

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

NOTA TÉCNICA nº 34/2016

PAAF nº 0024.15.011569-9

1. **Identificação dos bens culturais:** Estações Ferroviárias Serra dos Aimorés, Arthur Castilho, Nanuque, Mairinque, Pampam, Xarqueada, Carlos Chagas, Presidente Pena, Mangalô, Francisco Sá, Bias Fortes, São João, Saudade, Pedro Versiani, Planice, Itamunheque, Cantinho, Teófilo Otoni, Aliança, Valão, Sucanga, Caporanga, Icari, Ladainha, Brejaúba, Novo Cruzeiro, Queixada, Engenheiro Schnoor, Alfredo Graça e Araçuaí.
2. **Localização:** Trecho da antiga Estrada de Ferro Bahia-Minas.
3. **Municípios:** Serra dos Aimorés, Nanuque, Carlos Chagas, Teófilo Otoni, Poté, Ladainha, Novo Cruzeiro e Araçuaí.
4. **Objetivo:** Apuração do abandono do patrimônio ferroviário existente no trecho da antiga Estrada de Ferro Bahia-Minas – Estado de Minas Gerais.
5. **Considerações preliminares:**

Em 10/08/2015 foi instaurado, nesta Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais, o Procedimento de Apoio a Atividade Fim nº MPMG-0024.15.011569-9, com o objetivo de apurar o abandono do patrimônio existente no trecho da antiga Estrada de Ferro Bahia-Minas, no estado de Minas Gerais.

6. Histórico da Linha¹

A Estrada de Ferro Bahia a Minas começou a ser aberta em 1881, ligando Caravelas, no litoral baiano, à Serra de Aimorés, na divisa com Minas Gerais. Somente em 1898 a ferrovia chegaria a Teófilo Otoni, e em 1918, a Ladainha. Em 1930, atingiu Engenheiro Schnoor. Em 1941, chegou a Alfredo Graça, e, em 1942, chegou a Araçuaí, seu ponto final definitivo.

A ferrovia originalmente pertencia à Província da Bahia; em 1897 passou a ser propriedade do Estado de Minas Gerais, para, em 1912, passar a ser administrada pelos franceses da Chemins de Fer Federaux de L'Est Brésilien.

Em 1965, foi encampada pela V. F. Centro-Oeste e finalmente extinta em 1966. Embora tenha havido planos para a união da ferrovia com a Vitória-Minas, tal nunca ocorreu e ela permaneceu isolada.

Linha do Tempo²

1880 – Em 26 de agosto, foi sancionada a lei imperial que autorizou a construção da Estrada de

¹ <http://www.estacoesferroviarias.com.br/baiminas/bahia-minas.htm>

² http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2012/05/19/interna_gerais,295212/estrada-de-ferro-bahia-e-minas-deixa-saudade-e-inspira-compositores.shtml.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Ferro Bahia e Minas.

1881 – Em 16 de maio, foi fixado o primeiro trilho da ferrovia, em Caravelas (BA).

1882 – Em 9 de outubro, foi feita a primeira viagem num trecho ferroviário entre Minas e Bahia.

1882 – Em 9 de novembro, a ferrovia foi inaugurada, estando concluído o trecho entre Caravelas (BA) e Serra dos Aimorés (MG)

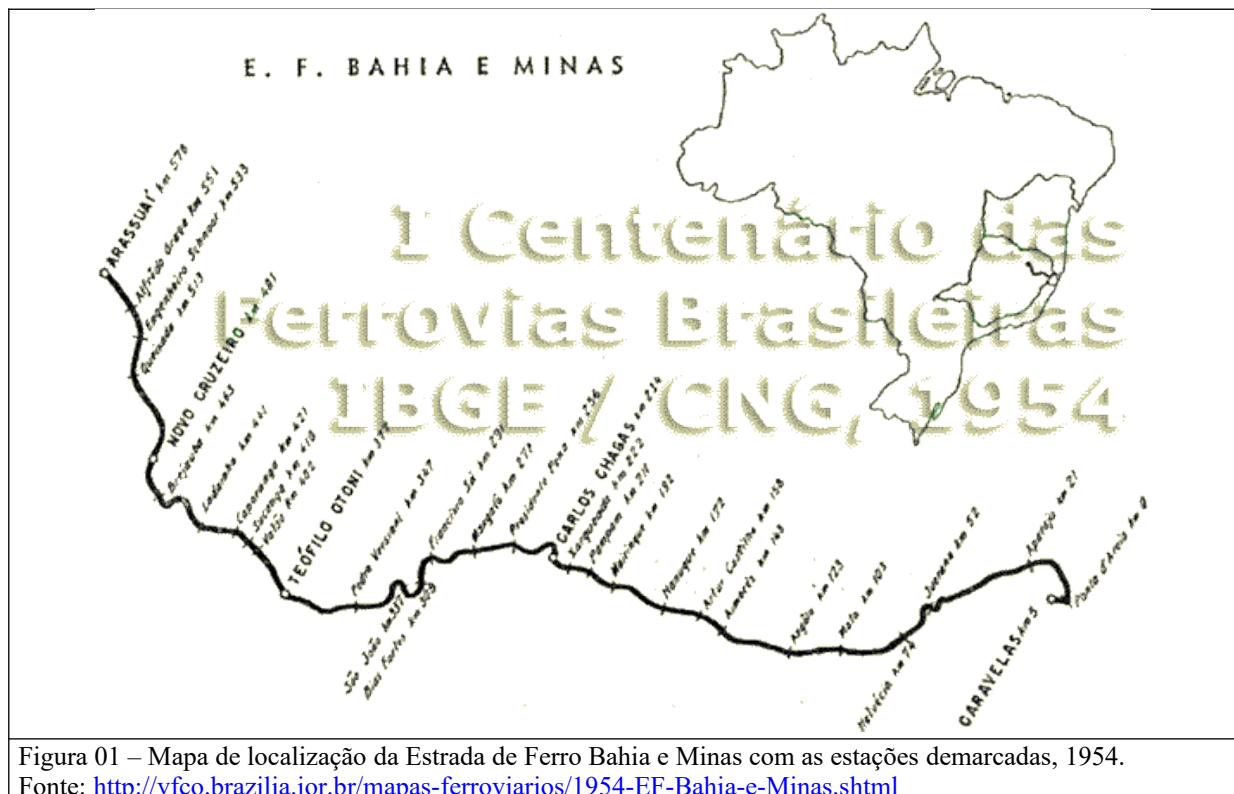
1885 – Crise financeira e falta de dinheiro para pagar empreiteiras que interrompem a construção da ferrovia até Teófilo Otoni.

1898 – Em 3 de maio, foi inaugurada a estação de Teófilo Otoni.

1910 – Governo de Minas vendeu acervo da ferrovia para implementar comércio e indústria na região.

1966 – Estrada de Ferro Bahia e Minas deixou de funcionar.

2012 – Justiça determinou que a Prefeitura de Araçuaí retirasse as famílias que ocupavam duas estações e passasse a cuidar da preservação dos imóveis.



7. Análise técnica:

No Brasil, as ferrovias tornaram-se símbolo de progresso, dinamizado e viabilizando o crescimento econômico das mais diversas localidades. Quando uma determinada região tornava-se ponto de parada do trem ou parte integrante da rota ferroviária, experimentava um fluxo crescente de pessoas e mercadorias que contribuíam fortemente para seu desenvolvimento.

Neste sentido, as estações ferroviárias tiveram um papel preponderante na economia do país. Fundaram cidades, centralizaram a vida das povoações, serviram como agência de correios,

Promotora Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

representando a modernidade. Foram construídas com características arquitetônicas diversas, desde as mais suntuosas até as mais simples.

Hoje, em sua grande maioria, as estações ferroviárias estão desativadas e abandonadas e, no antigo trecho da Estrada de Ferro Bahia-Minas, a situação, infelizmente, não tem sido diferente. Apesar de integrantes do patrimônio ferroviário brasileiro, as estações ferroviárias da Bahia- Minas raramente gozam de reconhecimento por parte dos municípios onde estão situadas.

