

Ponta de Areia

Estrada de Ferro Bahia e Minas: imagens de uma expedição

The Bahia and Minas railroad: Photographs of an Expedition



Antonio Liccardo & Marco Antônio Fonseca

série referência
editora
estúdiotexto

Ponta de Areia

Estrada de Ferro Bahia e Minas: imagens de uma expedição

The Bahia and Minas railroad: Photographs of an Expedition

EDITORA ESTÚDIO TEXTO

Editora-chefe

Editor-in-chief

Ana Caroline Machado

Diretora

Director

Josiane Blonski

Conselho Editorial

Editorial board

Dra. Anelize Manuela Bahniuk Rumbelsperger (UFPR)

Dr. Antonio José dos Santos (IST/SOCIESC)

Esp. Carlos Mendes Fontes Neto (UEPG)

Dr. Cezar Augusto Carneiro Benevides (UFMS)

Dr. Edson Armando Silva (UEPG)

Dr. Erivan Cassiano Karvat (UEPG)

Dra. Jussara Ayres Bourguignon (UEPG)

Dra. Lucia Helena Barros do Valle (UEPG)

Dra. Luisa Cristina dos Santos Fontes (UEPG)

Dr. Marcelo Chemin (UFPR)

Dr. Marcelo Engel Bronosky (UEPG)

Dra. Marcia Regina Carletto (UTFPR)

Dra. Maria Antonia de Souza (UTP/UEPG)

Dra. Marilisa do Rocio Oliveira (UEPG)

Dr. Rodrigo Labiak (UNICAMP)

Antonio Liccardo & Marco Antônio Fonseca

série referência
editora
estúdiotexto 

©2021 Antonio Liccardo e Marco Antônio Fonseca

Estrada de Ferro Bahia e Minas: imagens de uma expedição
The Bahia and Minas railroad: Photographs of an Expedition

**Coordenação editorial e revisão de texto/
Editorial coordinator and copyeditor**

Miriam Ayres

Supervisão editorial/ Managing editor

Josiane Blonski & Ana Caroline Machado

Tratamento de imagens/ Image treatment

Valentina Berger & Antonio Liccardo

**Capa, projeto gráfico e diagramação/
Cover, design and typesetting**

Valentina Berger

Assistente editorial/ Editorial assistant

Verônica Queji de Paula

Assistente administrativo/ Administrative aide

Erika Blonski

Versão em Inglês/English Version

Miriam Ayres (editor)

Miriam Ayres & Marco A. Fonseca (translation)



Liccardo, Antonio
L698 Ponta de Areia Estrada de Ferro Bahia e Minas: imagens de uma expedição – Ponta de Areia the Bahia and Minas Railroad: photographs of an expedition [livro eletrônico]/ Antonio Liccardo; Marco Antonio Fonseca. Ponta Grossa: Estúdio Texto, 2021. 143p.; il.; E-book - PDF
ISBN: 978-65-87261-18-8
1. Ferrovia – Bahia - Minas. 2. EFBM. 3. Fotografia - coletânea. 4. Registro documental - história. I. Fonseca, Marco Antonio. II. T.
CDD: 981.03

Ficha catalográfica elaborada por Maria Luzia Fernandes Bertholino dos Santos – CRB9/986

Depósito legal na Biblioteca Nacional.

English translation of “Ponta de Areia”. Translated by Charles A. Perrone from MASTERS OF CONTEMPORARY BRAZILLIAN SONG: MPB 1965-1985 by C. A. Perrone. Copyright © 1989. Courtesy of the University of Texas Press.

editora estúdio texto® Tel. +55 (42) 3027-3021 | ☎ +55 (42) 98416-9795
www.editoraestudiotexto.com.br

Este livro é dedicado ao Instituto Histórico e Geográfico do Mucuri que, desde 2003, trabalha pela preservação da memória e dos valores culturais dos vales do Mucuri e Jequitinhonha enquanto busca promover o desenvolvimento da região.

This book is dedicated to the Historical and Geographical Institute of Mucuri, which, since 2003, has been tirelessly working to preserve and protect the memory and cultural values of the Mucuri and Jequitinhonha valleys and to promote the development of the region.

