

Os geogramas da Estrada de Ferro Bahia e Minas no município de Ladainha-MG: entre o apogeu e o ocaso

The geograms of the Bahia and Minas Railway in the municipality of Ladainha-MG: between the peak and decline

Los geogramas del Ferrocarril de Bahía y Minas en el municipio de Ladainha-MG: entre el apogeo y el ocaso

Sérgio Lana Morais  

Instituto Federal do Norte de Minas Gerais – IFNMG, Teófilo Otoni (MG), Brasil
sergio.morais@ifnmg.edu.br

Rodrigo Corrêa Teixeira  

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais – PUC/MG, Belo Horizonte (MG), Brasil
rteixeira@pucminas.br

Sandro Laudares  

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais – PUC/MG, Belo Horizonte (MG), Brasil
laudares@pucminas.br

Resumo

Este estudo analisa os impactos históricos, materiais e simbólicos da Estrada de Ferro Bahia e Minas (EFBM) em Ladainha, Minas Gerais. Operando por 85 anos (1881-1966), a ferrovia foi essencial para a integração regional e o desenvolvimento socioeconômico. Sua desativação, nos primeiros anos da Ditadura Civil-Militar, levou à remoção dos trilhos, ao sucateamento das locomotivas e à transferência compulsória de centenas de ferroviários. A pesquisa, baseada na teoria dos geogramas de Augustin Berque, investiga as marcas materiais e imateriais da ferrovia na paisagem e na memória coletiva local. A metodologia inclui análise documental, entrevistas, mapeamento e avaliação das estruturas remanescentes. Em 1966, Ladainha contava com 34 edificações ferroviárias, das quais, em 2022, muitas haviam sido demolidas, abandonadas ou resignificadas. O estudo evidencia a ausência de políticas eficazes de preservação patrimonial e aponta a necessidade de ações públicas para proteger esse legado. Além disso, sugere alternativas como o cicloturismo e espaços museológicos para reforçar a consciência histórica local. Conclui-se que, apesar da ausência física da ferrovia, sua influência permanece viva na identidade e na paisagem ladainhense.



Palavras-chave: Patrimônio ferroviário. Vale do Mucuri. Memória coletiva. Paisagem.

Abstract

This study analyzes the historical, material, and symbolic impacts of the Bahia and Minas Railway (EFBM) in Ladainha, Minas Gerais. Operating for 85 years (1881-1966), the railway was essential for regional integration and socioeconomic development. Its deactivation during the early years of the Civil-Military Dictatorship led to the removal of tracks, the scrapping of locomotives, and the forced transfer of hundreds of railway workers. Based on Augustin Berque's theory of geograms, this research investigates the material and immaterial marks of the railway in the landscape and local collective memory. The methodology includes documentary analysis, interviews, mapping, and assessment of the remaining structures. In 1966, Ladainha had 34 railway buildings, many of which, by 2022, had been demolished, abandoned, or repurposed. The study highlights the absence of effective heritage preservation policies and the need for public actions to protect this legacy. Additionally, it suggests alternatives such as cycling tourism and museum spaces to strengthen local historical awareness. It concludes that, despite the physical absence of the railway, its influence remains alive in Ladainha's identity and landscape.

Keywords: Raiwal heritage. Mucuri Valley. Collective memory. Landscape.

Resumen

Este estudio analiza los impactos históricos, materiales y simbólicos del Ferrocarril de Bahía y Minas (EFBM) en Ladainha, Minas Gerais. Operando durante 85 años (1881-1966), el ferrocarril fue esencial para la integración regional y el desarrollo socioeconómico. Su desactivación, en los primeros años de la Dictadura Cívico-Militar, llevó a la eliminación de las vías, el desguace de las locomotoras y la transferencia forzada de cientos de ferroviarios. Basado en la teoría de los geogramas de Augustin Berque, esta investigación examina las marcas materiales e inmateriales del ferrocarril en el paisaje y en la memoria colectiva local. La metodología incluye análisis documental, entrevistas, mapeo y evaluación de las estructuras remanentes. En 1966, Ladainha contaba con 34 edificaciones ferroviarias, muchas de las cuales, en 2022, habían sido demolidas, abandonadas o resignificadas. El estudio evidencia la ausencia de políticas efectivas de preservación del patrimonio y señala la necesidad de acciones públicas para proteger este legado. Además, sugiere alternativas como el cicloturismo y los espacios museológicos para reforzar la conciencia histórica local. Se concluye que, a pesar de la ausencia física del ferrocarril, su influencia sigue viva en la identidad y el paisaje de Ladainha.

Palabras-clave: Patrimonio ferroviario. Valle del Mucuri. Memoria coletiva. Paisaje.

Introdução

Por 85 anos, a Estrada de Ferro Bahia e Minas (EFBM) teve papel central na articulação da rede de cidades e na organização da paisagem regional dos vales do Jequitinhonha e Mucuri, entre o nordeste de Minas Gerais e o extremo sul da Bahia. Desde o início de sua construção, em 1881, até sua extinção, em 1966, a ferrovia transportou passageiros, mercadorias, gêneros agrícolas e, principalmente, madeiras extraídas de modo insustentável da Mata Atlântica que recobria a região.

Nos primeiros anos da Ditadura Civil-Militar, sob o argumento de que sua manutenção era considerada antieconômica (Giffoni, 2006), a ferrovia foi erradicada.

Seus trilhos foram arrancados, as locomotivas sucateadas e centenas de funcionários tiveram suas transferências efetivadas para outras cidades de Minas Gerais e até para outros estados. Esse processo ainda levanta dúvidas quanto aos efeitos que se estabeleceram na paisagem e no imaginário daqueles que partiram e dos que permaneceram.

Entre os municípios atendidos pelos trilhos, Ladainha foi muito mais que um mero ponto de passagem, pois concentrava a maior quantidade de instalações e objetos relacionados à ferrovia (Figura 1). A importância da cidade para a EFBM e para os ferroviários talvez não tenha sido mais expressiva que a de Teófilo Otoni – centro articulador regional – onde se concentravam as principais atividades administrativas, incluindo o Escritório Central da Companhia, o depósito de locomotivas, o Hospital dos Ferroviários e a estação mais movimentada e lucrativa de todo o trecho servido pela ferrovia (Minas Gerais, 1903).

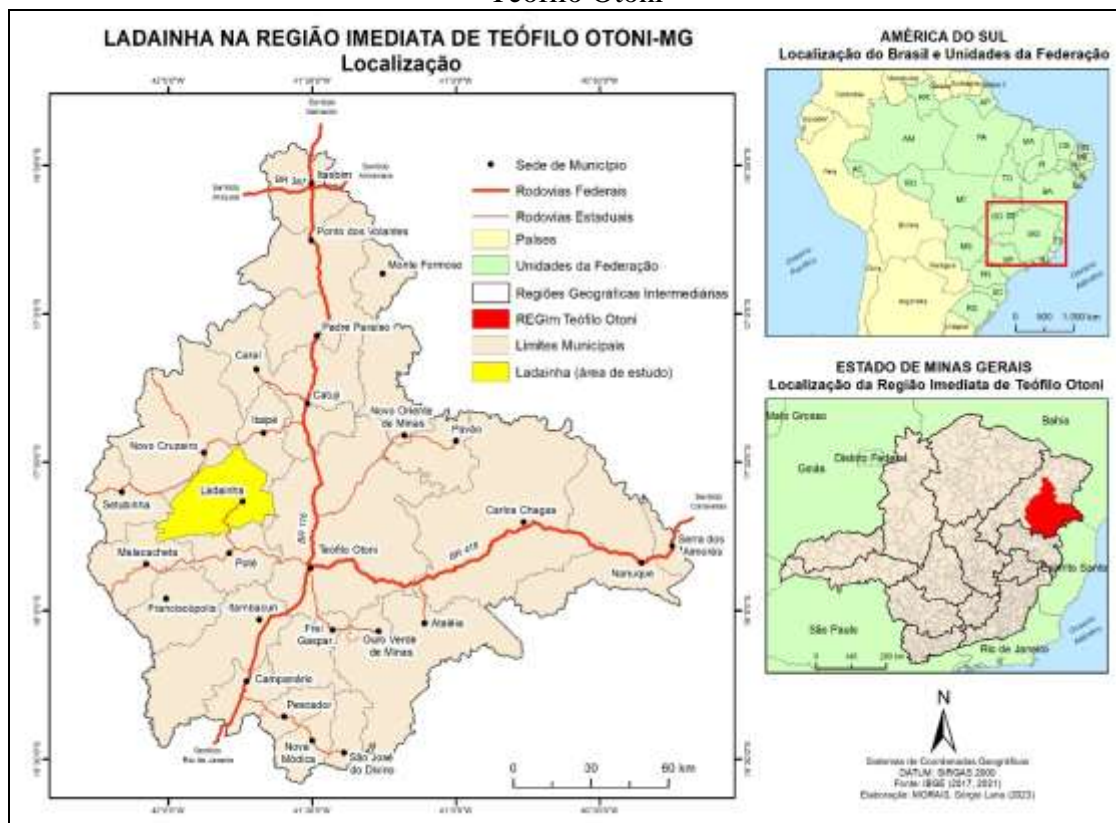
Em Ladainha, foram construídos os armazéns da cooperativa de consumo, o centro esportivo e recreativo, a usina hidrelétrica, quatro estações, as casas do agente ferroviário, um pequeno cinema, as oficinas para montagem e manutenção de locomotivas, o almoxarifado, as residências da Vila Ferroviária, o imóvel que abrigou a antiga Escola Profissional Ferroviária e diversas outras estruturas. Apesar da descontinuidade operacional, da remoção dos trilhos e da parcial subtração física dos objetos da EFBM, além da mudança de centenas de famílias ferroviárias de Ladainha, ainda permanecem na paisagem diversas materialidades e imaterialidades.

