

Estrada de ferro Bahia-Minas: materialidades remanescentes na paisagem do município de Teófilo Otoni, Minas Gerais

Bahia-Minas railroad: remaining materialities in the landscape of the municipality of Teófilo Otoni, Minas Gerais

Morais, Sérgio Lana; Costa, Alfredo; Porto, Gil Carlos Silveira

 **Sérgio Lana Morais** sergio.morais@ifnmg.edu.br
IFNMG, Brasil

 **Alfredo Costa** alfredo.costa@caxias.ifrs.edu.br
IFRS, Brasil

 **Gil Carlos Silveira Porto** gil.porto@unifal-
mg.edu.br
UNIFAL, Brasil

Revista Espinhaço

Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, Brasil
ISSN-e: 2317-0611
Periodicidade: Semestral
vol. 11, núm. 1, 2022
revista.espinhaco@gmail.com

Recepção: 07 Abril 2022
Aprovação: 02 Junho 2022

URL: <http://portal.amelica.org/ameli/journal/485/4852823006/>

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.6666206>



Este trabalho está sob uma Licença Internacional Creative Commons Atribuição 4.0.

Resumo: A Estrada de Ferro Bahia-Minas (EFBM) possui grande importância no imaginário da população do município de Teófilo Otoni-MG. Apesar disso, mais de meio século após o seu descomissionamento, não há registros públicos organizados sobre as operações da ferrovia no município, tampouco a conservação das materialidades que remetem à antiga “Bahiminas”, atualmente pulverizadas em acervos particulares. Amparado em bases teórico-metodológicas da Geografia Histórica, este artigo tem por objetivo contribuir para a sistematização e mapeamento das reminiscências arquitetônicas da ferrovia em Teófilo Otoni e avaliar as suas condições de conservação. Para tal, realizou-se trabalhos de campo para levantamento de dados, que foram organizados com o uso de geotecnologias em uma plataforma de geovisualização que permite a leitura visual e interativa do patrimônio ferroviário identificado. Foi possível catalogar 21 materialidades entre estações ferroviárias, pontilhões, túneis, casas de turma, locomotiva e outras edificações que remontam aos tempos da operação da Ferrovia Bahia-Minas. Essas materialidades fazem referência a um importante período da história regional e apresentam potencialidade para futura patrimonialização. No entanto, verificamos que as condições de conservação do patrimônio ferroviário são precárias no município, demandando políticas públicas para a conservação e valorização das materialidades ainda existentes.

Palavras-chave: geovisualização, patrimônio material, ferrovia, nordeste de Minas Gerais.

Abstract: The Bahia-Minas Railroad (EFBM) has great importance in the popular imagination of the municipality of Teófilo Otoni-MG. Despite this, more than half a century after its decommissioning, there are no organized public records on the railway operations in the municipality, nor the conservation of materials that refer to the old “Bahiminas”, currently pulverized in private collections. Supported by theoretical-methodological bases of Historical Geography, this article aims to contribute to the systematization and mapping of the architectural reminiscences of the railway in Teófilo Otoni and to assess its conservation conditions. To this end, field work was carried out for data collection, which were organized using geotechnologies in

a geovisualization platform that allows the visual and interactive reading of the identified railway heritage. It was possible to catalog 21 structures, such as railway stations, bridges, tunnels, class houses, locomotive and other buildings that date back to the times of the Bahia-Minas Railway operation. However, we verified that the conservation conditions of the railway heritage are precarious in the municipality, demanding public policies for the conservation and valorization of the materials that still exist.

Keywords: geovisualization, material heritage, railway, northeast of Minas Gerais.

1. Introdução

Por 85 anos, a Estrada de Ferro Bahia-Minas (EFBM) teve importante protagonismo na articulação da rede de cidades e organização da paisagem regional dos vales do Mucuri e Jequitinhonha, no Nordeste de Minas Gerais. Do início da sua construção no final do século XIX até sua extinção em 1966, a EFBM marcou gerações, influenciou socioeconomicamente os municípios por onde passou e deixou uma série de marcos patrimoniais que ainda insistem em revelar-se na paisagem, mesmo mais de meio século após seu descomissionamento.

A EFBM e seus trabalhadores possuem importância popularmente reconhecida no município de Teófilo Otoni-MG. Descrições e análises sobre a ferrovia enquanto articuladora territorial são recorrentes na historiografia sobre o Vale do Mucuri, com contribuições/publicações de diversos acadêmicos e pesquisadores, como Giffone (2006), Novais (2013), Martins (2015, 2018), Eleutério (2016), Lemos (2016) e Santos (2017). No entanto, existe um amplo campo de pesquisa vinculado à geografia histórica que ainda precisa ser melhor compreendido.

Com efeito, mais de meio século após sua erradicação, praticamente não há um registro organizado e público do material cartográfico, da literatura e do patrimônio relacionado à presença das operações da ferrovia no município, ou seja, não se sabe ao certo onde estão, quantos são e a condição de conservação do espólio da antiga “Bahiminas”. O termo Bahiminas pode ter duas referências principais: um relacionado à própria ferrovia dado a junção das toponímias das Unidades da Federação por onde passou e outra como alusão direta ao trabalhador que incorporou as vivências ferroviárias e que atualmente não está representado como expoente singular da ferrovia (Santos, 2017). Esse cenário justifica uma premente necessidade de organização sistemática e catalogação das fontes existentes em Teófilo Otoni sobre a ferrovia Bahia-Minas e o que dela restou e foi registrado, ou pode ser registrado, como patrimônio cultural e imaterial no município.

Neste contexto, o objetivo dessa pesquisa foi identificar, espacializar e caracterizar o patrimônio arquitetônico remanescente da EFBM em Teófilo Otoni, e discorrer como se deu o processo de disponibilização dos resultados em uma plataforma online de geovisualização. Especificamente e, a partir dos pressupostos teóricos da Geografia Histórica, buscou-se elucidar as seguintes questões: o que ainda subsiste na paisagem do município e que remete à Estrada

de Ferro Bahia-Minas? Qual a condição de conservação destas reminiscências? Os atributos materiais somam condições para uma possível patrimonialização?

O manuscrito é assim organizado: na primeira seção, é apresentada uma breve revisão de literatura sobre o estudo do passado a partir da perspectiva da Geografia Histórica. Em seguida, utilizando como unidade espacial de análise o município de Teófilo Otoni, discorreu-se sobre os procedimentos metodológicos adotados para caracterização das materialidades que remetem à EFBM. Ao final, é apresentada a sistematização dos resultados dos levantamentos e a estratégia de disponibilização em uma plataforma digital de geovisualização, bem como discussão sobre possibilidades de uso, preservação e patrimonialização das estruturas.

2. A Geografia e o interesse pelo passado

A pesquisa acerca dos tempos mais recuados não foi uma condição recorrente na ciência geográfica brasileira na maior parte do século XX, onde parecia imperar de modo informal a seguinte máxima: caberia à Geografia se preocupar com o presente enquanto o estudo do passado ficaria a cargo da História (Silva, 2008). Nas últimas décadas, porém, diversos autores têm renovado o compromisso da Geografia em propor adequações metodológicas que permitem a compreensão dos tempos de outrora. Isso tem fomentado interessantes articulações espaço-temporais sob as lentes das categorias de análises geográficas que, na perspectiva de Abreu (2000), são atemporais, ou seja, são aplicáveis tanto na análise do tempo presente quanto do passado. Em se tratando de orientação metodológica para o estudo do passado, Abreu nos apresenta uma espécie de chave de interpretação a partir de três regras centrais que não necessitam ser seguidas quando se pesquisa o presente, sendo: 1) necessidade de adequar as variáveis de análise para interpretar o 'presente de então'; 2) para compreender o passado é necessário contextualizá-lo, e 3) o fazer de uma geografia histórica está ancorado não no passado em si, mas nos fragmentos existentes (Abreu, 2000).