10
NA TRILHA DOS TRILHOS

12
PREFÁCIO

16
APRESENTAÇÃO

23
HISTÓRIA DA FERROVIA

25
**GEODIVERSIDADE E
BIODIVERSIDADE NOS
CAMINHOS**

29
FIM DA LINHA

30
**PATRIMÔNIO CULTURAL E
COMUNIDADES ISOLADAS**

31
SITUAÇÃO ATUAL

33
PERSPECTIVAS

140
REFERÊNCIAS

142
SOBRE OS AUTORES

114
**ON THE TRAIL OF THE
RAILS**

117
PREFACE

121
INTRODUCTION

127
**HISTORY OF THE BAHIA
MINAS RAILROAD**

129
**GEODIVERSITY AND
BIODIVERSITY THROUGH
THE RAILWAYS**

133
END-OF-THE-LINE

134
**CULTURAL HERITAGE AND
ISOLATED COMMUNITIES**

136
**THE MUCURI AND
JEQUITINHONHA VALLEYS
TODAY**

138
NEW PROSPECTS

140
WORKS CITED

143
ABOUT THE AUTHORS

Agradecimentos

Os autores gostariam de agradecer sinceramente às instituições e pessoas que colaboraram para que este livro pudesse vir a lume. Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Ponta Grossa pelo apoio financeiro à edição desta obra.

Aos escritores Robert Myers e Jason Weiss e editora Rachelle Trerice que auxiliaram imensamente na tradução inglesa. Ao professor Emérito da Universidade da Flórida Charles Perrone por nos permitir o uso de uma passagem de seu livro *Masters of Contemporary Brazilian Song*, de 1989.

À Imprensa Universitária da Universidade do Texas e sua Coordenadora de Direitos Autorais, Peggy Gough, por nos permitir reproduzir um trecho do livro *Masters of Contemporary Brazilian Song*, de 1989, de autoria do prof. Charles Perrone.

Acknowledgements

The authors would like to sincerely thank the institutions and people who helped this book come to fruition: The Graduate Program in Geography at the State University of Ponta Grossa (UEPG) for its generous financial support.

Authors Robert Myers and Jason Weiss, and editor Rachelle Trerice, who offered invaluable assistance with the English translation. Professor Emeritus Charles Perrone (University of Florida) for allowing us to use his English translation of the song “Ponta de Areia” published in his *Masters of Contemporary Brazilian Song*.

The University of Texas Press and its Right and Permission Coordinator, Peggy Gough, for granting us permission to reprint a passage of its 1989 book *Masters of Contemporary Brazilian Song* by Charles Perrone.

Na trilha dos trilhos

Em meados de 2000, durante um trabalho de campo em Araçuaí, norte de Minas Gerais, os geólogos e fotógrafos Antonio Liccardo e Marco Antônio Fonseca visitaram a antiga estação ferroviária da Estrada de Ferro Bahia e Minas (EFBM) naquela cidade. Essa visita os animou a percorrer o leito abandonado e sem trilhos da ferrovia até seu ponto inicial no litoral atlântico.

Inspirados pela história da estrada de ferro que marcou de modo definitivo a história da colonização do nordeste mineiro, e pelos fascinantes relatos de sua rota feitos pelo geólogo e naturalista americano-canadense, Charles Frederick Hartt (1840-1878) e também pelo geólogo e humanista americano John Casper Branner (1850-1922), Liccardo e Fonseca lançaram-se a refazer o roteiro de Hartt e Branner valendo-se dos poucos e precários mapas rodoviários disponíveis. A paixão comum dos geólogos brasileiros pela fotografia motivou-os a revisitar e capturar as paisagens descritas pelos norte-americanos, ambos admiradores da geologia e cultura brasileiras.

A diligente empreitada de Liccardo e Fonseca rendeu algumas dezenas de imagens registradas em câmeras analógicas e antigas películas Ilford 50 35mm, “puxadas” para ISO 200 e reveladas em laboratório caseiro. O aspecto artesanal desse projeto valeu-lhes uma mostra no Departamento de Geologia da Universidade Federal de Ouro Preto e a participação numa exposição coletiva no SESC de Curitiba, ambas em 2001.