Augustin Berque considera que o processo de interpretação da paisagem e o do lugar são, ontologicamente, interdependentes e devem transcender a concretude, pois todo corpo material está igualmente imbricado por memórias e símbolos – condição que o autor denominou de “geogramas” (Berque, 2012a). O neologismo proposto por Berque indica que as representações simbólicas e materiais nas paisagens são mutuamente interdependentes, permitindo interpretar seus significados e as sociedades a partir da interação entre natureza ecológica, evolução técnica e dimensão simbólica.

Esse ato de interpretar os elementos para além de sua dimensão física exige a penetração no campo das subjetividades. Por essa razão, para a análise dos geogramas da Estrada de Ferro Bahia e Minas na paisagem ladainhense, foram adotadas abordagens metodológicas que possibilitaram acessar interpretações intersubjetivas,

considerando a indissociabilidade existente entre mente e matéria, como já teorizado por Berque (2012a, 2012b, 2017), Cosgrove (2008), Ingold (1993) e outros.

Figura 1: Localização do município de Ladainha no contexto da Região Imediata de Teófilo Otoni



Fonte: Organizado pelos autores (2023)

Ao percorrer o antigo traçado da ferrovia no município de Ladainha, depara-se com dezenas de estruturas construídas para e pelos ferroviários ao longo dos quase 50 anos de operação da EFBM naquela localidade. Este artigo busca identificar, mapear e compreender a atual condição de conservação das reminiscências arquitetônicas ferroviárias existentes no município, analisando sua relação com a paradoxal presença/ausência da Bahia e Minas.

Para isso, foram adotados, como referência, os procedimentos metodológicos do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) (2010a), que permitiram a qualificação dessas estruturas quanto às condições de uso, conservação e preservação atuais. Além disso, a concepção teórica dos geogramas (Berque, 2012a) possibilitou a comparação das visões e perspectivas das subpopulações envolvidas na

pesquisa –moradores de Ladainha e ferroviários –, embasando a forma do impacto coletivo sobre as identidades e os símbolos presentes na paisagem local.

O artigo está estruturado nas seguintes seções: inicialmente, são descritas a metodologia e a revisão de literatura, com destaque para os conceitos de geogramas de Augustin Berque e sua aplicação na análise da paisagem ferroviária. Em seguida, apresentam-se a contextualização histórica da Estrada de Ferro Bahia e Minas, sua importância econômica e social e os impactos de sua desativação.

Posteriormente, são apresentados os resultados da pesquisa, detalhando o estado de conservação e as transformações das estruturas da EFBM em Ladainha-MG, além de discutir iniciativas voltadas à preservação da memória ferroviária, como a criação de espaços museológicos. Por fim, as considerações finais ressaltam a influência contínua da ferrovia na identidade local e a necessidade de políticas de preservação do patrimônio ferroviário.

Procedimentos metodológicos, mapeamento e inventário dos geogramas

A primeira etapa correspondeu à fase de pesquisa bibliográfica, visando à fundamentação teórica e ao levantamento das fontes documentais e cartográficas. O tumultuado cenário administrativo vivido pela Bahia e Minas, aliado à sua abrupta extinção, contribuiu para a diluição, ou até mesmo para a perda, de importantes registros ferroviários. Em outros termos, poucos documentos que retratam seu passado permaneceram nos centros de memória da região atendida pela ferrovia.

Diante desse contexto, a pesquisa documental sobre a geografia histórica da ferrovia concentrou-se em outras instituições de referência na preservação da memória, como o Arquivo Nacional, o Arquivo Público Mineiro, a Biblioteca Nacional e o acervo disponível na biblioteca do Ministério da Fazenda. Nos acervos digitais da hemeroteca da Biblioteca Nacional, foi possível encontrar periódicos do Vale do Mucuri, relatórios técnicos e exemplares de revistas especializadas em transporte ferroviário, abordando temáticas relevantes para a pesquisa.

A segunda etapa esteve relacionada à elaboração de um inventário patrimonial, fase na qual foram realizados o cadastro das reminiscências arquitetônicas da época

ferroviária de Ladainha, o georreferenciamento e a composição de um acervo fotográfico. Durante os trabalhos de campo, entre os dias 17 e 19 de janeiro de 2023, procedeu-se à reconstituição do traçado original da ferrovia e ao georreferenciamento dos geogramas existentes, utilizando um receptor GPS configurado para o sistema de coordenadas geográficas SIRGAS 2000.

As atividades em campo possibilitaram o preenchimento do formulário de cadastro básico para identificação dos bens imóveis do patrimônio ferroviário (ficha M03.06). Para isso utilizou-se uma metodologia desenvolvida pelo IPHAN (2010a), que permite avaliar, qualitativamente, a condição dos bens imóveis e os usos associados. O nível de preservação foi classificado como original, modificado e totalmente alterado/substituído.

Um imóvel classificado como original significa que manteve sua forma e estilo arquitetônico preservados. O bem imóvel classificado como modificado passou por alterações em sua estrutura, especialmente na parte interna, mas manteve sua originalidade na fachada, por exemplo. Já um imóvel totalmente alterado/substituído refere-se àquele que foi substancialmente modificado ao longo do tempo ou completamente suprimido, de modo que, praticamente, não há vestígios que remetam à sua originalidade (IPHAN, 2010a). Para fins de análise do estado de conservação dos bens imóveis, isto é, a atribuição de um diagnóstico sobre o grau de comprometimento da forma em função de sua degradação física, consideraram-se quatro *scores*: bom, regular, precário e ruínas (IPHAN, 2010a).

A condição de conservação, segundo o IEPHA-MG (2009, p. 6), inclui o status “excelente”, atribuído às edificações que mantêm sua integridade estética/formal e física/construtiva, com todos os elementos estruturais preservados. O status “regular” refere-se às edificações que possuem integridade estrutural, mas apresentam problemas físicos em sua forma, como vidros quebrados, pintura desgastada e elementos de cobertura danificados. Na condição “precário”, a edificação exhibe danos estruturais e físicos que começam a comprometer sua integridade, mas ainda não se encontra em processo de arruinamento. Por fim, a condição “ruínas” caracteriza edificações em processo de arruinamento, cujo estado já representa um quadro praticamente irreversível para atividades de restauro (IEPHA-MG, 2009; IPHAN, 2010a).

Além disso, visando contextualizar cada estrutura, serão apresentados trechos das entrevistas realizadas com personagens que contribuíram para a reconstrução da história ferroviária de Ladainha. No Quadro 1, as edificações e as formas originais construídas pela EFBM no município foram agrupadas em oito funções principais.

Quadro 1: Classificação das formas construídas em Ladainha pela Estrada de Ferro Bahia e Minas, de acordo com suas funções originais, em 1966

Função	Categoria arquitetônica
Embarque e desembarque	Estações ferroviárias
	Pontos de parada
Armazenagem	Armazém da Cooperativa de Consumo
Moradia	Casa do Agente
	Casa do chefe da Oficina
	Casas de Turmas
	Vila Ferroviária
Administração	Ambulatório
	Escola Técnica Profissional Ferroviária
	Almoxarifado
Manutenção	Oficina Ferroviária Central
Abastecimento	Usina Hidrelétrica
	Subestação distribuidora
	Caixas d'água
	Depósito de combustíveis e lubrificantes
	Chaminé da máquina fixa
Viária	Pontilhões
	Túnel
	Passagem em nível
	Segmentos de trilhos
Lazer e recreação	Sociedade Esportiva e Recreativa
	Campo de futebol
	Torres do sistema de som

Fonte: Adaptado de IPHAN (2010a).

Por fim, desenvolveu-se um modelo de dados georreferenciados para a inserção das materialidades e das condições de conservação com o propósito de organizar e catalogar os dados, contendo as características principais obtidas após a aplicação do formulário de cadastro dos bens imóveis, permitindo assim o tratamento da informação espacial dos elementos e posterior análise na fase dos resultados da pesquisa.

População de interesse

Na terceira etapa, buscou-se compreender a percepção dos entrevistados¹ por meio das visões, sentimentos e experiências quanto às materialidades e às imaterialidades que compõem a paisagem ferroviária ladainhense. Ao dialogar com diferentes atores – entre os quais, ferroviários – foi preciso relacionar suas falas sob o prisma das transformações da paisagem, do cotidiano e das relações humanas e institucionais, permitindo o resgate da memória.

Essa reflexão permite ponderar sobre a importância do emprego de métodos fenomenológicos como meio para a compreensão da intersubjetividade que a paisagem carrega, por isso a escolha pela aplicação das entrevistas semiestruturadas que se aproxima das nuances fenomenológicas.

Assim, considerando que a retirada dos trilhos da EFBM em Ladainha ocorreu em 1966 e que a grande maioria dos ferroviários e ferroviárias reside atualmente no município de Divinópolis-MG, optou-se pela realização de um plano de amostragem não probabilística de modo intencional, buscando identificar duas populações, considerando características previamente estabelecidas:

- a) ferroviários da Bahia e Minas e seus familiares que experienciaram a EFBM entre viagens, apitos, fumaças, vapores e trilhos e que acompanharam o seu processo de extinção;

¹ Por se tratar de uma pesquisa que contou com a participação de seres humanos no processo de aquisição dos dados primários, seguindo a recomendação da Resolução nº 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde, que versa sobre as especificidades éticas das pesquisas nas áreas de Ciências Humanas e Sociais (Brasil, 2016), o projeto de pesquisa, o roteiro da entrevista e o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) foram cadastrados na Plataforma Brasil e submetidos para apreciação ao Conselho de Ética em Pesquisa da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. As entrevistas foram autorizadas conforme registro do Certificado de Apresentação de Apreciação Ética (CAAE) sob o nº 56492322.3.0000.5137, datado de 31 de março de 2022.