Tais premissas encontram eco na postulação de Silva et al. (2021, p. 21), para quem “o espaço torna-se sujeito da própria história, pois não é um palco neutro: participa das elaborações identitárias e comunitária enquanto sustentáculo da dialética homem versus meio”. De acordo com Milton Santos, o fazer de uma geografia retrospectiva exige trabalhar concomitantemente tempo e espaço segundo critérios passíveis de comparação definindo concretude ao tempo por meio de sua empiricização (Santos, 2006).

É justamente por meio das técnicas que ocorre o amálgama entre espaço e tempo, sendo que a identificação e datação dessas técnicas faz delas “uma medida de tempo” (Santos, 2006, p. 34). Isso ocorre porque as técnicas incorporam inúmeras narrativas e permitem revelar, em conjunto, as sucessivas alterações estabelecidas entre o homem e o meio. Silva (2012) também considera a técnica como um método eficaz na datação dos lugares e avalia que quando são implantadas elas acabam sendo (re)definidas pois assimilam os sistemas de ações e os objetos pré-existentes, possibilitando, assim, uma análise amparada na perspectiva da Geografia.

Por sua vez, Machado (2017) evidencia que as técnicas estão imbricadas de história e por isso revelam como uma sociedade experientia o espaço “pela

forma como ele é produzido e pela forma como ele é organizado, as relações que ele contém e em que ele é contido, as memórias que ele preserva e guarda, as resistências que ele imprime na ação humana enquanto ambiente construído” (Machado, 2017, p. 88). Como resultado material das técnicas, Santos (2006, p. 92) nos propõe a noção de rugosidades espaciais para referenciar as formas pretéritas que coexistem com as atuais e que estão impressas na paisagem.

Ao discorrer sobre o tempo é necessário pensar ainda no conceito de eventos (Silva, 2012). Os eventos não são ocorrências isoladas, mas se articulam em redes, e seus efeitos podem reverberar em diferentes escalas, sejam elas local, regional, nacional e mundial, sendo, concomitantemente, elementos espaciais e temporais. É importante realizar uma distinção acerca dos eventos naturais daqueles eventos intitulados como sociais ou históricos. Os primeiros estão relacionados às modificações promovidas na paisagem por forças naturais, enquanto os eventos sociais são marcados pelas ações humanas, como por exemplo, a chegada de um trem, que representa um importante acontecimento capaz de incorporar novos elementos tecnicizados na paisagem e promover profundas modificações na sociedade (Santos, 2006).

Segundo Corrêa (2016), quando o geógrafo se propõe a fazer uma retrospectiva da organização do espaço em um determinado período do tempo pretérito, faz-se necessário considerar cinco categorias de investigação, sendo: herança, memória, projeto, inscrição e trajetória. Para o autor, o modo como o espaço é organizado no presente é resultado de processos cumulativos de formas herdadas de algum momento do passado recente ou remoto. O amálgama desses vestígios pode levar à composição de paisagens poligenéticas (Corrêa, 2016). É preciso ponderar, contudo, que os objetos mais duráveis e as próprias instituições de memória são, via de regra, criação de classes poderosas, e geralmente preservam lembranças seletivas do passado (Abreu, 2000).

Identificar esses vestígios e essas mudanças permite compreender melhor as formas geográficas que compõem o espaço e as múltiplas funções ali desempenhadas. A paisagem, enquanto categoria de análise, congrega elementos que auxiliam na compreensão da dinâmica de transformação espacial. A paisagem corresponde aquilo que nossa visão alcança, logo está no domínio do visível; é formada por sons, cores, movimentos, odores e pela materialidade dos elementos do espaço (Santos, 1988). Como aponta Villalta (1998), ela é concomitantemente tempo, produto e vetor do conjunto de relações humanas contemporâneas a sua formação, e reflete ativamente as expressões dessas relações no espaço ao longo do tempo.

O entendimento da fisionomia cultural de uma região em uma época pode ser sintetizado em sua paisagem cultural, o que inclui elementos palpáveis - materializados no mundo em constante (re)construção -, mas também pelos elementos impalpáveis, que incluem sons, aromas, imagens, vestuário e mentalidades (Rodarte et al., 2004). A esse respeito, Corrêa (2016) avalia que as formas permanecem na paisagem devido a atuação de três processos, sendo a inércia, a ressignificação e a refuncionalização. A inércia conduz à estagnação, ou seja, a continuidade da função da estrutura física ao longo do tempo. Já a ressignificação das formas pretéritas compreende a manutenção de suas funções originárias, no entanto, com novos significados associados ao tempo presente.

E, finalmente, no processo de refuncionalização, formas antigas assumem novas funções, diferentemente daquelas concebidas originalmente no passado, como pode ser observado em fábricas, edifícios, estações ferroviárias, salas de cinema, dentre outros (Corrêa, 2016).

Ao dialogar com as teorias da Geografia Miltoniana, especialmente acerca do conceito de rugosidades, Oliveira (2020) advoga no sentido de aplicar uma abordagem crítica nos estudos geográficos associados ao campo do patrimônio ao qual denominou de “rugosidade patrimonial”, que abrange tanto a materialidade quanto a imaterialidade. O autor considera que a noção de rugosidade patrimonial “é peça-chave para uma consciência crítica e relacional do presente em relação ao passado e futuro” (Oliveira, 2020, p. 291). Um dos caminhos para identificar as rugosidades se dá por intermédio dos inventários que são um instrumento de identificação dos elementos culturais aplicados na fase preliminar do processo de patrimonialização e de preservação de um bem. Neste sentido, Almeida (2018, p. 324) avalia que a preservação envolve “um conjunto de medidas que asseguram a integridade de algo, evitando a sua destruição ou descaracterização” como forma de manutenção do patrimônio e de uma identidade coletiva para as gerações futuras. Por isso, ao preservar determinadas materialidades está se preservando também as histórias e as memórias coletivas.

Na perspectiva de Cruz (2012) os interesses econômicos são sobrepujantes às necessidades de conservação patrimonial e isso influencia na durabilidade de um objeto (material ou imaterial) perante a uma sociedade, pois “todo ‘patrimônio cultural’ é gestado no processo conflituoso e contraditório de produção do espaço” (Cruz, 2012, p. 96). Uma das formas de estabelecer esta conexão entre o patrimônio (ou aquilo que pode ser patrimonializado) e o lugar se dá pela constituição dos “lugares de memória”, expressão proposta originalmente por Nora (1993). Tal expressão contempla, concomitantemente, os aspectos comuns que existem entre os objetos físicos e simbólicos de uma sociedade. O autor compartilha a ideia que é necessário o desenvolvimento de estratégias de manutenção da história dos lugares pois “(...) não há memória espontânea, [por isso] é preciso criar arquivos, é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notariar atas, porque essas operações não são naturais” (Nora, 1993, p. 13).