Para elaboração deste trabalho foram realizadas pesquisas no Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA, no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN e consulta ao site <http://www.estacoesferroviarias.com.br/>, onde podem ser encontradas fotografias e histórias das estações ferroviárias dos estados de São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Santa Catarina, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul.

Segue a relação das estações ferroviárias, integrantes do trecho da antiga Estrada de Ferro Bahia-Minas e uma breve caracterização da situação daquelas localizadas no estado de Minas Gerais:

Estrada de Ferro Bahia e Minas³ Estações ferroviárias em 1960

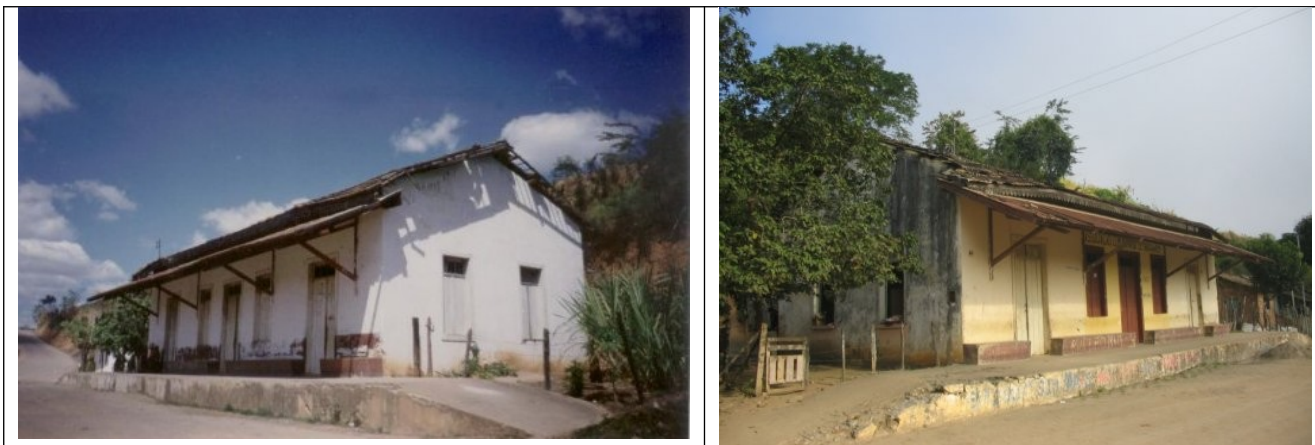
<i>Linha Tronco</i>					
Nº de ordem	Nomes	Nome anterior	Distância do ponto inicial (metros)	Altitude (metros)	Data da inauguração
Bahia					
1	Ponta da Areia		0.000	3	9-11-1882
2	Aparaju (PE)		20.080	15	10-3-1927
3	Juerana		51.227	45	9-11-1882
4	Helvécia		73.696	60	3-12-1897
5	Mata		102.910	88	1-11-1939
6	Argolo		122.580	119	9-11-1882
Minas Gerais					
7	Aimorés		142.400	120	9-11-1882
8	Artur Castilho	1.080	157.130	202	-
9	Nanuque	991	171.420	97	30-3-1918
10	Mairinque		191.200	114	15-3-1891
11	Pampam		210.270	137	15-3-1926
12	Charqueada ou Xarqueada		221.666	145	13-6-1936
13	Carlos Chagas	992	223.400	152	30-7-1892
14	Presidente Pena		255.100	163	30-9-1895
15	Mangalô (PE)		270.800	182	1-3-1926
16	Francisco Sá		290.580	201	31-6-1896
17	Bias Fortes		308.370	221	28-2-1897

³ <http://vfc0.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-Bahia/Estrada-de-Ferro-Bahia-e-Minas-estacoes-ferroviarias.shtml>. Acesso 29-04-2016.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

18	São João (PE)		336.090	251	15-3-1926
19	Pedro Versiani		346.800	264	30-10-1897
20	Planice		358.000	-	-
21	Itamunheque		360.500	258	3-5-1898
22	Cantinho (PE)		367.200	297	3-5-1898
23	Teófilo Otôni (v. Governador Valadares VM-44)		376.270	318	3-5-1898
24	Aliança		384.980	451	1-6-1918
25	Valão		401.610	550	1-6-1918
26	Sucanga		409.050	441	2-7-1927
27	Caporanga		420.660	404	1-6-1918
28	Icari		430.540	410	26-12-1918
29	Ladainha		440.967	449	26-12-1918
30	Brejaúba (PE)		462.240	681	12-2-1924
31	Novo Cruzeiro	1.287	481.112	771	13-2-1924
32	Queixada		512.478	587	7-6-1924
33	Engenheiro Schnoor		532.270	449	7-9-1930
34	Alfredo Graça		550.280	349	31-5-1940
35	Araçuaí		577.780	292	7-9-1942

7.1. Serra dos Aimorés



Figuras 02 e 03 – Estação Ferroviária Serra dos Aimorés, nos anos 1990 e em 2006. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

- **Município:** Serra dos Aimorés
- **Localização:** Km 142,400
- **Comarca:** Nanuque
- **Proteção Existente:** Nenhuma

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

- **Situação:** Em 2006 era utilizada como residência particular e estava em péssimo estado de conservação.

7.2. Arthur Castilho



Figura 04 – Estação Ferroviária Arthur Castilho, 2009. Fonte: <http://www.cidadesdomeubrasil.com.br>

- **Município:** Serra dos Aimorés
- **Localização:** Km 157.130
- **Comarca:** Nanuque
- **Proteção Existente:** Nenhuma
- **Situação:** Em 2006 era utilizada como biblioteca e estava em bom estado de conservação.

7.3. Nanuque



Figura 05 – Estação Ferroviária de Nanuque, sem data. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

- **Município:** Nanuque
- **Localização:** Km 172
- **Comarca:** Nanuque
- **Proteção Existente:** Nenhuma
- **Situação:** Demolida.

7.4. Mairinque ou Mairink

- **Município:** Carlos Chagas
- **Localização:** Km 192
- **Comarca:** Carlos Chagas
- **Proteção Existente:** Nenhuma
- **Situação:** Demolida

7.5. Pampam



Figuras 06 e 07- Estação Ferroviária de Pampam antes da demolição em 1995. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br



Figura 08 – Casa construída sobre a plataforma da Estação Ferroviária de Pampam. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

- **Município:** Carlos Chagas
- **Localização:** Km 211
- **Comarca:** Carlos Chagas
- **Proteção Existente:** Nenhuma
- **Situação:** Demolida.

7.6. Charqueada ou Xarqueada



Figura 09 – Estação Ferroviária de Xarqueada, 1990. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

- **Município:** Carlos Chagas
- **Localização:** Km 222
- **Comarca:** Carlos Chagas
- **Proteção Existente:** Nenhuma
- **Situação:** Nos anos 1990 era utilizada como depósito agrícola e estava em péssimo estado de conservação.

7.7. Carlos Chagas



Figura 10 – Estação Ferroviária de Carlos Chagas antes de ser demolida, anos 1930. Fonte:

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

www.estacoesferroviarias.com.br

- **Município:** Carlos Chagas
- **Localização:** Km 234
- **Comarca:** Carlos Chagas
- **Proteção Existente:** Nenhuma
- **Situação:** Demolido. Em seu lugar foi construído o fórum da cidade.

7.8. Presidente Pena



Figuras 11 e 12 – Estação Ferroviária de Presidente Pena, nos anos 1990 e em 2015. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

- **Município:** Carlos Chagas
- **Localização:** Km 256
- **Comarca:** Carlos Chagas
- **Proteção Existente:** Inventariada em 2004.
- **Situação:** Em 2006 abrigava o posto da Polícia Militar. Em 2015 estava sem uso.
- **Estado de Conservação:** Abandonada.

7.9. Mangalô



Figuras 13 e 14 – Estação Ferroviária de Mangalô, nos anos 1950 e em 2010. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

- **Município:** Carlos Chagas
- **Localização:** Km 271
- **Comarca:** Carlos Chagas
- **Proteção Existente:** Inventariada em 2004
- **Situação:** Em 2010 funcionava como sede da Igreja Assembléia de Deus.