- b) moradores de Ladainha com idade inferior a 65 anos que não testemunharam fisicamente o funcionamento da ferrovia, mas que cresceram em meio à paisagem ferroviária descaracterizada.

Por questões éticas, foi mantido o anonimado de todos os participantes. Dos 31 entrevistados, 14 estavam relacionados à população a), sendo 12 do sexo masculino e 2 do sexo feminino, formada por ferroviários, ferroviárias, ex-alunos da Escola Técnica Profissional Ferroviária de Ladainha e filhos de ferroviários, cuja média de idade atingiu 81,2 anos. As outras 17 entrevistas foram com residentes do município de Ladainha, sendo 13 do sexo masculino e 4 do sexo feminino, cuja média de idade chegou a 45,5 anos.

Ao todo, as 31 entrevistas somaram 15 horas, 29 minutos e 27 segundos de gravação, sendo que a mais longa teve duração de 1 hora, 46 minutos e 2 segundos, enquanto a mais curta ficou próxima de 5 minutos. As entrevistas mais extensas foram obtidas a partir do diálogo com os ferroviários, enquanto as mais curtas foram registradas entre os moradores de Ladainha.

Convém ressaltar que a duração das entrevistas não teve impacto nas análises. Todas foram transcritas integralmente pelo próprio pesquisador, com o auxílio do *software Transkriptor®*, disponível na web mediante registro. Posteriormente, as transcrições passaram por conferência de fidedignidade, na qual as gravações foram ouvidas acompanhadas dos textos transcritos, assegurando a correção de frases, entonações, interrupções e interjeições dos entrevistados, conforme recomendado por Duarte (2004). Em seguida, os documentos foram organizados segundo a população de interesse e armazenados em nuvem de dados *on-line*, protegida por senha. Por questões éticas relacionadas à pesquisa com seres humanos, as transcrições das entrevistas não serão divulgadas em sua totalidade.

Revisão de literatura

A interpretação da paisagem variou ao longo do tempo, conforme a episteme geográfica dominante. Desde o final do século XIX até o pós-guerra, prevaleceu a

tradição morfológica saueriana, enquanto abordagens mais recentes da geografia cultural assumiram perspectivas intersubjetivas.

O geógrafo francês Augustin Berque é um dos teóricos que rejeita o dualismo sujeito-objeto, elaborando conceitos como paisagem-marca (*paysage-empreinte*), paisagem-matriz (*paysage-matrice*), geogramas (*géogrammes*) e trajetção (*trajection*)², que permitem compreender a interação entre os sistemas físicos e fenomênicos.

Uma solução teórica para os antagonismos existentes na ciência geográfica, especialmente sobre os significados dos objetos que formam as paisagens e os lugares, pode ser encontrada nos geogramas. Para isso, o autor se aproxima de concepções filosóficas ao elaborar a definição de lugar, diferenciando os significados de “topos” e “chôra”. Essa visão difere das ciências modernas que, em alguns casos, analisam apartadamente o sujeito do objeto (Berque, 2004). Os geogramas, portanto, permitem transcender a materialidade, tendo como referência três níveis distintos:

- a) natureza ecológica, entendida como a relação de interdependência que une o homem ao meio;
- b) evolução técnica, que possui caráter material e compreende o conjunto de instrumentos desenvolvidos pelas sociedades ao longo do tempo para a (re)produção do espaço;
- c) dimensão simbólica, de natureza imaterial, que envolve os símbolos e significados que se sobrepõem e se misturam às interpretações dos objetos ou coisas (Berque, 2012a).

Em síntese, Berque considera que as ideias podem interferir no plano material, que, em resposta, influencia as ações daqueles que habitam as paisagens e os lugares. Dessa forma, a análise geográfica ultrapassa a mera descrição física dos objetos e alcança o simbolismo impregnado nas materialidades.

A aplicação empírica das ideias de Berque ainda é incipiente no Brasil, em parte devido à escassez de traduções. No entanto, alguns estudos já exploraram seus

² Em sua vasta obra, outras teorias foram concebidas a partir de influências do filósofo japonês Watsuji Tetsurô (1889-1960) e das investigações biológicas e filosóficas de Jakob Johann von Uexküll (1864-1944), tais como: meio (*milieu*), mediância (*médiance*), ecúmena (*écoumène*) e mesologia (*mésologie*). Para uma visão mais apurada sobre esses e outros conceitos berquianos, recomenda-se a leitura das publicações de Holzer (2004), Berque (2004), Marandola e Gil Filho (2024) e Moraes, Corrêa e Laudares (2025).

conceitos, como Werther Holzer (2004), que pondera sobre o desconforto de Berque em relação aos estudos tradicionais na Geografia, especialmente nas abordagens positivistas, nas quais a paisagem era tratada de forma objetivada, abstraindo-se dela o sujeito e sua natureza; Maria (2016), que aprofundou a noção de “paisagem trajetiva”; e Marandola (2017), que analisou marcas-matrizes de paisagens ferroviárias no interior do estado de São Paulo.

No campo da arquitetura e do urbanismo, pesquisas como as de Pereira (2020) e Veras *et al.* (2017) aplicaram os conceitos de Berque para interpretar a evolução da paisagem urbana. Santos (2013) utilizou entrevistas e mapas mentais para compreender a percepção subjetiva da paisagem ferroviária na Serra das Russas, em Pernambuco.

Os geogramas, embora pouco explorados empiricamente, oferecem um caminho para superar a dicotomia entre material e imaterial. Estudos como o de Silva e Silva (2020) analisaram as fronteiras sob essa perspectiva, demonstrando que sua dimensão simbólica transcende os limites geopolíticos.

No estudo da paisagem ferroviária, a teoria de Berque permite analisar tanto os objetos tangíveis – como infraestruturas ferroviárias – quanto sua dimensão simbólica e a memória coletiva. Dessa forma, os geogramas podem servir como um meio de integrar materialidades e imaterialidades, proporcionando uma compreensão mais profunda das interações entre espaço e identidade. Sua contribuição desafia concepções tradicionais e oferece novas perspectivas para o estudo da paisagem, ao integrar dimensões eco-tecno-simbólicas em uma visão holística da realidade.

Pelos trilhos da categoria memória ferroviária no Brasil

No Brasil, o amparo legal para o reconhecimento e a preservação dos bens de relevância histórica e artística teve início em 1937, com a institucionalização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) – precursor do atual IPHAN –, regulamentado pelo Decreto-Lei nº 25, de 30 de setembro de 1937.

Já no artigo 216 da Constituição Federal de 1988, o patrimônio cultural brasileiro é definido 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, 2023, seção II, art. 216).

Se comparada à prática preservacionista instituída em 1937, a Constituição de 1988 trouxe avanços significativos na questão patrimonial, especialmente ao reconhecer os bens culturais imateriais. Entre eles, destacam-se as práticas e os domínios da vida social que se traduzem em saberes transmitidos de geração em geração; as formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas; e os lugares que abrigam essas práticas culturais coletivas (Brasil, 2023).

A Lei Federal nº 11.483, instituída em 31 de maio de 2007, teve como objetivo “revitalizar” o setor ferroviário brasileiro e definir os parâmetros de operacionalização, concessão e uso das estruturas ferroviárias.

É digno de nota que, antes da promulgação dessa lei, foi editada a Medida Provisória nº 353, em janeiro de 2007, a qual disciplinou o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Além disso, alterou dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e categorizou os bens ferroviários em móveis, imóveis, operacionais e não operacionais.

Os bens móveis e imóveis operacionais ficaram sob a responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), que posteriormente os repassou às concessionárias que adquiriram o direito de uso das vias férreas.

Quanto à preservação ferroviária, de acordo com essa normativa, os bens imóveis não operacionais oriundos do espólio da extinta RFFSA e sem potencial de uso pelas concessionárias foram transferidos para a União, ficando sob a gestão do DNIT, da Secretaria do Patrimônio da União (SPU) e do IPHAN (Brasil, 2007). A esse último coube a administração, manutenção e salvaguarda dessas estruturas, visando à difusão da memória ferroviária. Com a atribuição legal de preservar o patrimônio ferroviário, o IPHAN iniciou um inventário nacional do fragmentado espólio do patrimônio não operacional da antiga RFFSA.

Na concepção do IPHAN, os bens móveis com potencial de se tornarem patrimônio ferroviário incluem: os materiais rodantes (locomotiva, carros de passageiros, vagões, etc), peças e trilhos, documentos em geral (arquivos, livros, pinturas, fotos, plantas, mapas), objetos de decoração, equipamentos de ferrovia e

sucatas. Já os bens imóveis estão associados a diversas infraestruturas, como: pátios, estações e armazéns; túneis, oficinas e rotundas; pontilhões, caixas d'água, edifícios residenciais e administrativos; e outros elementos que podem ser analisados em conjunto ou isoladamente, desde que atendam a preceitos artísticos, históricos e culturais (IPHAN, 2010b).

Para a operacionalização, o órgão emitiu a Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010, estabelecendo os parâmetros de valoração e os procedimentos para a inscrição de bens móveis e imóveis na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF). O objetivo era garantir a proteção da memória ferroviária, em conformidade com o artigo 9º da Lei nº 11.483/2007.