Para Tuan (2011, p. 14) “conhecer o passado exige a ancoragem em coisas observáveis”. Neste caso, o autor pondera que em função do sentimento topofílico das pessoas, a supressão de determinadas reminiscências arquitetônicas que não são consideradas monumentos históricos por instâncias oficiais, mas que estão diretamente conectados a uma comunidade, podem conduzir a um sentimento de perda com maior significado do que se o objeto, de fato, fosse um bem patrimonial tombado, prática que é muito comum nos estudos sobre lugares, paisagens e ferrovias. A este respeito, Monastirsky (2013) demonstra que os espaços e equipamentos ferroviários podem ser considerados como lugares de memória e são o desenlace de um complexo processo que envolve atores com múltiplos interesses especialmente “aqueles que tiveram a sua história conjugada à da ferrovia” (Monastirsky, 2013, p. 802).

Além das técnicas, do espaço e da paisagem, a leitura geográfica do lugar é fundamental nos estudos das geografias do passado. Costa (2017, p. 68), defende que “a ativação do patrimônio-territorial deve ser sempre local; [porquanto]

parte-se do reconhecimento do lugar para a conexão exterior e ulterior, a envolver outros lugares”. Esta constatação é útil, pois demonstra que estabelecer mecanismos de manutenção da memória – inclusive em ambiente virtual – contribuirá, especificamente, para a valorização e a divulgação do patrimônio cultural associado às infraestruturas ferroviárias em Teófilo Otoni, notadamente para aqueles que não a experienciaram, se aproximando, desse modo, da perspectiva de Nora (1993).

3. Metodologia

Para o desenvolvimento da pesquisa, foram estabelecidas quatro etapas. Inicialmente, procedemos com o levantamento de referências sobre a temática ferroviária, busca por fontes históricas documentais em acervos públicos e a elaboração da base cartográfica do traçado original da EFBM em Teófilo Otoni. Foram selecionados como locais de pesquisa das fontes primárias e secundárias: a Associação dos ex-ferroviários da EFBM; o Instituto Histórico e Geográfico do Vale do Mucuri; o Arquivo Público Mineiro; o Centro de Documentação e Informação do IPHAN e as hemerotecas da Biblioteca Pública Estadual de Minas Gerais e da Biblioteca Nacional. Algumas destas instituições de memória mantêm catálogos na web com critérios facilitados de busca que permitem acessar interessantes informações histórico-geográficas de tempos mais recuados.

Em seguida, foram realizados diversos levantamentos de campo entre os meses de setembro/2020 e julho/2021 para a identificação e georreferenciamento das reminiscências arquitetônicas, além da caracterização fotográfica e a aplicação da ficha de cadastro básico para inventário dos bens imóveis do patrimônio ferroviário adaptado do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN, 2010). Este último consiste na utilização de um protocolo para avaliar qualitativamente as condições de conservação e preservação dos elementos a partir de alguns atributos, tais como: uso original e atual, ano da construção, nível de preservação, estado geral de conservação e caracterização do bem.

Considerando que “o tempo modifica continuamente o espaço” (Reclus, 1985, p. 60), e que “o tempo, ainda que de forma passiva, é uma das forças esplêndidas que fazem com que o recorte espacial se torne caduco [na medida em que] o arranjo espacial não resiste, embaralhando fixos e fluxos e redesenhando as imaterialidades” (Silva et al., 2021, p. 22), propusemos, em seguida, uma sistematização das características das materialidades remanescentes da EFBM baseadas na função que exerceram até o ano do encerramento de suas atividades. Tal caracterização é ancorada em um recorte sincrônico-diacrônico com aproximação progressiva (Silva, 2012), isto é, a temática foi analisada do passado em direção ao presente evidenciando os principais desdobramentos que estiveram relacionados à chegada do trem em Teófilo Otoni, ao encerramento das operações em 1966 e os vestígios que permaneceram até a atualidade. Esta chegada impôs novos ritmos que alteraram substancialmente a condição provinciana do lugar, e o abrupto encerramento da sua operação trouxe inúmeras consequências, incluindo a atual condição de conservação das instalações e de estruturas de outra temporalidade que ainda subsistem.

Nesta pesquisa, buscou-se evidenciar com maior destaque os vestígios que permaneceram de 1966 até o presente, período em que se analisa as consequências

da desativação das formas pretéritas e as condições de inércia, ressignificação e refuncionalização em que as estruturas da EFBM estiveram (e ainda estão) submetidas. Por fim, as informações técnicas e os registros audiovisuais foram armazenados na plataforma Story Maps (ArcGIS Online) que consiste em uma interface de geovisualização que pode ser acessada em multiplataformas sem que seja necessário adquirir o software proprietário (Fu, 2018) o que se configura como uma profícua ferramenta para fins de divulgação científica.

4. Caracterização das materialidades remanescentes da EFBM no município de Teófilo Otoni

Esta seção apresenta os resultados dos levantamentos de campo, além das análises e discussões deles decorrentes. Primeiramente, é apresentada uma breve contextualização referente a construção e importância da EFBM e do patrimônio arquitetônico identificado em Teófilo Otoni. Em seguida, alguns aspectos relevantes do patrimônio são pormenorizados em quatro seções, conforme o seguinte agrupamento: i) Centro de conexões: as estações ferroviárias da EFBM em Teófilo Otoni; ii) Locomotiva, pontilhão e túneis; iii) As casas de turma; iv) Caixa d'água, Hospital dos Ferroviários e Associação Cultural Ferroviários Bahia-Minas. A geovisualização dos elementos tratados nesta seção, que permite melhor compreensão espacial da temática em análise, pode ser acessada por meio do link: <https://arcg.is/0LGW1H>.

4.1 Breve caracterização da Estrada de Ferro Bahia Minas e as marcas de sua presença em Teófilo Otoni

O traçado original da EFBM se estendia por 582 quilômetros, sendo 577,8 km entre o distrito de Ponta de Areia/BA até Araçuaí/MG; e o pequeno ramal construído em 1926 entre a área urbana de Caravelas até a Estação Central de Ponta de Areia, com apenas 4,2 km (Figura 1). A via férrea permanente foi construída em bitola métrica, como a grande maioria das ferrovias do Brasil àquela época e utilizava o lastro de terra para dar sustentação aos dormentes de madeiras que foram extraídas na própria região (IBGE, 1954). Entre Ponta de Areia e Araçuaí existiam 38 estações e pontos de embarque (CGT, 1961) e diversos atributos materiais constituídos por trilhos, locomotivas, pontilhões, túneis, caixas d'água e outras edificações, que tiveram função logística na estruturação da região.

A EFBM inaugurou sua última estação somente em 1942 em Araçuaí/MG, ou seja, mais de 60 anos depois da implantação do primeiro dormente na ferrovia. Entre avanços e retrocessos na construção do seu traçado, diversas foram as corporações públicas e privadas que se ocuparam com a administração, em sua grande maioria entidades “alheias à realidade dos Vales do Mucuri e Jequitinhonha” (Martins, 2018, p. 209). Talvez, por isso, restou um sentimento de abandono que é frequentemente mencionado por aqueles que experienciaram a ferrovia e que acaba por se materializar nas condições de conservação das múltiplas reminiscências arquitetônicas ao longo do antigo traçado (Almeida et al., 2021).

apresentam diversos fatores e níveis de degradação e/ou foram abruptamente descaracterizados ao longo do tempo (Tabela 1).