7.10. Francisco Sá



Figuras 15 e 16 – Estação Ferroviária de Francisco Sá, nos anos 1940 e 1990. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

- **Município:** Carlos Chagas
- **Localização:** Km 290.580
- **Comarca:** Carlos Chagas
- **Proteção Existente:** Inventário - 2004.
- **Situação:** Em 2006 uma pequena parte da edificação era utilizada como posto telefônico e estava em bom estado de conservação.

7.11. Bias Fortes



Figuras 17 e 18 – Estação Ferroviária de Bias Fortes nos anos 1990 e em 2011. Fonte:

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

www.estacoesferroviarias.com.br

- **Município:** Teófilo Otoni
- **Localização:** Km 309
- **Comarca:** Teófilo Otoni
- **Proteção Existente:** Inventariada, segundo o Plano de Inventário do Acervo Cultural de Teófilo Otoni, elaborado em 2007/ Exercício 2008 do ICMS Cultural.
- **Situação:** Na década de 1990 abrigava um centro comunitário e a polícia militar. Em 2010, estava bem conservada, mas sem uso.

7.12. São João



Figura 19 – Estação Ferroviária de São João em 2015. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

- **Município:** Teófilo Otoni
- **Localização:** Km 337
- **Comarca:** Teófilo Otoni
- **Proteção Existente:** Inventariada, segundo o Plano de Inventário do Acervo Cultural de Teófilo Otoni, elaborado em 2007/ Exercício 2008 do ICMS Cultural.
- **Situação:** Em 2015, estava abandonada e em ruínas.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

7.13. *Pedro Versiani*



Figuras 20 e 21 – Estação Ferroviária de Pedro Versiani, nos anos 1950 e 1990. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

- **Município:** Teófilo Otoni
- **Localização:** Km 347
- **Comarca:** Teófilo Otoni
- **Proteção Existente:** Inventariada, de acordo com o Plano de Inventário do Acervo Cultural de Teófilo Otoni, elaborado em 2007/ Exercício 2008 do ICMS Cultural.
- **Situação:** Nos anos 1990 era utilizada como agência dos Correios e quartel da polícia militar.

7.14. *Planice*

- **Município:** Teófilo Otoni
- **Localização:** Km 358
- **Comarca:** Teófilo Otoni
- **Proteção Existente:** Nenhuma.
- **Situação:** Demolida.

7.15. *Itamunheque*

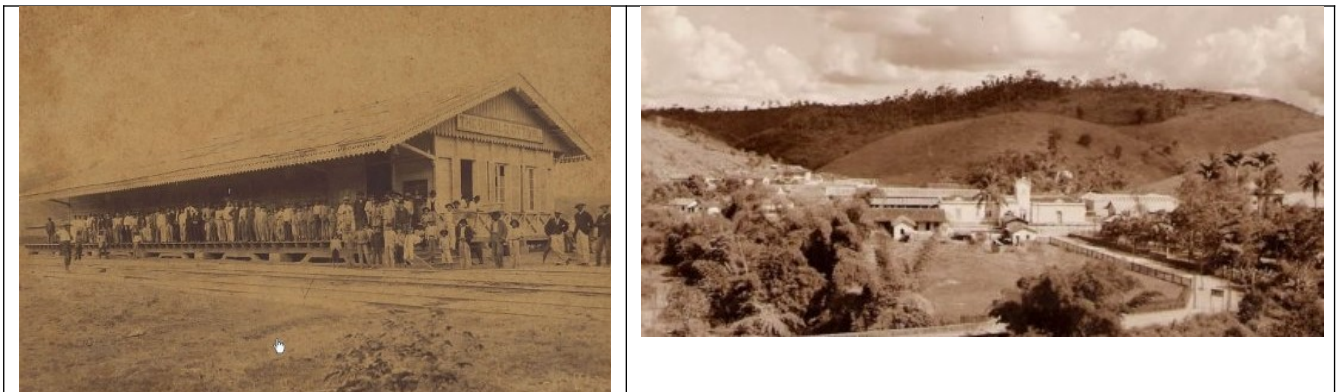
- **Município:** Teófilo Otoni
- **Localização:** Km 360,500
- **Comarca:** Teófilo Otoni
- **Proteção Existente:** Nenhuma.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

- **Situação:** não foram obtidas outras informações.
- 7.16. *Cantinho*

- **Município:** Teófilo Otoni
- **Localização:** Km 367,500
- **Comarca:** Teófilo Otoni
- **Proteção Existente:** Nenhuma.
- **Situação:** não foram obtidas outras informações.

7.17. *Teófilo Otoni*



Figuras 22 e 23– Estação Ferroviária de Teófilo Otoni, por volta de 1900 (original) e nos anos 1930 (“nova” estação).
Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

- **Município:** Teófilo Otoni
- **Localização:** Km 377
- **Comarca:** Teófilo Otoni
- **Proteção Existente:** Nenhuma.
- **Situação:** Demolida. Transformada em rodoviária.

7.18. *Aliança*

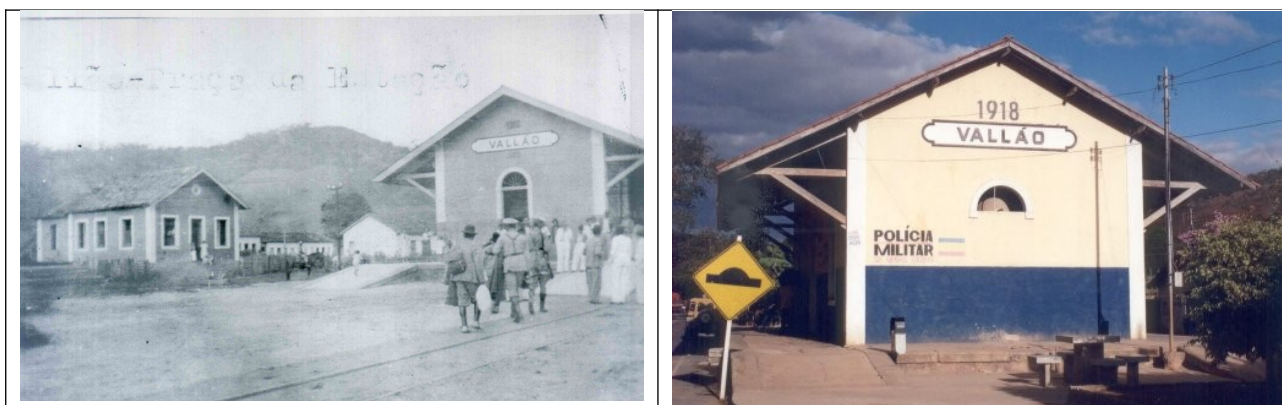
- **Município:** Teófilo Otoni
- **Localização:** Km 377
- **Comarca:** Teófilo Otoni
- **Proteção Existente:** Inventariada, de acordo com o Plano de Inventário do Acervo Cultural de Teófilo Otoni, elaborado em 2007/ Exercício 2008 do ICMS Cultural.
- **Situação:** não foram obtidas outras informações

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 24 – Estaçãozinha da Fazenda Aliança. Fonte: <http://www.teofilootoni.mg.gov.br/site/wp-content/uploads/2014/12/Plano-IPAC-2007.pdf>

7.19. Valão



Figuras 31 e 32 – Estação Ferroviária de Valão, provavelmente nos anos 1930 e em 2008. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

- **Município:** Poté
- **Localização:** Km 402
- **Comarca:** Teófilo Otoni
- **Proteção Existente:** Inventário (1999) e tombamento⁴ (1999/2000).
- **Situação:** Em 2006 abrigava a Polícia Militar.

⁴ Em pesquisa ao IEPHA-MG constatou-se que a estação possui proteção por tombamento, contudo a documentação encontra-se incompleta, desconhecendo o Decreto de Tombamento.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

7.20. *Sucanga*



Figura 33 – Estação Ferroviária de Sucanga, em 2008. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

- **Município:** Poté
- **Localização:** Km 410
- **Comarca:** Teófilo Otoni
- **Proteção Existente:** Inventário (1999) e tombamento⁵ (1999/2000).
- **Situação:** Nos anos 1990 foi reformada para abrigar uma creche.