O IPHAN também elaborou uma ficha de cadastro básico para o inventário dos bens imóveis da antiga RFFSA, definindo um novo instrumento de preservação, que incluiria, inclusive, a valorização do aspecto intangível dos bens. A listagem do IPHAN, considerando o ano de 2019, reconhecia a existência de 639 bens outrora pertencentes à Rede, distribuídos por 18 estados da federação e no Distrito Federal (IPHAN, 2024).

Contudo, ao analisar criteriosamente a LPCF, percebe-se que o mapeamento realizado pelo órgão de preservação atribuiu valor exclusivamente às estruturas materiais (bens imóveis), com um evidente fetichismo pelas estações ferroviárias, mas sem referências aos bens móveis que compunham os complexos ferroviários, o que contraria disposições do arcabouço legal.

Ademais, nos registros administrativos do IPHAN, bens de caráter imaterial, como o saber fazer e os costumes ferroviários, igualmente relevantes para a valorização e difusão da memória ferroviária, não foram incluídos. Essa ausência contrasta significativamente com a noção de patrimônio estabelecida no artigo 216 da Constituição Federal de 1988, que considera o patrimônio cultural como um conjunto de bens materiais e imateriais.

Essa situação também diverge das diretrizes da Carta de Nizhny Tagil, elaborada em 2003 pelo Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (*The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*), que reconhece os sistemas ferroviários como patrimônio industrial, atribuindo-lhes valores históricos, tecnológicos, sociais, arquitetônicos e científicos.

Lucas Prochnow (2014) argumenta que o patrimônio ferroviário integra o patrimônio industrial e que, mesmo que não houvesse o desmonte dos caminhos de ferro no Brasil, o simples avanço técnico dos sistemas ferroviários nacionais justificaria a produção de uma grande quantidade de vestígios patrimonializáveis. Afinal, “[...] cada etapa desta evolução foi resultado da expertise intelectual-industrial, que gerou novas formas de produção, novos meios de reprodução social e novos espaços de sociabilidade, dentro e fora dos locais industriais” (Prochnow, 2014, p. 64).

Nesse sentido, há uma lacuna na preservação ao não se considerar a imaterialidade do universo ferroviário no processo de tombamento ou de proteção por meio da inclusão na LPCF, conforme requisitam a Constituição Federal e a Carta de Nizhny Tagil.

Ao incluir as intangibilidades, descortina-se um espectro de possibilidades para o desenvolvimento de pesquisas que busquem ampliar o debate sobre o patrimônio imaterial ferroviário no país, com destaque para a “[...] contribuição de homens e mulheres para além das maquinarias e edificações, completando histórias de vida assim como a história produzida por documentos, compreendendo, por fim, um patrimônio cultural completo que traduz com efetividade a população brasileira” (Gusso; Peters, 2022, p. 117).

Um exemplo disso é trazido por Caliskevstz (2011, p. 135), que considera que o patrimônio ferroviário brasileiro não reconhece a memória individual e coletiva dos ferroviários como uma categoria social vinculada ao aspecto cultural intangível. Por isso, associá-los a essa classe “[...] denota uma valorização do papel por eles desempenhado e uma complementação do acervo que compõe o patrimônio ferroviário”.

Pelo visto, a memória coletiva forjou uma identidade ferroviária que transita entre o material e o simbólico. Neste artigo, partiu-se desse pressuposto e se reconhece a influência da nova geografia cultural nesta abordagem, embora Augustin Berque, referência na interpretação da paisagem, transcenda alguns paradigmas dessa vertente devido à sua matriz de pensamento baseada nas filosofias orientais.

Diante disso, entende-se que o arbitrário descomissionamento da Bahia e Minas, em 1966, representou uma ruptura na harmonia dialética entre o homem e o meio no

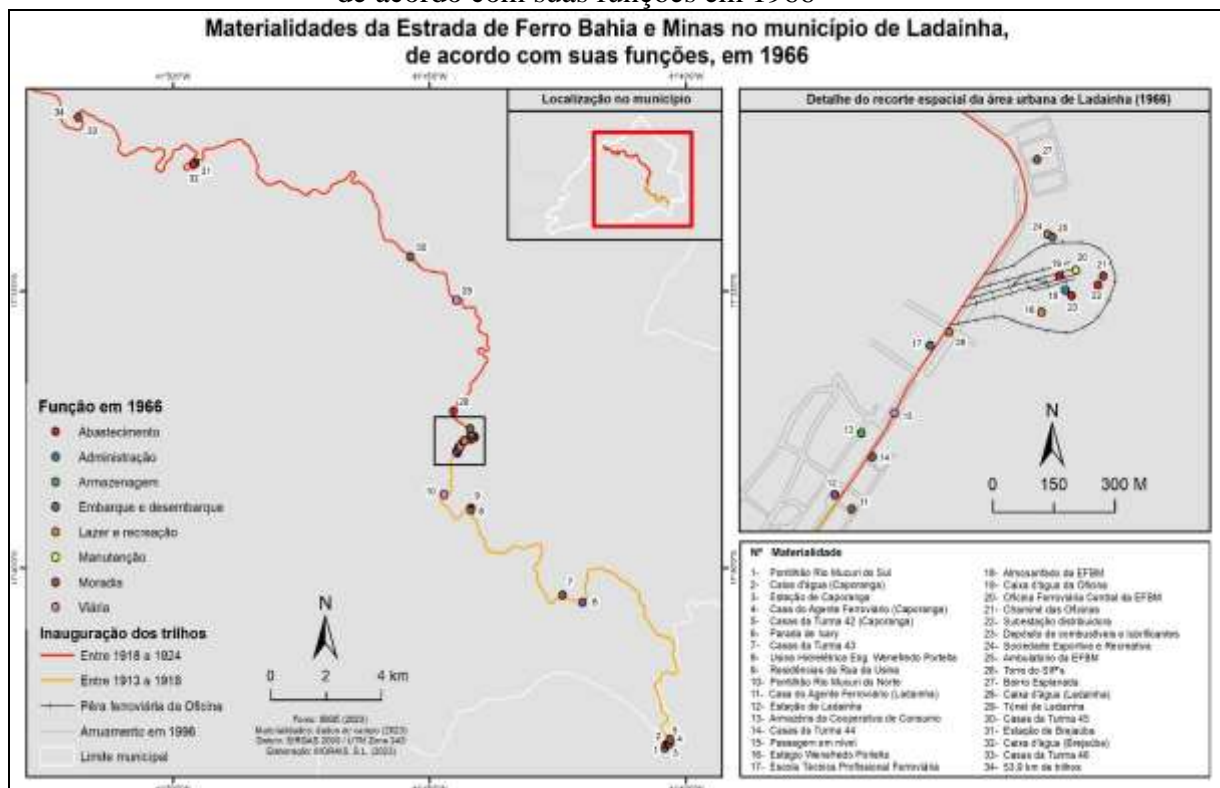
município de Ladainha, impactando diretamente as materialidades e imaterialidades que compõem a paisagem ladainhense, como será abordado nos próximos tópicos.

Resultados e discussões

Materialidades da EFBM em Ladainha: 1966

A partir dos dados obtidos em fontes documentais, registros iconográficos, trabalhos de campo e entrevistas com ferroviários, foi possível identificar e cartografar 34 formas existentes em Ladainha em 1966, ano da desativação da ferrovia. Dessas, 21 estavam localizadas na área urbana, 12 na área rural e 1 (os trilhos) abrangia ambas as áreas de inserção (Figura 2).

Figura 2: Materialidades da Estrada de Ferro Bahia e Minas no município de Ladainha, de acordo com suas funções em 1966



Fonte: Dados da pesquisa (2023).

Do total identificado, a maior parte (26,4%) correspondia às moradias dos trabalhadores ferroviários, seguida pelas estruturas de abastecimento (23,5%), que incluíam caixas d'água, a usina hidrelétrica e a subestação distribuidora de energia. As

formas da via permanente, como pontilhões e o túnel, representavam 14,7%. As plataformas de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias somavam 11,7%. Já as edificações voltadas à administração da ferrovia, ao lazer e à recreação dos ferroviários, como o campo de futebol e o antigo cinema, totalizavam 8,8%. Por fim, os espaços destinados à armazenagem de cargas e manutenção do material rodante, representados pelas Oficinas, constituíam 2,9% das materialidades da EFBM em 1966.

Materialidades da EFBM em Ladainha em 2022: estado de conservação, preservação e possibilidades futuras

Bens imóveis

Com a erradicação da Estrada de Ferro Bahia e Minas, a propriedade dos imóveis não operacionais no trecho entre Ponta de Areia e Araçuaí ficou sob a responsabilidade da RFFSA (Silva, 2018). Nos anos seguintes, esses imóveis foram gradualmente repassados às prefeituras dos respectivos municípios e, desde então, foram refuncionalizados, ressignificados ou demolidos.

No repositório virtual de Leis e Decretos do Congresso Nacional, foi constatada a cessão formal de bens imóveis que outrora pertenciam à Bahia e Minas apenas para os municípios de Ladainha e Teófilo Otoni.

Os bens repassados foram:

- a) terreno e benfeitorias da Usina Hidrelétrica Engenheiro Wenefredo Portella, cedidos conforme o Decreto nº 61.890, de 12 de dezembro de 1967 (Brasil, 1967);
- b) Hospital Hermínio Amorim, antigo hospital dos ferroviários, doado à Grande Loja Maçônica de Minas Gerais, conforme o Decreto-Lei nº 996, de 21 de outubro de 1969 (Brasil, 1969) e a Lei nº 6.407, de 21 de março de 1977 (Brasil, 1977).

