n. 32, p. 83-118, 2013. DOI: 10.11606/issn.2359-5361.v0i32p83-118. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/88124>. Acesso em: 05 nov. 2022.

GRAMMONT, Anna Maria de. **A construção do conceito de Patrimônio Histórico: restauração e cartas patrimoniais**. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural - PASOS. Vol. 4. 2006.

GREGOTTI, Vittorio. **Território da arquitetura**. São Paulo: Perspectiva, 1975. 192 p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades e estados**. Brasília, 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/es/colatina/panorama>. Acesso em: 16 mai. 2022.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (Iphan). **Patrimônio Mundial Cultural e Natural**. Brasília, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/29>. Acesso em: 2 nov. 2022.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (Iphan). **Patrimônio material**. Brasília, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/276>. Acesso em: 2 ago. 2022.

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. **Diagnóstico de Colatina**. Vitória, 1977. Disponível em: [www.ijsn.es.gov.br](http://www.ijsn.es.gov.br). Acesso em: 30 maio 2022.

LAGE, Laura Beatriz. **PAISAGEM COMO LIGAÇÃO ENTRE A CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO E O PLANEJAMENTO TERRITORIAL: 'CONSERVATION THROUGH DEVELOPMENT'**. 2018. 503 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Núcleo de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2018.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MALACARNE, Altair. **COLATINA (PRIMEIRA ESTAÇÃO) Município de Colatina, ES**. 2005. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efvm/colatina\\_pri.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efvm/colatina_pri.htm). Acesso em: 15 nov. 2022.

MEINIG, Donald. **O olho que observa: dez versões da mesma cena**. Espaço e Cultura, [S.l.], n. 13, p. 35, set. 2002. ISSN 2317-4161. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/ojs/index.php/espacoecultura/article/view/7424>. Acesso em: 25 jun. 2022.

MENEGUELLO, Cristina. **A preservação do patrimônio e o tecido urbano**. Parte 1: A reinterpretção do passado histórico. Arquitectos, São Paulo, ano 01, n. 003.05, Vitruvius, ago. 2000. Disponível em:

<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.003/992>. Acesso em: 31 ago. 2022.

MICHAELIS. Moderno dicionário da língua portuguesa. São Paulo: Melhoramentos.. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/paisagem/>. Acesso em: 2 abr. 2022.

MIRANDOLA, Hugo Leonardo; OLIVEIRA, Livia de. Origens da paisagem em Augustin Berque: pensamento paisageiro e pensamento da paisagem. **Geograficidade**, Niterói, v. 8, n. 2, p. 139-148, 2018.

NAME, L. O conceito de paisagem na geografia e sua relação com o conceito de cultura. **GeoTextos**, [S. l.], v. 6, n. 2, 2010. DOI: 10.9771/1984-5537geo.v6i2.4835. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/4835>. Acesso em: 6 jun. 2022.

NASCIMENTO, Flávia B.; SCIFONI, Simone. **A paisagem cultural como novo paradigma para a proteção do patrimônio cultural: a experiência do Vale do Ribeira-SP**. Revista CPC, São Paulo, n. 10, p. 29-48. Acesso em: 29 ago. 2022.

NORBERG-SCHULZ, Christian. O Fenômeno do lugar. *In*: NESBITT, Kate (org.). **Uma Nova Agenda para a Arquitetura**: Antologia Teórica 1965-1995. 2. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2006. cap.9, p.443-459. ISBN 978-85-7503-599-3.

NORBERG-SCHULZ, Christian. O pensamento de Heidegger sobre arquitetura. *In*: NESBITT, Kate (org.). **Uma Nova Agenda para a Arquitetura**: Antologia Teórica 1965-1995. 2. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2006. cap.9, p.462-475. ISBN 978-85-7503-599-3.

PALIMPSESTO. *In*: DICIO, Dicionário Online de Português. Colatina: 7Graus, 2022. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/palimpsesto/>. Acesso em: 13 ago. 2022.

PALLASMA, Juhani. **Juhani Pallasma: habitar**. São Paulo: Editorial Gustavo Gili, 2017. Tradução e revisão técnica Alexandre Salvaterra.

PIZZOL, José Luiz. **Colatina, sua história, sua gente**. Colatina: Coordenador Antonio de Pádua Gurgel, 2018. 504 p.

RIBEIRO, Rafael Winter. **Paisagem Cultural e Patrimônio**. Rio de Janeiro: Imprinta Express Gráfica e Editora Ltda., 2007. 152 p.

RIBEIRO, Rafael Winter. **Paisagem, patrimônio e democracia: novos desafios para políticas públicas**. *In*: CASTRO, Iná Elias de; RODRIGUES, Juliana Nunes; RIBEIRO, Rafael Winter (orgs.) **Espaços da Democracia: para a agenda da geografia política contemporânea**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. S. Paulo: Livraria e Ed.Martins Fontes Ltda., 1995.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo. razão e emoção.** 4. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.

SILVA, Douglas Gomes. IATE CLUB DE COLATINA/ES: MEMÓRIA E PATRIMÔNIO HISTÓRICO, CULTURAL E ARQUITETÔNICO... In: Anais do IX Mestres e Conselheiros - Agentes Multiplicadores do Patrimônio. Anais...Belo Horizonte (MG) CAD II - UFMG, 2017. Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/mestreseconselheiros2017/50655-IATE-CLUB-DE-COLATINAES--MEMORIA-E-PATRIMONIO-HISTORICO-CULTURAL-E-ARQUITETONICO>. Acesso em: 10 out. 2022.

SILVEIRA, Aline Vargas da; RIBEIRO, Rosina Trevisan M.. A PAISAGEM CULTURAL DO VALE DO RIO DOCE/ES: VALOR PATRIMONIAL E SIMBOLISMO. In: ARQUIMEMÓRIA 5, 5., 2017, Salvador. **Encontro Internacional sobre Preservação do Patrimônio Edificado.** Salvador: lab-Ba, 2017. p. 01-17.

SIMÕES, Renata Mattos. **A Construção de um sistema de espaços livres para Colatina-ES.** 2016. 174 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós- Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Artes da Universidade Federal do Espírito Santo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2016. Disponível em: <http://repositorio.ufes.br/handle/10/10077> Acesso em: 4 jun. 2022.

TOMAZ, P. C. A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL E SUA TRAJETÓRIA NO BRASIL. **Fênix - Revista de História e Estudos Culturais**, v. 7, n. 2, p. 1-12, 31 ago. 2010.

VASCONCELOS, M. C. de A. **As fragilidades e potencialidades da chancela da paisagem cultural brasileira.** Revista CPC, [S. l.], n. 13, p. 51-73, 2012. DOI: 10.11606/issn.1980-4466.v0i13p51-73. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/15689>. Acesso em: 14 set. 2022.

VASCONCELOS, Y. de A. G. Patrimônio, paisagem e simbolismos no centro histórico de Aquiraz, Ceará, Brasil. **PatryTer**, [S. l.], v. 4, n. 8, p. 152–171, 2021. DOI: 10.26512/patryter.v4i8.31786. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/patryter/article/view/31786>. Acesso em: 31 ago. 2022.