7.21. *Caporanga*



Figura 34 – Estação Ferroviária de Caporanga, em 2008. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

- **Município:** Poté
- **Localização:** Km 421
- **Comarca:** Teófilo Otoni
- **Proteção Existente:** Nenhuma.
- **Situação:** Funcionou como agência dos correios

7.22. *Icari*

⁵ Em pesquisa ao IEPHA-MG constatou-se que a estação possui proteção por tombamento, contudo a documentação encontra-se incompleta, desconhecendo o Decreto de Tombamento.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 35 – Estação Ferroviária de Icarí, anos 1990. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

- **Município:** Ladainha
- **Localização:** Km 430.54
- **Comarca:** Teófilo Otoni
- **Proteção Existente:** Nenhuma.
- **Situação:** Utilizada nos anos 1990 como depósito de utensílios agrícolas.

7.23. Ladainha



Figuras 36 e 37 – Estação Ferroviária de Ladainha, nos anos 1950 e em 2015. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

- **Município:** Ladainha
- **Localização:** Km 441
- **Comarca:** Teófilo Otoni
- **Proteção Existente:** Tombamento (2009) Decreto 009/2009.
- **Situação:** Nos anos 1990 era utilizada como estação rodoviária.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

- **Estado de Conservação:**

- **Alvenarias:** Por estar implantada em um nível acima do solo, as alvenarias ficam livres de umidade, estando em bom estado de conservação;
- **Estrutura:** A estrutura é constituída de tijolos maciços, autoportantes. Não se verifica a presença de nenhum dano estrutural;
- **Cobertura:** O engradamento e as mãos francesas de madeira que sustentam o telhado encontram-se em bom estado de conservação. As telhas cerâmicas do tipo capa e bica estão em boas condições, porém percebe-se a presença de algumas quebradas ou mal colocadas. Há presença de sujidades e musgo nas telhas;
- **Esquadrias:** As portas e janelas são em madeira com enquadramento em massa. Algumas portas da fachada principal encontram-se levemente empenadas e um pouco desarticuladas;
- **Entorno:** No entorno da edificação há a presença de praças com jardins em bom estado de conservação, como é o caso do Jardim Público Municipal. A plataforma está bem conservada, porém com sujidades. Não há presença de iluminação imediata.

7.24. Brejaúba



Figuras 38 e 39 – Estação Ferroviária de Brejaúba, nos anos 1990 e em 2012. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

- **Município:** Ladainha
- **Localização:** Km 463
- **Comarca:** Teófilo Otoni
- **Proteção Existente:** Nenhuma.
- **Situação:** Utilizada como sala de aula nos anos 1990.

7.25. Novo Cruzeiro



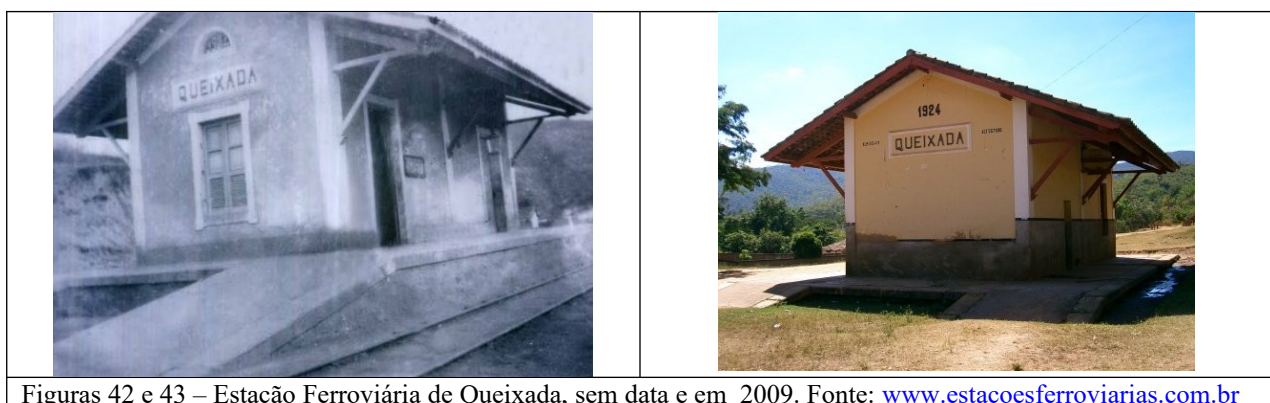
Rua Timbiras, n.º 2941 - Barro Preto - Belo Horizonte-MG - CEP 30140-062
Telefax (31) 3250-4620 – E-mail: cppc@mpmg.mp.br

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



- **Município:** Novo Cruzeiro
- **Localização:** Km 481
- **Comarca:** Novo Cruzeiro
- **Proteção Existente:** Tombamento (2011) Decreto nº 101/2011.
- **Situação:** Em 2015 estava sendo utilizada como museu.
- **Estado de Conservação:**
 - **Alvenarias:** Desprendimento pontual do reboco;
 - **Estrutura:** Bom estado de conservação. Aparentemente não há problemas com a estrutura;
 - **Cobertura:** Algumas telhas deslocadas, e danos em algumas peças secundárias do engradamento em madeira. Forro com umidade;
 - **Esquadrias:** Partes com descascamentos na superfície dos vãos e vedações, e algumas ferragens com sinais de oxidação e desarticulações;
 - **Entorno:** A edificação mantém certa harmonia com o entorno contemporâneo imediato. A plataforma está bem conservada, porém com sujidades. Não há presença de iluminação imediata.

7.26. Queixada

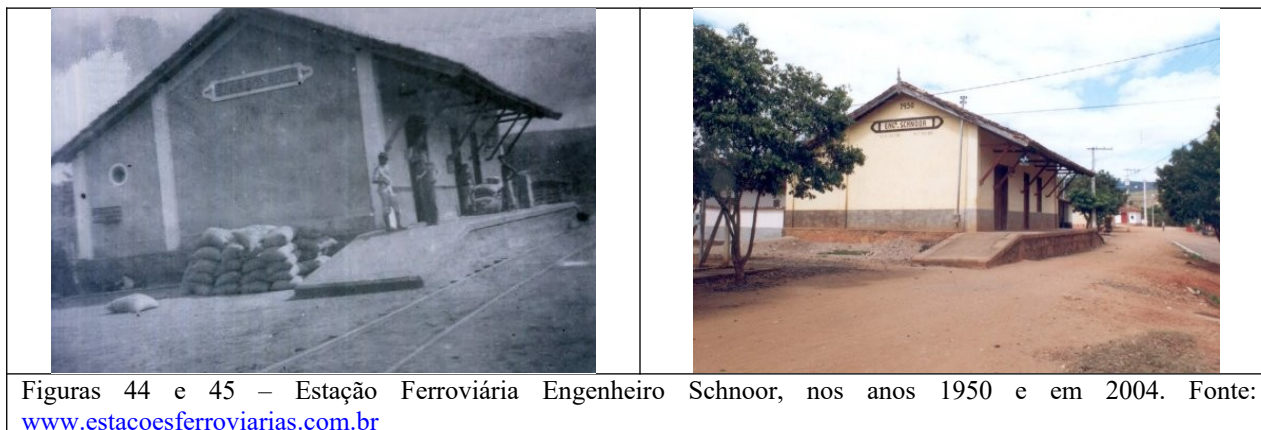


- **Município:** Novo Cruzeiro

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

- **Localização:** Km 513
- **Comarca:** Novo Cruzeiro
- **Proteção Existente:** Nenhuma.
- **Situação:** Utilizada como posto telefônico nos anos 1990.