É possível que outros imóveis pertencentes ao espólio da Bahia e Minas tenham sido apropriados por municípios e/ou particulares sem documentação formal de cessão por parte da União.

No caso de Ladainha, verificou-se que: 22 imóveis (64,7%) estão sob a posse da Prefeitura Municipal; 5 imóveis (14,7%) são de responsabilidade de particulares; 2 imóveis (5,9%) pertencem tanto à Prefeitura quanto a particulares; 5 imóveis (14,7%) não mais existem.

Corrêa (2016) considera que as formas permanecem na paisagem devido à atuação de três processos: inércia, ressignificação e refuncionalização. Entre os elementos imóveis da espacialidade pretérita do município de Ladainha (Figura 3), quando da desativação da Bahia e Minas, 5 formas (14,7%) foram totalmente demolidas, a saber: a caixa d'água da estação de Caporanga; as residências da Turma 42, também em Caporanga; a torre do sistema de propagandas da Bahia e Minas; os 52,9 quilômetros de trilhos que foram arrancados e a “ponte” que existia no centro da cidade e permitia a transposição da via férrea.

Outras 8 estruturas (23,5%) foram ressignificadas, ou seja, mantiveram suas funções originárias, mas adquiriram novos significados no tempo presente. Entre elas estão: as pontes ferroviárias por onde agora trafegam os automóveis e a Estação de Ladainha, anteriormente ponto de embarque e desembarque de passageiros, que hoje se relaciona ao transporte rodoviário.

Já 7 estruturas (20,5%) foram refuncionalizadas, assumindo novas funções, distintas daquelas concebidas originalmente. Exemplos incluem a caixa d'água que foi transformada em capela e a Casa do Agente, que atualmente abriga uma repartição pública.

Por fim, a maior parte das estruturas, 14 (41,1%), encontrava-se esvaziada de funções ou abandonada, especialmente aquelas próximas às antigas oficinas, como o prédio da subestação de energia, o ambulatório da ferrovia, o depósito de combustíveis e lubrificantes, a caixa d'água das oficinas, a chaminé da máquina fixa e o icônico prédio em madeira que abrigou o antigo cinema dos ferroviários, esse último em ruínas.

Figura 3: Materialidades da extinta Estrada de Ferro Bahia e Minas no município de Ladainha, de acordo com suas funções, em 2022



Fonte: Dados da pesquisa (2023).

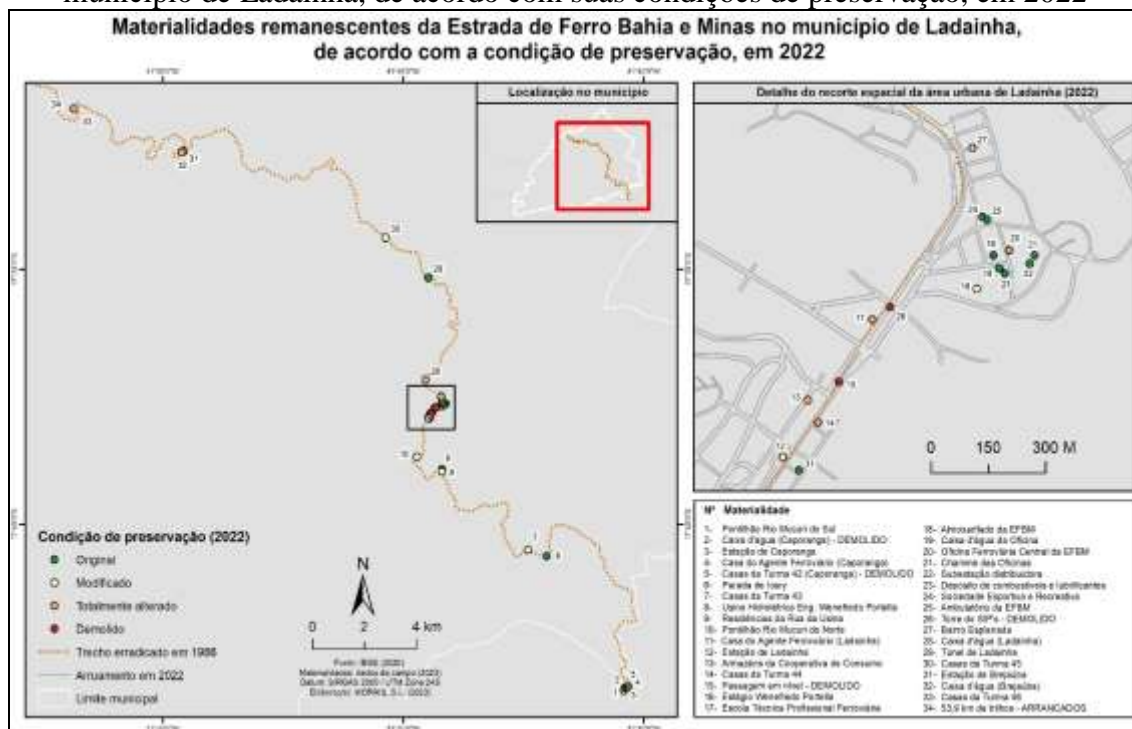
Quanto ao estado de preservação, os imóveis foram classificados, conforme a ficha M03.06 do Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário do IPHAN (2010a), em original, modificado e totalmente alterado. Em Ladainha, excluindo as 5 formas já demolidas, constatou-se que 13 (45%) mantiveram as características arquitetônicas originais, 8 (27,5%) passaram por modificações e outras 8 (27,5%) foram totalmente alteradas (Figura 4).

As estruturas localizadas na área urbana do município, especialmente no entorno da antiga oficina, concentraram a maior quantidade de edificações cujas características arquitetônicas originais prevaleceram. No entanto, a manutenção da originalidade arquitetônica não implica, necessariamente, que a estrutura esteja em boas condições de conservação. Nesse quesito, as formas foram classificadas como bom, regular, precário ou em ruínas, conforme o IEPHAN-MG (2009).

Os resultados para Ladainha, excluindo as 5 estruturas já demolidas, indicaram que 10 imóveis (34,5%) estavam em boas condições de conservação; 10 imóveis (34,5%) apresentavam condições regulares; 6 imóveis (20,7%) encontravam-se em estado precário; e 3 imóveis (10,3%) estavam em ruínas. A espacialização das

condições de conservação das materialidades da EFBM em Ladainha está representada Figura 5.

Figura 4: Materialidades remanescentes da antiga Estrada de Ferro Bahia e Minas no município de Ladainha, de acordo com suas condições de preservação, em 2022



Fonte: Dados da pesquisa (2023).

Ainda que as formas remetam a um período significativo da formação das regiões do extremo sul da Bahia, Vale do Mucuri e Médio Jequitinhonha, no momento presente, os imóveis do espólio da Bahia e Minas, entre Ponta de Areia e Araçuaí, “[...] 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 estaduais” (Silva, 2018, p. 91).

Isso ocorre porque o fundamento legal que instituiu a inventariança das estruturas pelo IPHAN é posterior à data de encerramento da ferrovia e à consequente doação ou apropriação dos imóveis pelos municípios e/ou particulares.

Por essa razão, é essencial que os municípios realizem o mapeamento e a inventariança dos bens imóveis, em parceria com as autarquias de preservação da memória (estadual e/ou federal), a sociedade civil e instituições de ensino, garantindo que possam ser devidamente valorados e protegidos.

Figura 5: Materialidades remanescentes da antiga Estrada de Ferro Bahia e Minas no município de Ladainha, de acordo com suas condições de conservação, em 2022



Fonte: Dados da pesquisa (2023).

Reconhece-se que alguns entraves podem dificultar a conservação e a reinserção social dos bens ferroviários, como a ocupação por famílias sem vínculo com a ferrovia ou os ferroviários, além da própria precariedade a que algumas edificações foram submetidas – como o imóvel que sediou a Sociedade Recreativa de Esporte Bahia e Minas. Esses fatores praticamente inviabilizam a intervenção pelo poder público, que muitas vezes considera a requalificação dessas formas como algo financeiramente inviável.

Kühl (1998, p. 235), ao discutir a refuncionalização das estações abandonadas na Inglaterra, observa que os espaços museológicos foram implantados em cidades de maior importância na rede urbana inglesa e que “[...] poucas das pequenas estações, em cidades de menor porte ou no campo, oferecem características e interesse para serem transformadas em museus”.

Isso, contudo, não significa que os pequenos municípios não possam estruturar seus lugares de memória. Como lembra Monastirsky (2006, p. 82), “[...] nas cidades em que o Poder Público não está atento à importância cultural do patrimônio ferroviário, o

desmantelamento das formas induz à dissolução total do patrimônio [ocasionando] perdas irrecuperáveis para a sociedade da região”.

Nesse sentido, a ausência de uma política voltada à preservação do patrimônio cultural no município de Ladainha pode ser considerada um dos fatores responsáveis pelo incipiente acautelamento dos vestígios da EFBM.

A antiga Estação de Ladainha, tombada por meio do Decreto Municipal nº 09/2009³ (IEPHAN-MG, 2023), constitui-se como a única materialidade remanescente da Bahia e Minas com um dispositivo legal próprio que, em tese, deveria impedir sua destruição ou descaracterização.