Tabela 1. Reminiscências arquitetônicas da EFBM no município de Teófilo Otoni e o atual estado de conservação

Reminiscência	Inauguração	Relação territorial	Função atual	Nível de preservação	Estado de conservação	Bem tombado
Estação de Bias Fortes	28/02/1897	Urbana	Centro comunitário desativado	Modificado	Precário	Não
Casas da Turma 33	Não identificado	Rural	Abandonada	Totalmente alterado/ substituído	Ruínas	Não
Estação de São João	15/03/1926	Rural	Em reforma	Modificado	Regular	Não
Casa do Agente	Não identificado	Rural	Residencial	Modificado	Regular	Não
Casas da Turma 34	Não identificado	Rural	Residencial	Modificado	Precário	Não
Estação de Pedro Versiani	30/10/1897	Urbana	Base policial e posto dos Correios	Modificado	Regular	Não
Caixa d'água	Não identificado	Rural	Abandonada	Original	Regular	Não
Casas da Turma 35	Não identificado	Rural	Residencial	Modificado	Bom	Não
PE Planície	Não identificado	Rural	Demolida	Totalmente alterado/ substituído	Não se aplica	Não se aplica
PE Itamunheque	03/05/1898	Rural	Demolida	Totalmente alterado/ substituído	Não se aplica	Não se aplica
Casas da Turma 36	Não identificado	Rural	Residencial	Totalmente alterado/ substituído	Precário	Não
PE Cantinho	03/05/1898	Rural	Demolida	Totalmente alterado/ substituído	Não se aplica	Não se aplica
Casas da Turma 37	Não identificado	Urbana	Demolida	Totalmente alterado/ substituído	Não se aplica	Não se aplica
Estação de Teófilo Otoni	03/05/1898	Urbana	Terminal Rodoviário	Totalmente alterado/ substituído	Regular	Não
Hospital dos Ferroviários	Não identificado	Urbana	Hospital Municipal Raimundo Gobira	Modificado	Regular	Não
Locomotiva Pojixá	1912	Urbana	Monumento	Original	Precário	Sim
Associação dos Ex-ferroviários	Não identificado	Urbana	Museu (inativo)	Modificado	Precário	Não
Pontilhão da Rua Júlio Costa	Não identificado	Urbana	Ponte	Modificado	Regular	Sim
Casas da Turma 38	Não identificado	Rural	Demolida	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica
Estação Aliança	01/06/1918	Rural	Abandonada	Modificado	Ruínas	Não
Túneis da Gangorrinha	Não identificado	Rural	Estrada vicinal	Original	Regular	Sim

Adaptado de CGT (1960) e dados da pesquisa. PE: Ponto de Embarque.

4.2 Centro de conexões: as Estações Ferroviárias da EFBM em Teófilo Otoni

O traçado original da Bahia-Minas no município de Teófilo Otoni se estendia por 93,2 km no sentido longitudinal e estava localizado em boa parte do percurso na margem direita do Rio Todos os Santos, principal afluente da porção mineira do Rio Mucuri. Dos municípios por onde os trilhos da EFBM passavam, Teófilo Otoni é o que reunia a maior quantidade de estações e pontos de embarque (PE), sendo: i) Estação de Bias Fortes; ii) Estação de Pedro Versiani; iii) PE Planície; iv) PE Itamunheque; v) PE Cantinho; vi) Estação de Teófilo Otoni; vii) Estação Aliança; e viii) Estação de São João. As estações serão caracterizadas a partir das informações coletadas nas atividades de campo e exibidas tendo como referência a data de inauguração.

A Estação de Bias Fortes, no distrito de Chrispim Jacques, foi a primeira edificação integralmente construída no atual território de Teófilo Otoni. De acordo com relatos locais, a construção foi inaugurada em 28/02/1897 e, a partir de então, a comunidade passou a receber produtos agrícolas que vinham de outras localidades por meio das tropas de muares, como o café que era cultivado no território onde mais tarde seria constituído o município de Ouro Verde de Minas. Após o encerramento das atividades o prédio da antiga estação foi parcialmente modificado para abrigar um Centro Comunitário que, nos dias de hoje, encontra-se inativo e em seu interior é possível identificar alguns danos estruturais.

No final daquele mesmo ano houve a inauguração oficial da Estação de Pedro Versiani e do Ponto de Embarque de Planície, ambos no dia 30/10/1897. Pedro José Versiani foi o Engenheiro Fiscal da EFBM responsável por acompanhar o prolongamento da via férrea no território mineiro até a Estação de Theophilo Ottoni e, nos dias atuais, nomeia o distrito onde está localizada a referida estação. A Estação de Pedro Versiani era parada obrigatória para os trens de passageiros que seguiam em direção à Ponta de Areia e “o comércio era movimentado, havendo um depósito de cargas e mercadorias a serem transportadas – café, milho, feijão e arroz” (Eleutério, 2016, p. 40). Atualmente, a antiga estação é utilizada como base da Polícia Militar e Posto dos Correios e, embora esteja em regular condição de conservação, suas características arquitetônicas originais foram substancialmente modificadas. Já o Ponto de Embarque de Planície atendia a fazenda homônima e não foi possível obter informações, pois ele foi inteiramente demolido e não há quaisquer resquícios no local.

Na data de 03/05/1898 ocorreu a inauguração da Estação de Theophilo Ottoni que, em pouco tempo, se tornou a mais movimentada estação ferroviária de todo o trecho servido pela Bahia-Minas. Maia (2009, p. 45) considera que a “chegada do trem ao interior como uma aparição, um espetáculo capaz de modificar a rotina das pessoas dos caminhos de passagem”. Diversos jornais da época e pesquisadores reconheceram que foi um evento memorável. Lemos (2016) reitera que a inauguração atraiu centenas de expectadores e ficou marcado na história local, enquanto Martins (2018, p. 201) evidencia o ganho logístico e a repercussão midiática à época, pois “os jornais noticiaram, então, que se podia ir da urbe mineira, situada na margem do rio Todos os Santos, até Caravelas em um dia de viagem”. Ou seja, no mesmo dia de viagem era possível transportar passageiros e mercadorias entre Theophilo Ottoni e a cidade de Caravelas

no litoral da Bahia. Segundo Porto (2014), Caravelas se destacou, durante o funcionamento da ferrovia Bahia-Minas, como um importante nó da rede de vilas e cidades baianas, centralidade entendida, também, como reflexo e condição da conexão estabelecida com outros assentamentos por meio dos trilhos.

Meses antes da efetiva inauguração, o jornal “Nova Philadelphia” publicara, na edição de 17/10/1897, um artigo de opinião assinado por Martiniano Pereira Guedes que já ansiava pela inauguração e que os membros do legislativo eleitos naquele ano participariam de um magnífico evento representando “[...] este futuro município na inauguração da estrada de ferro nesta Cidade, acto, á que concorrerão naturalmente pessoas distintas do melhor trato social ante as quaes o Município deverá se fazer representar de um modo brilhante [...]” (Guedes, 1897, p. 3).

Além da Estação Central, onde os funcionários desempenhavam a funções de chefe de estação, agente de estação, conferente (que era o responsável por despachar as bagagens e encomendas), guarda-chaves e telegrafistas, havia também nas proximidades um edifício no qual era possível realizar reparos nas locomotivas. Ali estavam vinculados os manobreiros, os mecânicos de manutenção, o chefe de locomoção, os maquinistas e os foguistas. Atualmente, apenas os muros desta estrutura permanecem, e o restante deu lugar ao pátio de manobras e ao estacionamento dos ônibus que atendem o Terminal Rodoviário.