7.27. Engenheiro Schnoor



Figuras 44 e 45 – Estação Ferroviária Engenheiro Schnoor, nos anos 1950 e em 2004. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

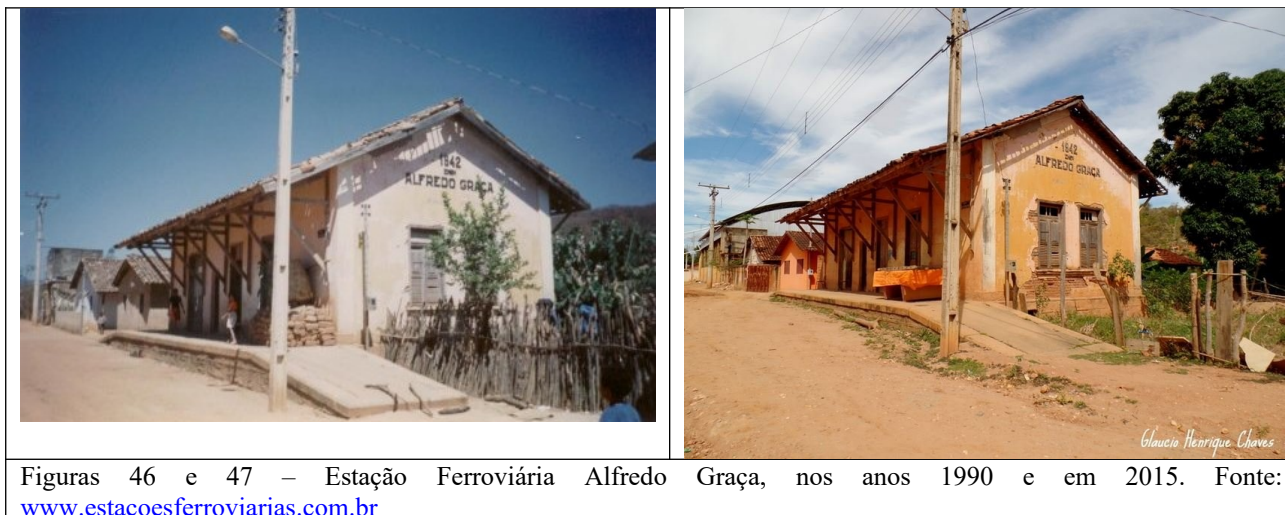
- **Município:** Araçuaí
- **Localização:** Km 533
- **Comarca:** Araçuaí
- **Proteção Existente:** Tombamento (2006) Decreto nº 025/2006.
- **Situação:** Nos anos 1990 havia uma agência de correios instalada na bilheteria e nos fundos, uma moradia.
- **Estado de Conservação:**
 - **Alvenarias:** Apresenta-se sem muita alteração, com poucas trincas e focos de infiltração de água;
 - **Estrutura:** Bom estado de conservação. Aparentemente não há problemas com a estrutura;
 - **Cobertura:** Aparentemente não apresenta ataque de insetos xilófagos ou apodrecimento da estrutura do telhado. As telhas cerâmicas encontram-se em bom estado, porém com sujidades;
 - **Esquadrias:** Janelas e portas degradadas, ressecadas e com perda da pintura. Presença da ação de fogo por vandalismo
 - **Entorno:** Observa-se a presença de um muro de edificação vizinha que compromete a visão das fachadas lateral direita e posterior da Estação. O piso cimentado da plataforma encontra-se desgastado e com trincas, além da presença de vegetação invasora na fachada posterior.

É importante ressaltar que em 29 de dezembro de 2012 foi proposta Ação Civil Pública (0013676-56.2012.8.13.0034) pelo Ministério Público de Minas Gerais em face do município de Araçuaí, com pedido liminar de retirada dos moradores que ocupavam o imóvel e a

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

realização de medidas emergenciais necessárias a sua preservação. A ACP encontra-se em tramitação.

7.28. *Alfredo Graça*



Figuras 46 e 47 – Estação Ferroviária Alfredo Graça, nos anos 1990 e em 2015. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

- **Município:** Araçuaí
- **Localização:** Km 551
- **Comarca:** Araçuaí
- **Proteção Existente:** Inventariada- 2004.
- **Situação:** Em 2012, servia como moradia e estava em mau estado de conservação.

Em 29 de dezembro de 2012, foi proposta Ação Civil Pública (0013684-33.2012.8.13.0034) pelo Ministério Público de Minas Gerais em face do município de Araçuaí, com pedido liminar para retirada dos moradores que ocupavam o imóvel e a realização de medidas emergenciais necessárias a sua preservação. A ACP encontra-se em tramitação.

7.29. *Araçuaí*

- **Município:** Araçuaí
- **Localização:** Km 578
- **Comarca:** Araçuaí
- **Proteção Existente:** Inventariada- 2000 e Tombamento, por meio da Emenda à Lei Orgânica Municipal nº 17, de 17/09/2002.
- **Situação:** uso desconhecido.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figuras 48, 49 e 50 – Estação Ferroviária de Araçuaí, no dia de sua inauguração em 1942, nos anos 1990 e em 2015. Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br

Em 25 de março de 2013, foi proposta Ação Civil Pública (0014656-66.2013.8.13.0034) pelo Ministério Público de Minas Gerais em face do Centro Cultural de Araçuaí Nagô, da Federação das Entidades Culturais e Artísticas do Vale do Jequitinhonha (FECAJ) e do município de Araçuaí, visando à restauração do bem cultural. A ACP encontra-se em tramitação.

Para sistematizar a situação das estações ferroviárias existentes no antigo trecho da Estrada de Ferro Bahia- Minas, foi elaborada a seguinte tabela:

	Estação	Município	Proteção existente	Uso atual
1	Serra dos Aimorés	Serra dos Aimorés	Nenhuma	Em uso- residência
2	Artur Castilho	Serra dos Aimorés	Nenhuma	Em uso - biblioteca
3	Nanuque	Nanuque	Nenhuma	Demolida
4	Mairinque	Carlos Chagas	Nenhuma	Demolida
5	Pampam	Carlos Chagas	Nenhuma	Demolida

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

6	Charqueada ou Xarqueada	Carlos Chagas	Nenhuma	Em uso- depósito agrícola
7	Carlos Chagas	Carlos Chagas	Nenhuma	Demolida
8	Presidente Pena	Carlos Chagas	Inventário (2004)	Abandonada
9	Mangalô	Carlos Chagas	Inventário (2004)	Em uso- Igreja Assembléia de Deus
10	Francisco Sá	Carlos Chagas	Inventário (2004)	Em uso- Posto Telefônico(2010)
11	Bias Fortes	Teófilo Otoni	Inventário (2004)	Em uso- Centro comunitário e sede da polícia militar
12	São João	Teófilo Otoni	Inventário (2004)	Abandonada
13	Pedro Versiani	Teófilo Otoni	Inventário (2004)	Em uso- Correio e polícia militar
14	Planice	Teófilo Otoni	Nenhuma	Demolida
15	Itamunheque	Teófilo Otoni	Nenhuma	não foram obtidas informações
16	Cantinho	Teófilo Otoni	Nenhuma	não foram obtidas informações
17	Teófilo Otoni	Teófilo Otoni	Nenhuma	Demolida em parte para construção da estação rodoviária
18	Aliança	Teófilo Otoni	Inventariada (2004)	não foram obtidas outras informações
19	Valão	Poté	Inventário (1999) e tombamento (1999/2000)	Em uso- Polícia Militar (2006)
20	Sucanga	Poté	Inventário (1999) e tombamento (1999/2000)	Nos anos 1990 foi reformada para abrigar uma creche
21	Caporanga	Poté	Nenhuma	Em uso- Agência dos correios
22	Icari	Ladainha	Nenhuma	Utilizada nos anos 1990 como depósito de utensílios agrícolas
23	Ladainha	Ladainha	Tombamento (2009) -Decreto 009/2009	Nos anos 1990 era utilizada como estação rodoviária
24	Brejaúba (PE)	Ladainha	Nenhuma	Utilizada como sala de aula nos anos 1990
25	Novo Cruzeiro	Novo Cruzeiro	Tombamento (2011) -Decreto nº 101/2011	Em uso- Museu (2015).
26	Queixada	Novo Cruzeiro	Nenhuma	Utilizada como posto

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

				telefônico nos anos 1990
27	Engenheiro Schnoor	Araçuaí	Tombamento (2006) -Decreto nº 025/2006	Nos anos 1990 havia uma agência de correios instalada na bilheteria e nos fundos, uma moradia
28	Alfredo Graça	Araçuaí	Inventário (2004)	Em 2012, servia como moradia e estava em mau estado de conservação
29	Araçuaí	Araçuaí	Tombamento (Emenda à Lei Orgânica Municipal nº 17, de 17/09/2002).	Uso desconhecido