Na prática, isso não ocorreu. Desde a retirada dos trilhos, apesar de sua importância histórica para Ladainha, o prédio foi refuncionalizado/ressignificado e atualmente abriga o Terminal Rodoviário, que, para tal, recebeu a instalação de uma cobertura metálica na fachada oeste, contribuindo para a descaracterização da arquitetura original do imóvel.

Ações intervencionistas inadequadas, como as verificadas em Ladainha, vão na contramão do que geralmente se espera em termos de conservação das antigas estações ferroviárias, que costumam ser ressignificadas como espaços museológicos – verdadeiros lugares de memória, conforme teorizado por Monastirsky (2006, 2013) e Nora (1993).

Espaço museológico

Mesmo sem uma maior preocupação com a adoção de ações preservacionistas do complexo ferroviário ladainhense, é possível notar que o sentimento em relação à ferrovia ainda efervesce na sociedade local, transcende gerações e se manifesta por meio de alguns símbolos.

Um exemplo disso foi a confecção, pela Prefeitura Municipal, de uma réplica de locomotiva a vapor, instalada em 2020 no canteiro central, sobre um segmento de trilhos originais da ferrovia, ao lado da antiga Estação de Ladainha. A iniciativa buscou

³ No município de Ladainha, não há um conjunto de leis sistematizadas que trate das relíquias do passado, nem mesmo o Decreto que acautelou o tombamento da antiga Estação Ferroviária foi possível ser encontrado no *site* da Câmara Municipal.

servir como atrativo turístico, além de rememorar materialmente eventos passados (Corrêa, 2005) e valorizar “grandes feitos” (Silva, 2022, p. 10) que integram a história do município.

Os próprios Bahiminas, ferroviários e ferroviárias que se autointitularam utilizando a denominação oficial da ferrovia, carregam consigo o topônimo dos dois estados por onde os trilhos um dia estiveram assentados. Esses homens e mulheres, forjados entre dormentes, trilhos e vapores, resistem ao tempo, apesar de não serem devidamente reconhecidos como entes históricos dessa trama.

Em Teófilo Otoni, a lendária *Pojixá* – terceira locomotiva a trafegar pela Bahia e Minas – jaz precariamente em uma praça pública como monumento turístico, sem qualquer alusão aos extraordinários feitos dos milhares de ferroviários que abriram os caminhos de ferro e superaram obstáculos até então considerados intransponíveis para a implantação do sistema ferroviário na região.

Em Ladainha, nenhum bem móvel sobreviveu à ação do maçarico.

A réplica da locomotiva, talvez devido ao resultado final da escultura, parece distante de remeter fielmente a uma das icônicas locomotivas que transitaram pela Bahia e Minas, o que gerou questionamentos pelos moradores (Figura 6). De qualquer modo, entre os entrevistados que não vivenciaram a ferrovia em operação, 81,2% aprovaram a iniciativa, enquanto 18,8% demonstraram certo descontentamento com o resultado:

Bom, é interessante até certo ponto [...], seria interessante mesmo se a gente tivesse algo que realmente representasse, que fez parte mesmo da nossa história, mas ela não tem essa representação histórica porque não é uma materialidade que faz parte daquilo que foi vivido e daquilo que a gente esperava ter. Também é uma réplica, digamos, entre aspas, é uma réplica que não constitui verdadeiramente uma realidade daquilo que se viveu (Entrevistado 16).

Eu achei ótimo. Reviveu um pouco da história, pelo menos a nova geração pode chegar e perguntar por que está ali, para você contar uma história e reviver um pouco disso. Você vê que tem muita gente de fora, muitos turistas param para tirar foto, então vem agregar sim (Entrevistada 19).

Feio demais, mal feito. Para uma criança engana, mas você chega dentro de Teófilo Otoni, no centro da Praça Tiradentes, você vai ver claramente uma [locomotiva] perfeita. A gente precisa da história bem contada. A gente precisa de uma coisa real e a Prefeitura tem condição de fazer isso (Entrevistado 22).

Aquele monumento eu achei maravilhoso, mas devia ser mais maravilhoso ainda. É porque eu acredito que Ladainha era uma base da Bahiminas e devia ter uma [locomotiva] original ali, infelizmente, não sei por que, ninguém fez interesse de deixar (Entrevistado 24).

Eu achei a ideia excelente, mas o resultado foi muito decepcionante. Porque a réplica não tem nada a ver, é uma caricatura. Não ficou parecida realmente, eu acho que se o Prefeito, na época, tivesse dado ao trabalho de procurar alguma réplica em algum lugar ou alguma locomotiva em desuso para reformar e colocar ali, seria bem mais bonito. Mas a ideia foi boa, válida, mas não o resultado (Entrevistado 25).

Olha, nos remete ao passado, mostrando a importância da economia que tínhamos no nosso município. Hoje a gente vê tudo sobre rodas de borracha e éramos sobre trilhos. O que nós queremos para o futuro ainda é isso e em Ladainha nós tínhamos, perdemos às vezes por políticas e por uma politichalha que atrapalhou o desenvolvimento não só de Ladainha, mas de toda a nossa região (Entrevistado 29).

Eu achei a ideia brilhante, mas melhor seria se fosse aquela locomotiva original. Mas tá sendo bem legal, resgatou a história (Entrevistado 30).

Figura 6: Réplica de uma locomotiva a vapor sobre segmento de trilhos e a Estação de Ladainha em segundo plano



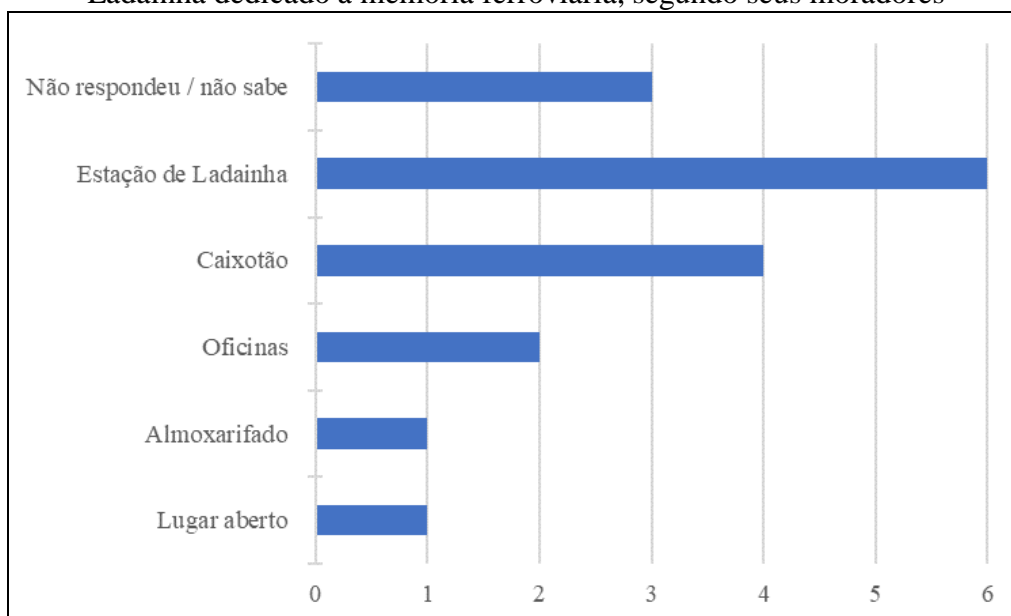
Fonte: Autoria própria (2021).

Portanto, mesmo após mais de meio século desde o fim de sua operação, o passado ferroviário de Ladainha permanece presente. No plano material, como visto, parte das formas-ruínas ainda resiste, seja ressignificada, refuncionalizada ou despojada de suas funções na paisagem local. No entanto, não há evidências de que essas

estruturas estejam inclusas em um catálogo de inventário patrimonial ou que alguma delas tenha sido destinada à criação de um espaço museológico.

Neste contexto, os entrevistados residentes em Ladainha⁴ foram inquiridos sobre a necessidade de um eventual espaço dedicado à memória ferroviária no município e, em caso afirmativo, apontaram quais estruturas poderiam abrigá-lo (Figura 7).

Figura 7: Local de referência para a organização de um espaço museológico em Ladainha dedicado à memória ferroviária, segundo seus moradores



Fonte: Dados da pesquisa (2023).

Dos 17 entrevistados residentes em Ladainha, 6 (35,3%) indicaram que o prédio da antiga Estação deveria ser o local de referência para a constituição de uma instituição de memória; 4 (23,5%) participantes mencionaram que o Caixotão, local onde funcionava a sede da Sociedade Recreativa de Esporte Bahia e Minas, teria maior potencial museológico, embora reconhecessem que a precária condição estrutural do imóvel dificultaria qualquer tentativa inicial; 2 (11,7%) citaram o espaço das oficinas; 1 (5,9%) mencionou o prédio do almojarifado ou um “lugar aberto”; e 3 (17,6%) não souberam indicar um local específico ou preferiram não responder.

⁴ Os ferroviários e as ferroviárias não foram inquiridos desta pergunta pelo fato de residirem em outros municípios. Inclusive, alguns deles, pelo avançar da idade e por limitações físicas, não visitam Ladainha há décadas.

De fato, pela centralidade do prédio e pela importância que desempenhou durante a fase operacional da ferrovia, a estação ferroviária apresenta grande potencial para usos institucionais.

Diversas localidades têm utilizado o espaço das estações para abrigar lugares de memória (Kühl, 1998). Um exemplo vem da própria região onde a ferrovia passou. No município de Novo Cruzeiro, a antiga Estação de São Bento, situada no centro da cidade, e a Estação de Queixada, na zona rural, conservaram suas condições arquitetônicas originais e abrigam bens móveis que reconstituem fatos notáveis da história novo-cruzeirense, especialmente no contexto da chegada dos caminhos de ferro. Outro exemplo é a Estação de Schnoor, no município de Araçuaí, que mantém um pequeno acervo com elementos ferroviários de grande interesse histórico.