A Estação de Theophilo Otoni foi construída em madeira e, posteriormente, substituída por outra edificada em estilo neoclássico-gótico (Figura 2 A e B). Após a retirada dos trilhos a estrutura foi refuncionalizada para atender o modal rodoviário que, naquele contexto, representava o progresso, e suas características originais foram inteiramente modificadas (Figura 2). Além da estação Central, outros dois locais foram efetivados na mesma ocasião (03/05/1898): os pontos de embarque de Itamunheque e de Cantinho, ao sul da área urbana, que não resistiram ao tempo e foram completamente demolidos, e cujo registro fotográfico ainda não foi possível recuperar.

O destino da principal estação de Theophilo Otoni reforça a perspectiva de Abreu (1998) em relação à rejeição ao passado, para quem a identidade nacional foi forjada com o olhar direcionado a um futuro que deveria refletir o progresso técnico e econômico. Via de regra, isso resulta na descaracterização abrupta da herança urbana por meio de reformas radicais, geralmente endossada pelas elites locais (Abreu, 1998).



Figura 2. A) Galpão provisório em madeira que atendeu as demandas iniciais de passageiros e cargas da EFBM. B) Fachada original e a imponente torre do relógio da Estação de Theophilo Otoni construída em alvenaria em estilo neoclássico-gótico. C) Fachada da edificação completa e abruptamente descaracterizada que em suas dependências abriga o Terminal Interurbano de Passageiros.

Arquivo Público Mineiro e dados da pesquisa.

As últimas estações construídas em Theophilo Otoni foram Aliança e São João. A Estação Aliança (Figura 3 A) foi inaugurada em 01/06/1918

e atendia a propriedade rural homônima, produtora de café que existia nas imediações. Atualmente, tanto a imponente sede da propriedade quanto a estação encontram-se abandonadas e em ruínas. A Estação São João (Figura 3 B e 3 C) foi inaugurada em 15/03/1926 e está localizada entre os distritos de Crispim Jacques e Pedro Versiani. Recentemente, o atual proprietário do imóvel realizou a substituição do telhado e reformas parciais em sua estrutura, ainda inacabadas. A sudeste da Estação de São João, existem duas residências com características arquitetônicas da época que, possivelmente, serviam ao agente ferroviário que tinha a função de zelar pelo funcionamento da estação. Uma das estruturas atualmente é utilizada como depósito agrícola (Figura 3 D) e a outra como residência.

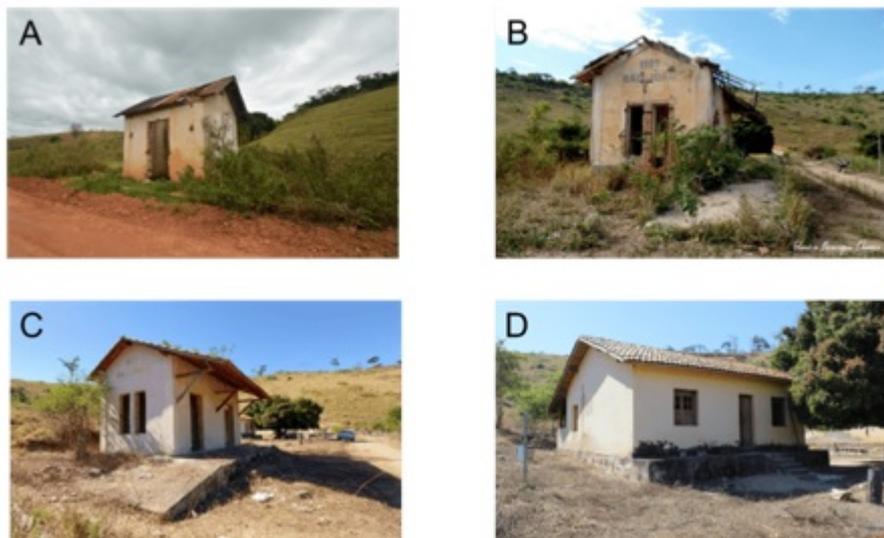


Figura 3. A) Estação Aliança que está localizada a poucos quilômetros da área urbana de Teófilo Otoni. B) Estação de São João em ruínas no ano de 2015. C) Estação de São João em processo de reforma no ano de 2021. D) Casa do Agente ferroviário ao lado da Estação de São João.

Dados da pesquisa e Gláucio Henrique Chaves.

4.3 Locomotiva, Pontilhão e Túneis

Na Praça Tiradentes, área central da cidade, envolta por um gradil de ferro e assentada sobre poucos metros de trilho encontra-se em exibição a “Poixá”, nome atribuído a uma das locomotivas da companhia (Figura 4 A). De acordo com as informações técnicas disponíveis do dossiê de tombamento organizado pela Prefeitura Municipal de Teófilo Otoni no ano de 2007, a locomotiva é um modelo a vapor capaz de tracionar de três a quatro vagões; com capacidade de carga de 35 toneladas; comprimento de aproximadamente 15 metros; foi fabricada em 1912 nos Estados Unidos e serviu à EFBM entre as décadas de 1920 até, aproximadamente, os anos 1950 (Prefeitura Municipal de Teófilo Otoni, 2007).

Embora a locomotiva “Poixá” seja um dos poucos bens protegidos pelo município desde o ano de 2008, sua condição de conservação é precária. A historiadora Bruna Mendes de Sá, ao emitir um laudo técnico sobre o estado de conservação do bem no ano de 2010, identificou inúmeras vulnerabilidades e ressaltou a necessidade de maior atenção ao equipamento em função dos pontos

de corrosão e oxidação em sua estrutura e as vulnerabilidades verificadas na Praça Tiradentes, local onde o monumento está instalado (Sá, 2010).

Desde então a Locomotiva Pojixá não recebeu qualquer tipo de melhoria e/ou manutenção, e a conjugação implacável das intempéries e de vândalos coloca em risco um importante vestígio que subsistiu à extinção da ferrovia e ao maçarico. Os outros materiais rodantes da EFBM tiveram um fim ainda mais desolador. Quando da retirada dos trilhos, com exceção das poucas locomotivas diesel-elétricas existentes que foram encaminhadas para outras ferrovias da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), os outros materiais rodantes tiveram o mesmo fim: foram desconfigurados “com o uso de maçaricos que depois foram levados para fundição na Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em Volta Redonda-RJ” (Martins, 2015, p. 76).

Outro bem tombado dos tempos da Bahia-Minas em Teófilo Otoni desde 2012 é o pontilhão sobre o rio Todos os Santos, localizado na Rua Júlio Costa, onde outrora residiam na “beira da linha” os funcionários da ferrovia (Figura 4 B). O pontilhão interliga os bairros Palmeiras e São Diogo e, conforme consta no Dossiê de Tombamento (2010), a obra de arte construída em 1912 é de origem inglesa, sendo confeccionada por peças pré-fabricadas em aço que compõem os dois arcos dispostos em paralelo, cada um de um lado do tabuleiro estruturado em viga treliçada em arco, com 4,70 metros de largura e 31,55 metros de comprimento.

O Dossiê esclarece ainda que a única intervenção no Pontilhão ocorreu no início deste século com a intenção de proporcionar maior segurança para a travessia de pedestres e ciclistas. Na época, “foram retirados os trilhos de aço e dormentes de madeira que compunham sua estrutura para ser colocado um piso em laje pré-fabricada e o pinche preto que cobria a estrutura metálica foi substituído por tinta vermelha” (Prefeitura Municipal de Teófilo Otoni, 2010, p.24).