Conclui-se que possuem proteção por tombamento as seguintes estações ferroviárias: Estação de Valão, município de Poté; Estação de Sucanga, também em Poté; Estação de Ladainha, no município de mesmo nome; Estação de Novo Cruzeiro, município de mesmo nome; Estação Engenheiro Schonoor, Distrito de Araçuaí e Estação Ferroviária de Araçuaí. No município de Carlos Chagas, a Estação Francisco Sá, a Estação Mangalô e a Estação Presidente Pena tiveram seu valor cultural reconhecido por meio do inventário. Em Teófilo Otoni foram inventariadas as estações Bias Fortes, Pedro Versiani, São João e Aliança. No município de Carlos Chagas, a Estação Francisco Sá, a Estação Mangalô e a Estação Presidente Pena tiveram seu valor cultural reconhecido por meio do inventário. Em Teófilo Otoni foram inventariadas as estações Bias Fortes, Pedro Versiani, São João e Aliança. Em Araçuaí, foi inventariadas as estações de Araçuaí, Engenheiro Schonoor e de Alfredo Graça. Cinco estações ferroviárias foram demolidas no trecho da antiga Bahia-Minas (Nanuque, Mairinque, Pampam, Carlos Chagas e Planice). As demais não contam com nenhum tipo de proteção.

É importante destacar que no município de Teófilo Otoni há outros bens culturais, integrantes do patrimônio ferroviário da antiga Estrada de Ferro Bahia- Minas, que foram protegidos pelo tombamento. São eles:

- **Locomotiva a vapor Baldwin “Pojixá”**, uma das primeiras locomotivas que entraram em Teófilo Otoni pela Estrada de Ferro Bahia e Minas no início do século XX. Fabricada em 1912 pela empresa norte-americana Baldwin Locomotiva Works, a locomotiva a vapor modelo AAR 2-6-2 com tender era capaz de puxar de três a quatro vagões e entrou no Brasil para servir a EFBM em 1920, funcionando até, aproximadamente, 1950. A Poxijá foi doada ao município e colocada na Praça Tiradentes em 1969⁶.

⁶ Dossiê de tombamento da Locomotiva a vapor Baldwin “Pojixá”, Teófilo Otoni, abril de 2007.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figuras 25 e 26 – Locomotiva a vapor Baldwin “Poixá”, bem tombado pelo município de Teófilo Otoni. Fonte: Dossiê de tombamento do bem cultural.

- Túnel da antiga estrada de Ferro Bahia-Minas- Túnel A da Turma 38- Km 09 da estrada. De acordo com o dossiê de tombamento do bem cultural, a cidade de Teófilo Otoni recebeu a Estrada de Ferro Bahia- Minas em 1898. Juntamente com a nova estrada de ferro, foram construídas estruturas para possibilitar seu funcionamento, como o túnel A da Turma 38, um dos poucos remanescentes da história da ferrovia, que ficou assim conhecido porque turmas de operários eram responsáveis por determinados trechos da ferrovia, e o túnel tombado era de responsabilidade da turma 38.



Figuras 27 e 28- Túnel da antiga estrada de Ferro Bahia-Minas- Túnel A da Turma 38- Km 09, bem tombado pelo município de Teófilo Otoni. Fonte: Dossiê de tombamento do bem cultural.

- Pontilhão à Rua Júlio Costa, remanescente da estrada de Ferro Bahia-Minas. De acordo com o dossiê de tombamento do bem cultural, o pontilhão teria sido construído com material proveniente da Inglaterra sobre o Rio Todos os Santos.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figuras 29 e 30- Pontilhão à Rua Júlio Costa em Teófilo Otoni. Fonte: Dossiê de tombamento do bem cultural.

Há ainda bens culturais relacionados à antiga Estrada de Ferro Bahia Minas que, de acordo com o Plano de Inventário do Acervo Cultural de Teófilo Otoni, elaborado em 2007/ Exercício 2008 do ICMS Cultural, foram inventariados:

Denominação	Endereço	Distrito	Ano do Inventário
Estação Ferroviária Bias Fortes		Bias Fortes	2004
Estação Ferroviária Pedro Versiani		Pedro Versiani	2004
Estão Ferroviária São João	Antiga EFBM, Km 326	Pedro Versiani	2005
Caixa d'água da EFBM	Antiga EFBM, Km 333	Pedro Versiani	2005
Estaçãozinha da Faz. Aliança	Antiga EFBM, Km 382	Sede	2004
Túnel nº 1 da EFBM	Antiga EFBM, Km 384	Sede	2004
Túnel nº 2 da EFBM	Antiga EFBM, Km 384	Sede	2004
Pontilhão nº 1 da EFBM	Antiga EFBM, Km 387		2004
Pontilhão nº 2 da EFBM	Antiga EFBM, Km 391		2004
Pontilhão da EFBM	R. Júlio Costa/Rio Todos os Santos	Sede	2006
Associação Cultural Ferroviários Bahia e Minas	R. Júlio Costa, 61	Sede	2006

8. Fundamentação:

Patrimônio cultural é o conjunto de todos os bens, materiais ou imateriais, que, pelo seu valor próprio, devam ser considerados de interesse relevante para a permanência e a identidade da cultura de um povo. A preservação dos bens culturais permite que a memória e a história das comunidades se perpetuem através do tempo e possam ser conhecidas pelas gerações futuras.

Não são raros os casos em que a destruição de bens culturais ocorre em decorrência de interesses econômicos e são norteadas por um entendimento equivocado do significado de progresso, comprometendo, de forma irremediável, o registro de acontecimentos e fases da história de uma comunidade.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

O desaparecimento ou a degradação do patrimônio cultural constitui o empobrecimento do patrimônio municipal, e conseqüentemente o estadual e federal. **No caso dos bens ferroviários remanescentes do antigo trecho da Estrada Bahia-Minas é nítida esta situação, podendo ser destacados casos de demolição e de mau estado de conservação de diversas edificações integrantes do antigo conjunto ferroviário. São poucos os municípios que reconheceram o valor cultural das antigas estações, preservando-as de forma efetiva.**

Na tese **Trilhos Arrancados: História da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878-1966)**, José Marcello Salles Giffoni ressalta que:

Quem percorre o antigo caminho de ferro no sentido Araçuaí/Ponta de Areia encontra corte e túneis abertos a picareta e dinamite, uma estrada de rodagem estreita cheia de costelas, ruínas de pontes, pontes, contenções, canaletas de pedra e estações de uso variado (posto telefônico, policial, correio, depósito de esquifes, clube familiar, moradia, centro cultural). O clima quente e seco de Araçuaí, a vegetação de cerrado com seus pequizeiros retorcidos, o ribeirão Gravatá, a mata densa entre ovo Cruzeiro e ladainha, árvores altas, muita chuva durante o verão, atoleiros. O ônibus só chega quando dá. Um antigo cinema, a oficina que virou ginásio, a almoxarifado tornado oficina. A nascente do rio Mucuri e a represa da ferrovia. As grandes pedras entre Teófilo Otoni e Carlos Chagas e a Pojichá (primeira locomotiva da EFBM) na praça de Teófilo Otoni como símbolo de um passado escasso de memória entre as pessoas do lugar⁷.

José Marcello Salles Giffoni acrescenta que:

O esquecimento da Bahia e Minas tem muito o que contar. Precisamos ter um olhar sobre o passado que reformule o senso comum que apresenta respostas simplistas como a de que o problema é apenas da região que não se adequou ao mercado, não se mostrou produtiva ou de que a ferrovia deve acabar porque a corrupção e o empreguismo afundavam suas finanças⁸.

Weber Menezes Novais destaca, em sua dissertação **Bahiminas: lugar de memória da cidade de Teófilo Otoni (1898/1966)**, que desde seu planejamento e construção a ferrovia provocou profundas transformações nas regiões por ela cortada, contribuindo para formação das memórias dos cidadãos.