Duas décadas depois, as fotos de Liccardo e Fonseca voltam à tona com a mesma força de antes neste pequeno e intrigante livro. As imagens aqui incluídas revelam a rica geodiversidade da região, caracterizada por inselbergs e por vales estreitos que se encaixam entre eles.

No seu apogeu, a EFBM foi um forte instrumento de integração, pois criou espaços de comércio, trocas e ricas interações sociais. Além disso, tirou do isolamento várias comunidades ao agregar a elas pessoas que chegavam em busca de oportunidades e melhoria de vida.

Mas, como um eco dos versos de Fernando Brant, na aclamada canção *Ponta de Areia*, que compôs com Milton Nascimento, os autores depararam-se com um cenário desolado, marcado pelo silêncio e pelo olhar expectante e resignado de mulheres nos portais.

A ferrovia isolada, ao ser extinta, gerou ainda mais isolamento. Os locais por onde passava seguem sem oferecer oportunidades à sua reduzida população. Apesar disso, antigos funcionários ainda recordam os momentos marcantes de suas vidas dedicadas àquele grande projeto de desenvolvimento, enquanto as imagens de Antonio Liccardo e Marco Fonseca registram vestígios de um passado de otimismo e esperanças.

Guilherme Mansur é poeta e artista visual, estudioso da arte tipográfica e barroca. Vive em Ouro Preto, Minas Gerais.

Miriam Ayres é ensaísta e editora acadêmica. Natural de Minas Gerais, vive em Marlinton, zona rural da Virgínia Ocidental, EUA.

Prefácio

O que me despertou imediata curiosidade pelo ensaio fotográfico de Antonio Liccardo e Marco Antônio Fonseca foi imaginar como a alma e o pensamento de estudiosos de processos que levam milhões de anos puderam perceber a “estrutura em ruínas” de um evento que ocorreu em um estalar de dedos, comparado ao tempo infinito da ciência que estuda a Terra.

Se entre a construção da Estrada de Ferro Bahia e Minas (EFBM) e sua derrocada formações geológicas pouquíssimo ou nada se alteraram, falhas crônicas do Estado brasileiro destruíram a esperança que alimentou muita gente desde sempre esquecida, a tão sonhada ligação entre Minas Gerais e o mar, a promessa da EFBM de levar “o progresso” aos municípios e vilarejos ao longo de sua rota, e a exuberância da Mata Atlântica, consumida na exploração predatória de madeira.

Em *Ponta de Areia*, Liccardo e Fonseca se aventuraram a registrar estas ruínas. Ao fotografar o que resta da EFBM em preto e branco, com revelação em laboratório doméstico e recorrer a um experimento químico (o de “puxar” o filme para ISO 200) em busca de diferentes efeitos, como contrastes sutis e granulação com riqueza de detalhes, os fotógrafos nos emprestam seu “olhar geológico”, que observa o passado através da imersão no processo de registro de imagens.

Essencial na prática da geologia — ciência que envolve sistemas complexos, derivados de processos naturais por vezes controversos — a fotografia tem função mnemônica, e serve à documentação e ilustração das variações de seus objetos. Por outro lado, a geofotografia — que inclui vívidas imagens em larga e pequena escala, desde a escala de cadeias de montanhas à dos minerais e cristais sob análise microscópica — é considerada hoje um gênero híbrido, unindo o documental ao artístico. Um exemplo, além das fotos que ilustram revistas como a *National Geographic*, são as paisagens, retratos (pessoas e máquinas) e fotos arquitetônicas que figuram de modo monumental e assertivo nas fotos da coleção geocênica do Serviço Geológico Britânico (ver site da instituição <http://geoscenic.bgs.ac.uk/asset-bank/action/viewHome>).

Mas, em *Ponta de Areia*, não se trata de geofotografia. A arte de Liccardo e Fonseca é um híbrido de arqueologia, empatia social e diálogo com o mundo natural. É discreta, compassiva, sincera. Não é a grandiosidade de suas imagens (ou de suas cores vivas) o que nos atrai. Ao contrário, são as imagens mesmas que nos encaram de frente e nos convocam, nos falam de sobrevivências e nos comovem.