O Complexo de Túneis da Gangorrinha, localizado na zona rural em direção ao distrito de Valão (atual município de Poté), também consta como bem municipal tombado (Figura 4 C). Não foi identificado uma data específica de inauguração, mas é coerente assegurar que sua construção ocorreu entre os anos de 1898 a 1918, que é o intervalo temporal da inauguração das estações de Theophilo Otoni e de Valão, entre as quais as estruturas se localizam. O primeiro túnel possui 130 metros e o segundo 100 metros de extensão, e altura de ambos é de aproximadamente 5,5 metros. Os túneis estão separados por uma distância de apenas 430 metros, mantém suas condições estruturais originais preservadas, estão em estado regular de conservação e são utilizados como estrada vicinal que interliga a área urbana de Teófilo Otoni ao reservatório da Copasa, cuja construção submergiu um trecho do antigo traçado da ferrovia.



Figura 4. A) Locomotiva a vapor Pojixá como monumento na Praça Tiradentes em Teófilo Otoni. B) Aspectos da estrutura do Pontilhão sobre o rio Todos os Santos. C) Emboque do Túnel 1 próximo ao Bairro Gangorrinha.

Gláucio Henrique Chaves e dados da pesquisa.

4.4 Casas de Turma

As turmas de conserva eram constituídas por funcionários da ferrovia que tinham a função primária de garantir a trafegabilidade das composições realizando manutenções periódicas na via permanente. Dispostas ao longo de todo o trecho em intervalos aproximados de 10 quilômetros, cada turma era formada por quatro habitações e abrigava de seis a oito trabalhadores de linha e suas respectivas famílias.

Diariamente, os “garimpeiros” – denominação atribuída aos trabalhadores responsáveis pela manutenção da via – percorriam todo o trajeto para verificar qualquer intercorrência que impossibilitasse o tráfego das composições. Havendo alguma interrupção, os trabalhadores começavam a desobstrução e, caso não fosse possível o reestabelecimento do fluxo, um dos funcionários – a certa distância – acenava ao maquinista com uma bandeira vermelha e utilizavam o telégrafo das locomotivas para contactar a Estação Central em Theophilo Otoni e informar sobre o problema. As condições de trabalho dos garimpeiros eram penosas e degradantes, tanto pela precariedade da via, que resultava em frequentes descarrilamentos, quanto em função do baixo número de pessoal empregado, conforme relatou Versiani (1896) ainda no século XIX.

Não bastassem as condições de insalubridade inerentes ao próprio trabalho, os operários eram submetidos a situações análogas à escravidão, como a prática do “açote por parte dos chefes de conserva da ferrovia chamados de feitores” (Achtschin, 2018, p. 128). Esta classe trabalhadora menos favorecida na hierarquia funcional da EFBM também não possuía contratos formais de trabalho com a companhia e muitas vezes a remuneração salarial “se fazia pela entrega de mantimentos (feijão, açúcar, farinha, etc.) ou vales em papel, os denominados ‘boros’, que podiam ser ‘descontados’ em armazéns específicos” (Martins, 2018, p. 218, grifos do autor).

No município de Teófilo Otoni foram identificados seis núcleos habitacionais, as Turmas 33, 34, 35, 36, 37 e 38. No entanto, é possível que tenham existido outras, haja vista que o traçado original da ferrovia no atual município era superior a 90 quilômetros. As casas da Turma 33 localizadas nas proximidades da Estação de São João estão abandonadas e em ruínas (Figura 5 A). As habitações das turmas 34, 35 e 36 são utilizadas com a mesma finalidade atualmente, embora os moradores não guardem qualquer relação com a ferrovia ou com ex-ferroviários (Almeida et al., 2021). Destas construções, apenas as edificações da antiga Turma 35 apresentam boas condições de conservação e habitabilidade, pois se tornou a

residência dos colaboradores de uma propriedade rural nas imediações de onde havia o PE Planície. As habitações das Turmas 34 e 36 também continuam com a mesma função originária, no entanto, as condições de conservação são precárias, e as suas características arquitetônicas foram substancialmente alteradas (Figura 5).



Figura 5. A) Casas da Turma 33 em ruínas. B) Casas da Turma 35. C) Casas da Turma 36 na zona rural do município de Teófilo Otoni.

Gláucio Henrique Chaves e dados da Pesquisa.

A estrutura das casas das Turmas 37 e 38 não mais existem. Entretanto, as denominações continuam fazendo referência direta à ferrovia para os moradores de Teófilo Otoni, pois se constituíram em bairros na porção periférica com a expansão do sítio urbano. Tais localidades, apresentam atributos urbanísticos como as ruas estreitas por onde passava a linha férrea, cuja imediação fora ocupada predominantemente “por trabalhadores negros ligados à EFBM” (Santos, 2017, p. 33) denominados de Bahiminas.

4.5 Caixa d’água, Hospital dos Ferroviários e Associação Cultural Ferroviários Bahia-Minas

As caixas d’água se constituíam como um equipamento de apoio ferroviário localizadas em pontos estratégicos ao longo da linha e tinham a função de reabastecer a caldeira das locomotivas a vapor que trafegavam pela EFBM. Em Theophilo Otoni, existiam duas estruturas com esta finalidade, uma localizada às margens do Rio Todos os Santos, ao lado do Pontilhão, e outra erguida a aproximadamente dois quilômetros a oeste do distrito de Pedro Versiani. A estrutura nas proximidades deste distrito foi a única que resistiu ao tempo, seu reservatório foi construído em concreto armado, o estado de conservação da caixa-d’água é regular e atualmente encontra-se sem uso aparente (Figura 6 A).

Dos municípios atendidos pela EFBM, Teófilo Otoni possuía a estação de passageiros mais movimentada e um Escritório Central com centenas de funcionários administrativos, configurando-se como uma típica cidade ferroviária (Giffoni, 2006). Desse modo, determinadas instalações e estruturas foram criadas com o intuito de atender os ferroviários e seus dependentes, a exemplo do Hospital construído pela companhia. O jornal Tribuna do Mucuri na edição de 05 de agosto de 1969 relata que com a desativação da ferrovia, o Hospital dos Ferroviários e uma parte do seu acervo foi retirado, e que a Loja Maçônica local assumiria a sua administração. Hoje em dia, a função da estrutura continua a mesma sob a administração da Prefeitura Municipal, mas as características originais do prédio foram modificadas (Figura 6 B).

Com a finalidade de manter, valorizar e difundir a memória e as tradições ferroviárias no município de Teófilo Otoni foi fundada, em 1999, a Associação

Cultural Ferroviários Bahia-Minas (ACFBM), cuja sede está situada à Rua Júlio Costa, nas proximidades do Pontilhão e da antiga estação. O imóvel (Figura 6 C) foi cedido pelo município à Associação, passou por reformas no início deste século e abriga alguns objetos de relevante valor histórico que foram doados por familiares de ex-ferroviários e pela RFFSA. Fazem parte do acervo da ACFBM: documentos do departamento de pessoal da ferrovia; carteira de trabalho de ex-ferroviários; documentos de identificação diversos; flâmula do time de futebol dos ferroviários; apito de estação; lanterna de sinalização; bagageiro; sino de estação; carimbador de bilhetes; relógio carrilhão; fotografias; quadros alusivos ao cotidiano ferroviário e outras publicações. Embora tenha grande valor histórico para o município, problemas estruturais na cobertura do imóvel e a ingerência administrativa da Associação estão colocando em risco a integridade do pequeno acervo.