O autor aborda ainda em sua dissertação a criação, em 1997, da Associação Cultural Ferroviários da Bahia-Minas como uma tentativa de preservação e resgate da memória da Bahia-Minas, passados trinta anos da desativação da ferrovia.

Para os membros da Associação dos ferroviários, esta surgiu da necessidade de resgatar as memórias da ferrovia. Além disso, há a preocupação com a manutenção dos bens da antiga Estrada de Ferro, apesar da omissão dos políticos locais. Assim, foi se desenhando o caminhar dessa Associação, que, com a ajuda de ferroviários, filhos de ferroviários ou suas viúvas, concedem à Associação alguns poucos documentos que

⁷ GIFFONI, João Marcello Salles. **Trilhos Arrancados: História da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878-1966)**. 2006. 197 f. Tese (Doutorado em História)- Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas- Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte. 2006.

⁸ *Ibidem*, 198 f.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

restam da ferrovia. Dessa forma, além de documentos pessoais, velhas fotografias e muitas histórias sobre “o tempo da ferrovia”, a Associação tenta organizar um pequeno museu [...]. Para este museu os ferroviários contam com doações por parte da Rede Ferroviária Federal de algumas peças da antiga Estrada de Ferro Bahia- Minas, tais como sino e torneira de locomotivas a vapor, bageiro, marcador de passagens e antigos boletins da ferrovia⁹.

De acordo com o Dossiê de Tombamento do Pontilhão da Rua Júlio Costa em Teófilo Otoni, uma das conquistas da Associação Cultural Ferroviários da Bahia-Minas foi a criação do Dia do Ferroviário, 30 de março, instituído por lei municipal.

Deste modo, tendo como base os depoimentos transcritos tanto na tese de doutorado de José Marcello Salles Giffoni, quanto na dissertação de mestrado de Weber Menezes Novais, fica evidente que as estações ferroviárias representaram muito mais do que simples locais de passagem, marcando a paisagem mineira e o imaginário das populações, que incorporaram, de forma definitiva, o trem, o apito e outras lembranças associadas à ferrovia no seu cotidiano.

Neste sentido, as estações ferroviárias podem ser exploradas ponto de vista histórico, arquitetônico, paisagístico, artístico e afetivo, numa abordagem que integre os valores materiais e imateriais a elas associados. É preciso considerar que a preservação do patrimônio ferroviário ultrapassa sua dimensão material, estando diretamente relacionado ao universo das relações sociais, que se estabeleceram em função das estradas de ferro. É fundamental que a patrimonialização dos bens ferroviários seja acompanhada de pesquisas relativas à memória dos ex-ferroviários e suas famílias.

É importante ressaltar que no ano de 2015 o Jornal Estado de Minas publicou uma série de reportagens sobre o abandono da antiga Estrada de Ferro Bahia Minas. Verificou-se que matérias enfatizaram a relação estabelecida entre a população e a ferrovia, numa perspectiva bastante saudosista de um progresso e dinamismo econômico que se perderam com a extinção da antiga ferrovia.

Registre-se ainda que a Estrada de Ferro Bahia Minas foi eternizada na canção **Ponta de Areia**, de Milton Nascimento e Fernando Brant. A letra evidencia a memória associada à ferrovia e o abandono que se seguiu na região após sua desativação:

Ponta de Areia
Milton Nascimento e Fernando Brant

Ponta de Areia, ponto final
da Bahia-Minas, estrada natural
que ligava Minas ao porto, ao mar
caminho de ferro mandaram arrancar
velho maquinista com seu boné lembra o povo alegre que vinha cortejar
maria-fumaça não canta mais
para moças, flores, janelas e quintais
na praça vazia um grito, um ai
casas esquecidas, viúvas nos portais

Nas últimas décadas, as políticas e práticas desenvolvidas na área de preservação do patrimônio cultural vêm adquirindo nova abrangência, buscando dar voz a sujeitos e incorporar

⁹ NOVAIS, Weber Menezes. **Bahiminas: lugar de memória da cidade de Teófilo Otoni (1898/1966)**. 2007. fl. 105. Dissertação (Mestrado em História)- Universidade Severino Sombra- USS, Vassouras, Rio de Janeiro. 2007.

Promotora Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

elementos que ficavam à margem da história. Neste contexto, a noção de “museu” também vem sendo reformulada, destacando-se o surgimento de novas categorias como “ecomuseus”, “museus comunitários” e “museus de território”, que buscam estabelecer vínculos mais estreitos entre as comunidades e seu patrimônio.

No artigo intitulado a **Invenção do Ecomuseu: o caso do Ecomusée Du Creusot Monteau-les-Mines e a prática da Museologia experimental**¹⁰, Bruno Brulon trata da investigação histórica do primeiro ecomuseu a ser reconhecido como tal, criado na França, em 1974. Sobre a implantação do projeto do referido museu, o professor coloca que:

...ainda que sejam raros os casos de ecomuseus sem coleções de objetos materiais, eles, em geral, não se desenvolvem originalmente através das coleções, mas sim de uma memória local coletiva. Antes de uma coleção, de um prédio, e de uma vontade de museu, havia um território

Dando prosseguimento a suas reflexões sobre o tema, Bruno Brulon considera que:

...Por definição, o patrimônio é interior à comunidade, e o ecomuseu se baseia na imposição de um código definido para conduzir a percepção deste patrimônio no território em que ele se encontra através dos símbolos da unidade da cidade, que se tornam, em muitos casos, monumentos históricos (a igreja, a casa comunitária, o castelo, a praça, etc.).

Sobre as características de um ecomuseu, Bruno Brulon afirma que, em muitos sentidos, “é um museu como os outros. Ele se distingue não em sua forma ou no tratamento dado ao patrimônio, mas no ato da musealização. Seu foco não está constituição de coleções, mas no trabalho com as pessoas”.

Na dissertação **Patrimônio, identidade e memória: proposta para a criação do Museu de Território de Alcacena**¹¹, Daniel Calado Café argumenta que segundo os pressupostos da Nova Museologia, os membros de uma comunidade não devem considerados meros receptores de uma mensagem, mas sim, como “elementos conhecedores de sua própria história e meio envolvente”.

Daniel Calado Café defende que:

Urge que se proceda à salvaguarda do patrimônio cultural local, levando estes objectivos mais longe, promovendo e apoiando o desenvolvimento local, procurando o equilíbrio entre a proteção do patrimônio e esse mesmo desenvolvimento, envolvendo as comunidades implicadas numa proposta de desenvolvimento local integrado.

O patrimônio, nas suas diversas vertentes, deverá assumir um papel de promoção de um desenvolvimento sustentado, recorrendo à memória colectiva como *recurso endógeno* a ser rentabilizado, reforçando a consciência da própria identidade que de outra forma poderia ver-se esvanecida no caso de um museu centralizado.

¹⁰ http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-93132015000200267. Acesso 18-05-2016

¹¹ CAFÉ, Daniel Café. **Patrimônio, identidade e memória: proposta para a criação do Museu de Território de Alcacena**. 2007. Dissertação (Mestrado em Sociomuseologia)- Departamento de Arquitectura, Urbanismo, Geografia e Artes Plásticas, Universidade Lusófona de Humanidade e Tecnologia, Lisboa, 2007.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Neste sentido, acredita-se que patrimônio ferroviário existente no trecho da antiga Estrada de Ferro Bahia-Minas pode ser tratado sob a perspectiva de um “ecomuseu” ou “museu de território”, na medida em que reúne atributos que possibilitam o desenvolvimento deste tipo de projeto, envolvendo indivíduos, patrimônio, memória, identidade e território.

De acordo com a Constituição Federal brasileira:

Art. 30 - Compete aos Municípios:

IX – promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.

Art. 216 – Constituem patrimônio cultural brasileiro 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, nos quais se incluem:

I – as formas de expressão;

II – os modos de criar, fazer e viver;

III – as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV – as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaço destinados às manifestações artístico-culturais;

V – os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

§ 1º – O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação [...].