Bens móveis

Quanto aos bens móveis da Bahia e Minas em Ladainha, a abrupta desmobilização da ferrovia resultou na pulverização do acervo, deixando poucas relíquias acessíveis em instituições de memória. Um exemplo da pilhagem dos bens móveis é o registro de um sino de bronze, datado de 1914 e outrora pertencente à EFBM, que foi leiloadado na internet por particulares em 2020.

O único acervo público dedicado à ferrovia está localizado em Teófilo Otoni, na sede da Associação Cultural Ferroviários Bahia-Minas. Fundada em 1999, a instituição tem por finalidade manter, valorizar e difundir a memória e as tradições ferroviárias no Vale do Mucuri. O espaço abriga objetos de relevante valor histórico, doados por familiares de ex-ferroviários e pela RFFSA, conforme registrado no Termo de Transferência do IPHAN nº 227/2012 (IPHAN, 2012).

Entre os itens do pequeno acervo, destacam-se: documentos do departamento de pessoal da ferrovia, carteira de trabalho de ex-ferroviários, identidades funcionais, relatórios financeiros da companhia, flâmula do time de futebol dos ferroviários, apito de estação, lanterna de sinalização, bagageiro, sino de estação, um carimbador de bilhetes, relógio carrilhão, fotografias e telas representando cenas do cotidiano ferroviário, além de algumas publicações sobre a ferrovia.

Embora tenha grande valor histórico para o Mucuri, problemas estruturais na cobertura do imóvel e ingerência administrativa vinham colocando em risco a integridade do acervo, conforme evidenciado por Moraes, Costa e Porto (2022). No decorrer do ano de 2023, uma nova diretoria, formada exclusivamente por mulheres com vínculos com os antigos ferroviários, foi eleita e assumiu a missão de reestruturar a Associação.

Possibilidades futuras

Uma iniciativa que pode fortalecer a preservação das reminiscências da ferrovia é a recente implantação de uma rota de cicloturismo pelo Sebrae Minas, em parceria com a Associação do Circuito Turístico das Pedras Preciosas. O projeto, ainda em fase embrionária, realizou o mapeamento e a sinalização de trechos da parte mineira da antiga ferrovia, buscando fomentar o cicloturismo entre os Vales do Jequitinhonha e Mucuri, impulsionar o faturamento das pequenas empresas ao longo do trajeto e atrair novas oportunidades de negócio para a região.

Outra importante iniciativa de resgate da memória dos Bahiminas e da cultura afromucuriense foi a autodefinição da comunidade Margem da Linha, na cidade de Teófilo Otoni, como remanescente quilombola, reconhecida pela Fundação Palmares (Brasil, 2023a).

Esse agrupamento surgiu a partir da ocupação dos trabalhadores negros que atuavam na manutenção da via permanente, se autointitulavam Bahiminas e se organizavam coletivamente contra os desmandos e ações repressivas promovidas pelos encarregados da ferrovia (Santos, 2017). Para além da resistência, os Bahiminas compartilhavam as tradições do carnaval, a culinária singular do Mucuri, os terreiros de religiões de matriz africana e a musicalidade como manifestações culturais típicas dessa classe ferroviária.

O atual território remanescente do quilombo urbano Margem da Linha se estende desde a antiga Estação Central de Teófilo Otoni até o bairro Turma 38, em um percurso aproximado de quatro quilômetros. Mais um elemento que pode influenciar as ações de preservação da memória ferroviária na região está relacionado ao recente anúncio da reconstrução de 442,025 km de trechos da ferrovia Bahia e Minas, entre

Caravelas e Araçuaí, por meio da iniciativa privada, com exploração prevista por 98 anos, conforme deliberação do Ministério dos Transportes, datada de fevereiro de 2023.

A nova ferrovia contará com bitola larga de 1,60 m e terá pontos de carga e descarga previstos para serem locados nos seguintes trechos: Caravelas/BA (km 0); entroncamento com o ramal para Teixeira de Freitas/BA (km 57,9); Posto da Mata/BA (km 83,2); entroncamento com o ramal para Mucuri/BA (km 90,5); Argolo/BA (km 107,1); Aimorés/BA (km 128); Nanuque/MG (km 152); Carlos Chagas/MG (km 200), Teófilo Otoni/MG (km 279); Novo Cruzeiro/MG (km 346) e, finalmente, Araçuaí/MG (km 442,025) (Brasil, 2023b).

O interesse na reativação do trecho da ferrovia recai sobre as recentes descobertas de jazimentos minerais em municípios do Médio Jequitinhonha, como Itinga e Araçuaí, além da exploração de extensas florestas de eucalipto, tanto nessa região quanto no extremo sul da Bahia.

Ainda que os estudos prévios para a avaliação dos impactos socioambientais da obra não tenham sido autorizados, ações que busquem identificar os vestígios da ferrovia pretérita poderiam ser vinculadas como condicionantes ao provável licenciamento do empreendimento, garantindo compensações ambientais factíveis.

De acordo com o contrato de adesão, celebrado em fevereiro de 2023 entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a empresa Porto Caravelas MTC Construção e Administração Portuária SPE Ltda., o cronograma estipulado prevê que os estudos técnicos primários teriam início em março/2024; a licença de operação para as obras está prevista para maio/2028; a execução das obras se dará entre março/2028 e dezembro/2030. O início das operações ferroviárias na linha tronco e nos ramais ferroviários de Mucuri e Teixeira de Freitas está previsto para ocorrer somente em março/2031 (ANTT, 2023).

Considerações finais

A pesquisa sobre a Estrada de Ferro Bahia e Minas no município de Ladainha-MG revelou que, mesmo após quase seis décadas de sua desativação, os vestígios materiais e imateriais da ferrovia permanecem presentes na paisagem e no imaginário coletivo da população local. A análise dos geogramas permitiu compreender como as

estruturas ferroviárias e as memórias associadas a elas continuam a influenciar a identidade dos ladainhenses.

Os resultados demonstraram que, em 1966, Ladainha possuía 34 edificações ferroviárias, das quais muitas foram demolidas ou tiveram suas funções consideravelmente alteradas. Em 2022, apenas parte dessas estruturas ainda existia, com diferentes graus de conservação. A Estação Ferroviária de Ladainha, tombada em nível municipal, foi transformada em terminal rodoviário, sofrendo intervenções que descaracterizaram sua arquitetura original. Além disso, a instalação de uma réplica de locomotiva pela prefeitura, embora tenha sido uma tentativa de valorizar a memória ferroviária, gerou opiniões divergentes entre os moradores.

Mesmo com a retirada dos trilhos e a desmobilização da ferrovia, a EFBM continua a desempenhar um papel simbólico e afetivo para os moradores de Ladainha. Por isso, é possível afirmar que, embora o fim de linha e a retirada dos trilhos tenham ocorrido há quase seis décadas, Ladainha ainda preserva atributos de uma cidade ferroviária.

Essa identidade se mantém devido à essência das memórias individual e coletiva de seus moradores, especialmente dos ferroviários ladainhenses e seus descendentes, que, mesmo tendo estabelecido residência em outras cidades, continuam se deslocando com frequência até o Vale do Mucuri. Ademais, a presença na paisagem de formas-ruínas de diferentes períodos do passado ferroviário contribui para essa permanência, independentemente do estado de conservação, das funções atribuídas a essas estruturas na contemporaneidade ou do grau de preservação. Essas formas ainda transmitem recados e despertam sentimentos distintos nos espectadores.

A pesquisa também evidenciou a falta de uma política estruturada para a preservação do patrimônio ferroviário na cidade. Apesar do reconhecimento da importância histórica da Bahia e Minas, as ações de conservação são esporádicas e carecem de apoio institucional.

Sugere-se que iniciativas como a criação de um espaço museológico, a requalificação arquitetônica de edificações remanescentes, sobretudo aquelas de maiores reconhecimento pela sociedade local, poderiam contribuir para a valorização desse patrimônio ferroviário decadente.

Agradecimentos

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela concessão de bolsa para o primeiro autor e por viabilizar o desenvolvimento desta pesquisa. Manifestamos também nossa gratidão aos moradores de Ladainha e aos ferroviários e ferroviárias “Bahiminas” que participaram ativamente das entrevistas.

Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (Brasil). **Contrato de adesão nº 4/2023**. Contrato de adesão que entre si celebram a União, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres e Porto Caravelas MTC Construção e Administração Portuária SPE Ltda. Brasília: Agência Nacional de Transportes Terrestres, 23 fev. 2023.

BERQUE, Augustin. Offspring of Watsuji's theory of milieu (Fûdo). **GeoJournal**, [S./l.], v. 60, p. 389-396, 2004.

BERQUE, Augustin. Geogramas, por uma ontologia dos fatos geográficos. **Geograficidade**, [S./l.], v. 2, n. 1, p. 4-12, 2012a.

BERQUE, Augustin. Paisagem-marca, paisagem-matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (org.). **Geografia Cultural: uma antologia**. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2012b, p. 239-244.

BERQUE, Augustin. A cosmofania das realidades geográficas. **Geograficidade**, [S./l.], v. 7, n. 2, p. 4-16, 2017.