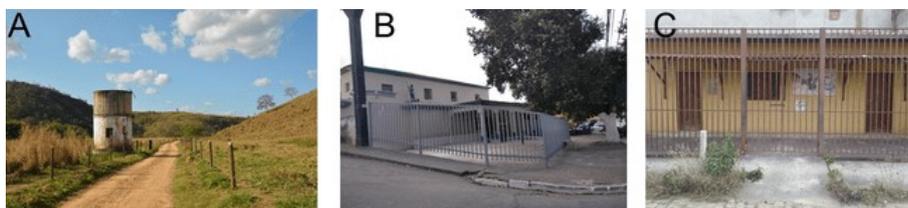


Figura 6. A) Caixa d'água em alvenaria edificada nas proximidades do distrito de Pedro Versiani. B) Antigo Hospital dos Ferroviários na região central de Teófilo Otoni. C) Sede da Associação Cultural Ferroviários Bahia-Minas em condição de parcial abandono.

Dados da pesquisa.

5. Materialidades da EFBM em Teófilo Otoni: possibilidades de patrimonialização e meios de divulgação

Quando da erradicação da EFBM, todas as estações e estruturas do trecho entre Ponta de Areia e Araçuai foram repassadas para as prefeituras dos respectivos municípios e, desde então, foram refuncionalizadas, alteradas ou sumariamente demolidas (Silva, 2018). Ainda que as estruturas representem um importante período da formação das regiões do Mucuri e do Médio Jequitinhonha, atualmente os bens “não somam atributos que justifiquem a formalização de sua proteção em nível nacional. Assim sendo, é recomendado que a análise de atribuição de valor cultural dos bens *seja atribuída às instâncias municipais e estadual*” (Silva, 2018, p. 91, grifo nosso).

Desse modo, conforme demonstrado, poucos elementos materiais da EFBM no município de Teófilo Otoni passaram por processo de patrimonialização, além disso, há outras estruturas remanescentes que sequer foram catalogadas pelos órgãos públicos e estão sucumbindo ao tempo. Assim, é premente o desenvolvimento de ações correlatas ao campo patrimonial que conduzam ao (re)conhecimento destas estruturas seja em meio físico ou virtual. Visando contribuir com esse processo, foi realizada a prototipação de um ambiente de geovisualização na plataforma do ArcGIS Online (Figura 7), onde foram organizados os resultados dos levantamentos realizados nesta pesquisa. Dentre as funcionalidades em uso na plataforma destacam-se o georreferenciamento e a espacialização das reminiscências arquitetônicas, a disponibilização das informações técnicas e a caracterização fotográfica para os elementos encontrados

no município de Teófilo Otoni. O acesso ao ambiente virtual se dá mediante o link: <https://arcgis.is/OLGW1H>.

Adicionalmente, os resultados da pesquisa foram disponibilizados para exposição no portal do Museu Virtual do Vale do Mucuri (<https://museuvirtualvaledomucuri.com.br/>). Trata-se de uma iniciativa de digitalização e registro de informações históricas e geográficas da região que está em fase de organização pela Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM), e que já congrega acervos fotográficos históricos e atuais, publicações científicas, mapas e vídeos. Acredita-se que estabelecer mecanismos de manutenção da memória, inclusive em um ambiente virtual, pode contribuir para a valorização e a divulgação do patrimônio cultural associado às infraestruturas ferroviárias em Teófilo Otoni, principalmente para aqueles que não a experienciaram, se aproximando, desse modo, da perspectiva de Nora (1993) quanto aos lugares de memória.



Figura 7. Tela inicial da plataforma de geovisualização do ArcGIS Online com o georreferenciamento dos elementos materiais catalogados no município de Teófilo Otoni.

Dados da pesquisa

Por fim, outra iniciativa que pode potencializar a preservação das reminiscências das “Bahiminas” reside no fato de que, recentemente, o Sebrae Minas em parceria com a Associação do Circuito Turístico das Pedras Preciosas está efetivando a implantação de um projeto de cicloturismo. O projeto, ainda em fase inicial, pretende mapear e sinalizar trechos da parte mineira da extinta ferrovia para fomentar a prática do cicloturismo entre os Vales do Jequitinhonha e Mucuri e ampliar o faturamento das pequenas empresas localizadas próximas à antiga via.

6. Considerações Finais

A chegada da ferrovia ao Nordeste de Minas Gerais trouxe consigo o ideário da modernidade e do progresso e incorporou novos elementos técnicos na paisagem regional. Após os 85 anos em que os Vales do Jequitinhonha e do Mucuri estiveram conectados pela ferrovia com o litoral baiano e mais de meio século depois da sua extinção, o que permanece são ruínas dessa “modernidade”, as memórias de quem a experienciou e as vivências de quem cresceu em meio a uma paisagem ferroviária abruptamente descaracterizada.

O artigo buscou respostas para preencher a lacuna quanto a identificação, mapeamento e condições de conservação dos resquícios patrimoniais existentes sobre a EFBM no município Teófilo Otoni. Foi possível catalogar 21 elementos materiais que remetem à cultura ferroviária. São estações ferroviárias, pontilhões, túneis, casas de turma e uma locomotiva que embora façam referência a um

singular período da história regional e apresentem potencialidade para futura patrimonialização (ou até mesmo musealização), especialmente no âmbito municipal, verificou-se que as condições de conservação destas materialidades são precárias dado ao contínuo processo de abandono a que foram submetidas.

Considerando que salvar, estruturar, tratar e dispor adequadamente elementos materiais para exibição em espaços físicos com tal finalidade é um processo complexo e custoso, propusemos uma primeira forma de divulgação das materialidades em um ambiente virtual. Para tal, amparou-se no uso de geotecnologias a partir da organização de uma plataforma de geovisualização que permite a leitura visual e interativa dos elementos ferroviários identificados neste artigo. Destarte, existe um potencial campo de pesquisa a ser explorado ao associar as necessidades da salvaguarda do patrimônio cultural ferroviário com as geotecnologias.

Finalmente, compartilhamos a ideia de que a dialética que se estabelece entre as materialidades e as imaterialidades registradas nas paisagens teófilo-otonenses são indissociáveis. Por isso, é preciso continuidade para ir além das materialidades, ou seja, ao olhar para os bens imóveis remanescentes podemos encontrar também os bens patrimoniais de categoria intangível que se configuram como “o saber-fazer dos trabalhadores ferroviários, a memória da população que viveu durante o auge das estradas de ferro, costumes e tradições causadas pela vivência na ferrovia” (Castro e Monastirsky, 2012, p. 03). Além de pesquisar os artefatos materiais da Bahia-Minas, é preciso identificar e resgatar na memória coletiva a figura do “Bahiminas”, sujeito que incorporou as vivências ferroviárias e que atualmente não está representado no patrimônio ferroviário local. Esta é, possivelmente, a mais importante frente para pesquisas futuras.

Agradecimentos

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela concessão de bolsa de pesquisa para o primeiro autor. Agradecemos também aos pesquisadores, bolsistas, colaboradores diversos (incluindo ex-ferroviários) que desenvolvem desde o ano de 2020 o projeto de pesquisa intitulado “Da Bahia-Minas ao Bahiminas: inventário do patrimônio cultural da Estrada de Ferro Bahia-Minas no município de Teófilo Otoni-MG”, fomentado pelo CNPq e pelo IFNMG. Especialmente, agradecemos ao Sr. Arysoure Batista Eleutério, um dos poucos ex-ferroviários residentes em Teófilo Otoni e autor de publicações sobre a ferrovia Bahia-Minas que colaborou com importantes relatos acerca da época de operação da ferrovia e ao José Dimas Teixeira pelas informações sobre o traçado original da EFBM.