Infelizmente, em relação ao patrimônio ferroviário brasileiro, incluindo os bens integrantes do trecho da antiga Estrada de Ferro Bahia-Minas, verifica-se um claro descumprimento da legislação vigente, com a descaracterização, o abandono e até mesmo a demolição de diversas estações ferroviárias. Os bens móveis associados às ferrovias encontram-se, em sua grande maioria, em estado de sucateamento. Além disso, pontilhões, túneis e outras estruturas construídas para garantir o funcionamento das ferrovias são praticamente desconhecidos, carecendo de mapeamento, pesquisa e valorização.

Não obstante esta situação de descaso em relação ao patrimônio ferroviário, muitos municípios já estão explorando a potencialidade turística dos bens ferroviários, por meio de passeios nos chamados “trens turísticos” e dos museus ferroviários. Ressalta-se que no trecho da antiga Estrada de Ferro Bahia-Minas a Estação Ferroviária de Novo Cruzeiro funciona atualmente como museu. Também merece destaque a iniciativa recente da Associação do Circuito Turístico das Pedras Preciosas que promoveu nos dias 16 e 17 de abril o primeiro circuito de cicloturismo “Pedal & Sabor”¹², tendo como percurso a antiga de ferro. A atividade estendeu-se pelos municípios de Novo Cruzeiro, Ladainha e Teófilo Otoni. O percurso não teria sido feito por cima dos trilhos, mas ao lado deles.¹³

¹² <http://www.pedraspreciosas.tur.br/noticia/16>. Acesso 29-04-2016

¹³ <http://estacaonc.com/novocruzeiro/projeto-junta-ciclismo-com-turismo-into-de-novo-cruzeiro-a-teofilo-otoni/>. Acesso 29-04-2016

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 51 – Foto do Primeiro Circuito de Cicloturismo Pedal e Sabor- "Nas Trilhas da Bahia-Minas", realizado nos dias 16 e 17 de abril de 2016. Fonte: <http://www.pedraspreciosas.tur.br/noticia/16>

Segundo a Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais¹⁴:

Os Circuitos Turísticos abrigam um conjunto de municípios de uma mesma região, com afinidades culturais, sociais e econômicas que se unem para organizar e desenvolver a atividade turística regional de forma sustentável, consolidando uma identidade regional.

Verificou-se que importantes iniciativas já estão sendo colocadas em prática, no sentido de preservação e valorização do patrimônio ferroviário existente no trecho da antiga Estrada de Ferro Bahia-Minas. É preciso articular estas iniciativas e ampliá-las, não apenas em nome da preservação da memória e da identidade do povo mineiro, mas também da garantia do direito de fruição dos bens culturais pelas gerações presentes e futuras. A possibilidade de retornos econômicos¹⁵ que os municípios podem vir a ter com as atividades turísticas decorrente da preservação do seu patrimônio cultural deve ser considerada.

9. Conclusões:

Os bens ferroviários compreendidos no trecho da antiga Estrada de Ferro Bahia-Minas possuem valor cultural¹⁶, ou seja, possuem atributos e significados que justificam a

¹⁴ <http://www.turismo.mg.gov.br/circuitos-turisticos/informacoes-administrativas>

¹⁵ O turismo gera para a população local a criação de empregos e movimentação da renda local.

¹⁶ O valor cultural não é intrínseco, mas criado, instituído historicamente, no seio da interação social e, por isso, nem é imutável, nem homogêneo. Mais ainda: o conflito é seu berço e trajetória naturais, pois não está desvinculado de

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

sua preservação. Acumulam valores históricos, afetivos, turísticos, de testemunho e identidade, que transcendem a dimensão material do patrimônio cultural, uma vez que estão diretamente relacionados à memória e às relações sociais estabelecidas através da ferrovia. Por isso, os valores imateriais associados à antiga Bahia-Minas também precisam ser valorizados.

Especificamente com relação ao patrimônio edificado, representado pelas estações ferroviárias existentes no trecho da antiga Bahia-Minas, podem ser destacados os seguintes valores:

- **Valor arquitetônico e estilístico**, uma vez que, muitas delas, preservam o estilo e características originais do período em que foram construídas.
- **Valor histórico**, por se tratarem de edificações construídas no final do século XIX e início do século XX..
- **Valor de identidade**, na medida em que permanecem na memória das comunidades onde estão (ou estavam) inseridas.
- **Valor paisagístico e turístico**, tendo em vista que se destacam na paisagem onde estão inseridas.
- **Valor de testemunho**, na medida em que são testemunhas de um passado, cuja memória está se perdendo.
- **Valor afetivo**, pois se constitui referencial simbólico para o espaço e memória das populações.

Verificou-se que, apesar de detentores de valor cultural, são **poucos os bens culturais integrantes do patrimônio ferroviário no trecho da antiga Estrada de Ferro Bahia-Minas que possuem efetiva proteção**. As estações ferroviárias de Araçuaí, Engenheiro Schnoor, Novo Cruzeiro, Ladainha, Valão e Sucanga tiveram seu valor cultural reconhecido por meio do tombamento municipal. As Estações de Mangalô, Francisco Sá e Presidente Pena foram inventariadas pelo município de Carlos Chagas e a estação de Alfredo Graça foi inventariada pelo município de Araçuaí. As estações ferroviárias de Bias Fortes, Pedro Versiani, São João e Aliança foram inventariadas pelo município de Teófilo Otoni. Destacam-se ainda em Teófilo Otoni bens culturais da Estrada de Ferro Bahia-Minas protegidos pelo tombamento: a locomotiva a vapor Baldwin “Poxijá”, o túnel A da Turma 38, Km 09 e o Pontilhão da Rua Júlio Costa.

Constatou-se a demolição de cinco estações ferroviárias trecho da antiga Estrada de Ferro Bahia-Minas. São elas: Nanuque, Mairinque (Carlos Chagas), Pampam (Carlos Chagas), Carlos Chagas e Planice (Teófilo Otoni).

Verificou-se que algumas estações ferroviárias apresentam uso e estão bem preservadas, mas outras se encontram em mau estado de conservação, já em processo de arruinamento.

Portanto, para as estações ferroviárias, sugere-se, inicialmente, a realização de diagnóstico para verificação do atual estado de conservação das edificações, uma vez que muitos dados se encontram desatualizados. Sugere-se que cada município fique responsável pela elaboração do diagnóstico das estações ferroviárias que nele se localizam, procedendo a um rigoroso levantamento de todas as patologias que estejam comprometendo as edificações. Em

interesses de indivíduos, grupos e sociedades e assim, por sua natureza política, precisa ser declarado, proposto, legitimado, tornado aceitável ou desejável”. BEZERRA DE MENEZES. Valor cultural, valor econômico: encontros e desencontros.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

caso de mau estado de conservação das estações ferroviárias, devem ser adotadas medidas emergenciais para assegurar a preservação da edificação, tais como: capina da área externa; limpeza interna da edificação e revisão ou restabelecimento da cobertura, com reforço estrutural, quando necessário.

Paralelamente ao diagnóstico das estações, deve ser realizado levantamento de outros bens ferroviários (imóveis e móveis) remanescentes no trecho da antiga Estrada de Ferro Bahia-Minas, bem como documentos, fotografias e registros de história oral.

Os municípios devem proceder ao inventário e/ou tombamento dos bens ferroviários que ainda não contam com nenhum tipo de proteção.

Sugere-se a criação de um comitê formado por representantes de todos os municípios localizados no trecho antiga da Bahia-Minas para elaboração de um projeto cultural e turístico, com vistas a uma proteção mais ampla e efetiva do conjunto de bens culturais remanescentes da antiga ferrovia. A Associação Cultural dos Ferroviários da Bahia-Minas, com sede em Teófilo Otoni, deve participar deste processo.

Reforça-se que o patrimônio ferroviário existente no trecho da antiga Estrada de Ferro Bahia-Minas apresenta potencial para ser trabalhado na perspectiva de um “museu de território”, envolvendo pessoas, memória, identidade e patrimônio cultural inseridos no contexto de um território.

10. Encerramento:

São essas as considerações deste setor técnico, que se coloca à disposição para o que mais se fizer necessário.

Belo Horizonte, 06 de junho de 2016.

Neise Mendes Duarte
Analista do Ministério Público – Historiadora
MAMP 5011