BRASIL. **Decreto nº 61.890, de 12 de Dezembro de 1967**. Autoriza a Rede Ferroviária Federal S.A. a ceder bens de sua propriedade e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1967.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 996, de 21 de Outubro de 1969**. Autoriza a Rede Ferroviária Federal S.A.- RFFSA a ceder bens, na forma que determina. Brasília, DF: Presidência da República, 1969.

BRASIL. **Lei nº 6.407, de 21 de Março de 1977**. Dispõe sobre a doação do Hospital Hermínio Amorim e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1977.

BRASIL. **Manual de incorporação e destinação de imóveis oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A.** Brasília, DF: Secretaria do Patrimônio da União (SPU), Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2007.

BRASIL. Ministério da Saúde. Conselho Nacional de Saúde. Resolução nº 510, de 7 de abril de 2016. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 24 maio 2016. Seção 1. p. 44-46.

BRASIL. Fundação Cultural Palmares. **Portaria nº 267, de 23 de outubro de 2023**. Certifica que a comunidade Margem da Linha se autodefiniu como Remanescente de Quilombo. Brasília: **Diário Oficial da União**, 2023a.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). **Deliberação nº 31, de 3 de fevereiro de 2023**. Aprovar a celebração de Contrato de Adesão, para outorgar, por meio de autorização, a construção e exploração de estrada de ferro localizada entre Caravelas/BA e Araçuaí/MG [...]. Brasília: Ministério dos Transportes, 2023b.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2023]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.html. Acesso em: 30 maio 2023.

CALISKEVSTZ, Viviane Regina. O Ferroviário como patrimônio cultural intangível. **Terr@ Plural**, [S./l.], v. 5, n. 1, p. 121-136, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. Monumentos, política e espaço. **Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, [S./l.], v. 9, n. p. 181-204, 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço e simbolismo. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (org.). **Olhares Geográficos: modos de ver e viver o espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012. p. 133-152.

CORRÊA, Roberto Lobato. O interesse do geógrafo pelo tempo. **Boletim Paulista de Geografia**, [S./l.], n. 94, p. 1-11, 2016.

COSGROVE, Denis. Ideias e culturas: uma resposta a Don Mitchell. **Espaço e cultura**, Rio de Janeiro, p. 107-109, 2008.

DUARTE, Rosália. Entrevistas em pesquisas qualitativas. **Educar em revista**, [S./l.], n. 24, p. 213-225, 2004.

GIFFONI, José Marcello Salles. **Trilhos arrancados: história da estrada de ferro Bahia e Minas (1878-1966)**. 2006. 307 f. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.

GUSSO, Luana Silva; PETERS, Grasiéle Costa Ferreira. Railway memory in question: reflections on the possibility of recognition of an intangible railway heritage in Law nº. 11483 of 2007. **International Seven Journal of Multidisciplinary**, [S./l.], v. 1, n. 2, p. 103-120, 2022.

HOLZER, Werther. Augustin Berque: um trajeto pela paisagem. **Espaço e Cultura**, Rio de Janeiro, n. 17-18, p. 55-62, 2004.

INGOLD, Tim. The temporality of the landscape. **World Archaeology**, [S./l.], v. 25, n. 2, p.152-174, 1993.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**. IPHAN, Programa Monumenta, 2010a.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN. **Portaria nº 407, de 21 de Dezembro de 2010**. IPHAN, 2010b. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf. Acesso em: 06 mar. 2024.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN. **Termo de transferência nº 227/2012**. Belo Horizonte: IPHAN, Unidade Regional de Belo Horizonte, 2012.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN. **Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário**. IPHAN, 2024. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>. Acesso em: 06 mar. 2024.

INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS - IEPHA-MG. **Inventário de proteção do acervo cultural de Minas Gerais – IPAC-MG**, 2009. Disponível em: http://www.iepha.mg.gov.br/images/Documentos/Programas/MODELO_DE_FICHAS_IPACMG.pdf. Acesso em: 14 jun. 2023.

INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS - IEPHA-MG. **Relação de bens protegidos pelos municípios, pela União e pelo Estado até o ano de 2019**, 2023. Disponível em: http://www.iepha.mg.gov.br/images/ICMS/2020_tabela_/LISTA_BENS_PROTEGIDO_S_atualiza%C3%A7%C3%A3o_at%C3%A9_exerc%C3%ADcio_2021_SITE.pdf. Acesso em: 20 maio 2023.

MARANDOLA, Hugo Leonardo. **Marcas-matrizes na paisagem do bairro rural Elihu Root: um trilhar humanista**. 2017. 109 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Rio Claro/SP, 2017.

MARANDOLA, Hugo Leonardo; GIL FILHO, Sylvio Fausto. Diálogos Possíveis entre a Obra de Augustin Berque e a Geografia Brasileira. **GEOGRAFIA (Londrina)**, Londrina, v. 33, n. 1, p. 33-53, 2024.

MARIA, Yanci Ladeira. **Paisagem: cultura-natureza em perspectiva**. Uma abordagem trajetiva do conceito de paisagem. 2016. 262 f. Tese (Doutorado em Geografia Física) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

MINAS GERAIS. Presidente (1902-1906: Francisco Salles). **Mensagem dirigida pelo presidente do Estado de Minas Gerais, Dr. Francisco Antônio de Salles ao Congresso Mineiro em sua primeira sessão ordinária da quarta legislatura**. Belo Horizonte, MG: Imprensa Oficial, 1903. 71 p.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria de Cultura, 1998.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Ferrovia: Patrimônio Cultural**: estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). 2006. 203 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. Estação ferroviária: “lugar-de-memória” das cidades brasileiras. **Revista Espaço e Geografia**, [S./l.], v. 16, n. 2, p. 781-804, 2013.

MORAIS, Sérgio Lana; COSTA, Alfredo; PORTO, Gil Carlos Silva. Estrada de ferro Bahia-Minas: materialidades remanescentes na paisagem do município de Teófilo Otoni, Minas Gerais. **Revista Espinhaço**, [S./l.], v. 11, n. 01, p. 01-21, 2022.

MORAIS, Sérgio Lana; TEIXEIRA, Rodrigo Corrêa; LAUDARES, Sandro. É possível empiricizar Augustin Berque? uma proposta metodológica a partir do conceito dos geogramas. **Caderno de Geografia**, Belo Horizonte, v. 35, n. 80, p. 1, 2025. Disponível em: <https://periodicos.pucminas.br/geografia/article/view/35370>. Acesso em: 21 mar. 2025.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, [S./l.], v. 10, 1993. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/12101>. Acesso em: 20 out. 2020.

PEREIRA, Leonardo Rodrigues. Marcas e matrizes da construção da paisagem urbana no Alto da Boa Vista, Rio de Janeiro. In: MAGLIORINI, Jeanine Mafra (org.). **Arquitetura e urbanismo: abordagem abrangente e polivalente 2**. Ponta Grossa, PR: Atena, 2020. p. 175-186.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário**: a memória ferroviária como instrumento de preservação. 2014. 177 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural) - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014.

SANTOS, Ana Renata Silva. **O sentido da paisagem**: a relação entre a ferrovia e a serra das Russas em Pernambuco. 2013. 158 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.

SANTOS, Márcio Achtschin. 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**. UFVJM, [S./l.], v. 5, n. 1, p. 32-41, 2017.

SILVA, Fernanda. **Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais**: bens imóveis. Brasília: Iphan, Ministério da Cultura, 2018.

SILVA, Leonardo Luiz da Silveira; SILVA, Juarez Augusto da Silveira. A (i) materialidade do limite e da fronteira. **Para Onde!?**, [S./l.], v. 14, n. 1, p. 13-30, 2020.

SILVA, Leonardo Luiz da Silveira. O monumento e suas batalhas simbólicas. **Élisée - Revista de Geografia da UEG**, [S./l.], v. 11, n. 1, p. 1-27, 2022.

VERAS, Lúcia *et al.* **Cadernos de arquitetura e urbanismo**: cidade-paisagem. Recife: Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Pernambuco; João Pessoa: Patmos Editora, 2017. 110 p.

Autores

Sérgio Lana Morais – É graduado em Geografia pelo Centro Universitário do Leste de Minas Gerais (UNILESTE-MG), mestre em Sustentabilidade Socioeconômica e Ambiental pela Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP) e doutor em Geografia - Tratamento da Informação Espacial pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC/MG). Atualmente é professor da carreira do Ensino Básico, Técnico e Tecnológico do Instituto Federal do Norte de Minas Gerais (IFNMG), Campus Teófilo Otoni.

Endereço: Rua Mocambi, 295, Bairro Viriato, Teófilo Otoni, Minas Gerais, Brasil, CEP: 39.800-430.

Rodrigo Corrêa Teixeira – É graduado em Geografia, mestre em Geografia e doutor em Geografia pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Atualmente é Professor do Programa de Pós-graduação em Geografia - Tratamento da Informação Espacial e do Departamento de Relações Internacionais da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC/MG).

Endereço: Av. Itaú, nº 505 - Prédio Emaús - Dom Cabral, Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil, CEP: 30.535-012.

Sandro Laudares – É graduado em Ciência da Computação pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC/MG), mestre em Engenharia de Sistemas de Informação pela University Of Manchester Institute Of Science And Technology (UMIST) e doutor em Geografia/Tratamento da Informação Espacial pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC/MG). Atualmente é Professor do Programa de Pós-graduação em Geografia - Tratamento da Informação Espacial da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC/MG).

Endereço: Av. Itaú, nº 505 - Prédio Emaús - Dom Cabral, Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil, CEP: 30.535-012.

Artigo recebido em: 10 de março de 2025.

Artigo aceito em: 23 de abril de 2025.

Artigo publicado em: 02 de maio de 2025.