8. Referências bibliográficas

- Abreu, M. A. (1998). Sobre a memória das cidades. *Revista Território*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 4, p.4-26, jun
- Abreu, M. A. (2000). Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. *GEOUSP, Espaço e Tempo*, São Paulo: USP, p. 13- 25.
- Achtschin, M. (2018). A formação econômica, política, social e cultural do Vale do Mucuri. Teófilo Otoni: publicação do autor, 176 p.

- Almeida, E. (2018). Inventários e processos de patrimonialização: o caso da Vila de Paranapiacaba. *Patrimônio e Memória*, v. 14, n. 2, p. 323-344.
- Almeida, L.M.C.; Lopes, M.E.A.; Souza Jr, T.O.; Morais, S.L.; Costa, A. (2021). Da Bahia-Minas ao Bahiminas: inventário do patrimônio cultural da Estrada de Ferro Bahia-Minas no município de Teófilo Otoni-MG. In: Seminário de Iniciação Científica do IFNMG, 9., 2021, Teófilo Otoni. *Anais [...]*. Teófilo Otoni: Instituto Federal do Norte de Minas Gerais. p. 84-86.
- Castro, W.R.; Monastirsky, L.B. (2012) O patrimônio cultural ferroviário no espaço urbano: reflexões sobre a preservação e os usos. In: *Encontro de Geógrafos da América Latina*, 14, 2012, Lima. Observatório Geográfico da América Latina. p. 1-18. Disponível em <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/08.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2021.
- CGT. (1960). Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transporte com elas articuladas. G-1. Estações, Portos e Agências. Controladoria Geral de Transportes.
- Corrêa, R. L. (2016). O interesse do geógrafo pelo tempo. *Boletim Paulista de Geografia*, n. 94, p. 1-11.
- Costa, E. B. (2017). Ativação popular do patrimônio-territorial na América Latina: teoria e metodologia. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, v. 26, n. 2, p. 53-75.
- Cruz, R. C. A. (2012). “Patrimonialização do patrimônio”: ensaio sobre a relação entre turismo, “patrimônio cultural” e produção do espaço. *GEOUSP Espaço e Tempo (Online)*, [S. l.], v. 16, n. 2, p. 95-104. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2012.74255.
- Eleutério, A. B. (2016). Estrada de Ferro Bahia e Minas: a ferrovia do adeus. 2ª ed. Teófilo Otoni: publicação do autor.
- Fu, P. (2018). Getting to know Web GIS. 3ª ed. ESRI Press.
- Giffoni, J. M. S (2006). Trilhos arrancados: história da estrada de ferro Bahia e Minas (1878-1966). 307 f. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- Guedes, M. P. (1897). Eleição municipal. Nova Philadelphia, Theophilo Ottoni, ano III, n. 90, p. 3.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1954). I centenário das ferrovias brasileiras. Rio de Janeiro: IBGE.
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (2010). Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário. IPHAN, Programa Monumenta. 88p.
- Lemos, F. R. (2016). O decreto do fim: estrada de ferro Bahia e Minas. Teófilo Otoni: Frota. 120 p.
- Machado, T. A. (2017). Da formação social em Marx à formação socioespacial em Milton Santos: uma categoria geográfica para interpretar o Brasil? *GEOgraphia*, v. 18, n. 38, p. 71-98.
- Maia, A. C. (2009). Encontros e despedidas: história de ferrovias e ferroviários de Minas. Argumentum.
- Martins, M. L. (2015). Ferrovias e desenvolvimento regional em Minas Gerais: o caso da Bahia-Minas. *Saeculum - Revista de História*. p. 69-90.
- Martins, M. L. (2018). A formação regional do Mucuri. O homem, o rio e a mata no nordeste de Minas Gerais. São Paulo: Annablume, 436 p.

- Monastirsky, L. B. (2013). Estação Ferroviária: “lugar-de-memória” das cidades brasileiras. *Revista Espaço e Geografia*, v. 16, n. 2.
- Nora, P. (1993). Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História*, v. 10.
- Novais, W. B. (2013). Bahia-Minas: caminho de ferro em Teófilo Otoni. *Águia. Revista Científica da FENORD*, v. 03, p. 178-190.
- Oliveira, R. F. (2020). Patrimônio cultural: contribuição da teoria da Geografia a partir de Milton Santos. *PatryTer*, v. 3, n. 6, p. 281-296.
- Porto, G. C. S. (2014). Evolução da Rede de Localidades Centrais na Bahia nos Séculos XIX e XX: permanências, complexidades e amadurecimentos. Tese de Doutorado, Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- Prefeitura Municipal de Teófilo Otoni (2007). Dossiê de tombamento da locomotiva a vapor Baldwin – “Poixá”. Teófilo Otoni, 75 p.
- Prefeitura Municipal de Teófilo Otoni (2010). Dossiê de tombamento do pontilhão à Rua Júlio Costa. Teófilo Otoni. 92 p.
- Reclus, E. (1985). A natureza da geografia. In: Andrade, M. C. (Org.). Geografia. São Paulo: Ática. p. 7-60.
- Rodarte, M. M. S.; Paula, J. A.; Simões, R. F. (2004). Rede de Cidades em Minas Gerais no Século XIX. *Revista História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 7, n.1, p. 7-45.
- Sá, B. A. M. (2010). Laudos técnicos de estado de conservação de Teófilo Otoni. Belo Horizonte: Estilo Nacional Consultoria. 90 p.
- Santos, M. A. (2017). Nas margens da linha: território negro e o lugar do branco na ocupação urbana na cidade de Teófilo Otoni em meados do séc. XX. *Revista Espinhaço*, p. 32-41, mar. 2017.
- Santos, M. (1988). Metamorfoses do espaço habitado, fundamentos teórico e metodológico da Geografia. Hucitec: São Paulo.
- Santos, M. (2006). A natureza do espaço. técnica e tempo, razão e emoção. 4ª ed. Edusp: São Paulo.
- Silva, M. W. (2008). A Formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892. Rio de Janeiro: Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- Silva, M. W. (2012). A Geografia e o estudo do passado. Conceitos, periodizações e articulações espaço-temporais. *Terra Brasilis (Nova Série)*. Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica, n. 1.
- Silva, F. S. (2018). Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais: bens imóveis. Brasília: Iphan, Ministério da Cultura.
- Silva, L. L. S.; Silva, L. S. R.; Costa, A. (2021). Os períodos do espaço relativo In: Espaço Geográfico: diversidade temática e metodológica. 1 ed.: Editora Zion, v.1, p. 8-243.
- Villalta, L. C. (1998). O Cenário Urbano em Minas Gerais Setecentista: Outeiros do Sagrado e do Profano. In: GONÇALVES, A. L. et al. (Org.). Termo de Mariana: história e documentação. 1ed. Belo Horizonte; Mariana: BDMG; Editora UFOP, v. 1, p. 67-86.
- Tuan, Y. F. (2011). Espaço, tempo, lugar: um arcabouço humanista / Space, time, place: a humanistic frame. *Geograficidade*, v. 1, n. 1, p. 4-15.
- Versiani, P. J. (1896). Estrada de Ferro Bahia e Minas. In: Minas Gerais. Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Relatório apresentado ao Dr. Presidente

do Estado de Minas Gerais pelo secretário de estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas dr. Francisco Sá em o ano de 1896. Ouro Preto: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais. v. II, p. 131-161.