Organizadas em três grupos — retratos, fotografia arquitetônica e fotografia de paisagens — a série evoca obras do realismo documental de fotógrafos da América do Sul e do Norte. Seu tema central, a história da destruição de uma ferrovia, é um melancólico contraponto às fotos documentais de Augusto Amoretty (1845-1906) sobre a construção da Estrada de Ferro Rio Grande–Bagé no Rio Grande do Sul em 1884.

Como em Amoretty, natureza e tecnologia colidem, disputam espaços e, ao fim, se harmonizam (“Ruínas de ponte em Valão,” “Planície costeira Taquari-Caravelas,” “Antigos alicerces do porto de Ponta de Areia”). Mas, à diferença de Amoretty, Liccardo e Fonseca criam poucas séries panorâmicas e se valem de enquadramentos e focos diretos, como os de um microscópio. Assim, o detalhe do frontispício da estação de Caravelas (“Estação Caravelas”) avança sobre nosso olhar inundando-o de signos — seus traços arquitetônicos reafirmando as promessas do passado.

Outras imagens nos ferem, como ferem de modo sutil as fotos em que Lewis Hine (1874-1940), sociólogo, ativista e fotógrafo, que documentou os desastres da Grande Depressão e, mais tarde, a exploração do trabalho de crianças, imigrantes e trabalhadores que operavam máquinas pesadas nos Estados Unidos. Mas no caso de Liccardo e Fonseca, esta denúncia se dá pela ausência do humano, pela evidência do descaso, como se nota nas fotos de estruturas e artefatos abandonados (“Pontilhão metálico em estrutura metálica sobre o Rio Todos os Santos”, “Grampo de sustentação de cabos telegráficos,” “Antigos alicerces do porto de Ponta de Areia,” “Remanescentes de pilares do antigo cais de Ponta de Areia”). Quando, como Lewis, Liccardo e Fonseca registram o lastro humano do trabalho, o fazem em retratos de mulheres, jovens, senhores e crianças que parecem contar-nos o que lhes falta, ou o que lhes foi tirado.

Comecei este ensaio falando de minha curiosidade sobre dois estudiosos de um tempo sem fim que capturaram em imagens vivas o fim de um tempo. Gostaria de

terminá-lo dizendo que, com *Ponta de Areia*, aprendi a olhar e a ver com afeto as cenas e cenários de uma região desolada e remota de nosso país que Liccardo e Fonseca, com desvelo e rigor, fazem brilhar.

Ciça Guedes é jornalista de *O Globo* e escritora, formada em economia pela PUC-SP. Com Murilo Fiuza de Melo, publicou obras de jornalismo investigativo sobre ações secretas da ditadura militar como *O caso dos nove chineses* (2014) e *Os motéis e o poder* (2021), além do primeiro trabalho de biografia das obscuras primeiras-damas do Brasil, *Todas as mulheres dos presidentes* (2019).

Apresentação

O trabalho de registro fotográfico da antiga Estrada de Ferro Bahia e Minas (EFBM), realizado por Antonio Liccardo e Marco Antônio Fonseca em 2000, possui uma originalidade particular. Nele, as imagens em preto e branco parecem plasmadas numa dimensão quase atemporal que nos leva a épocas primordiais e que fazem ressoar a pergunta *ubi sunt* ou “onde estão?”. Aparentemente simples e concreta, “onde estão?” pode ser também uma indagação dura e ambígua, já que não responde às perdas que a memória não consegue mais recuperar. Mas no périplo dos dois fotógrafos, este aspecto ambíguo e duro de *ubi sunt* parece ter prevalecido.

O conjunto de imagens desta coletânea de fotos é evidência de que a perda de artefatos e marcas materiais, como trilhos, estações de trem, pontilhões, túneis, o antigo cais, e de famílias inteiras dizimadas ou dispersas, não se deu por fenômenos climáticos devastadores como as crônicas secas do nordeste brasileiro, mas pelo descaso institucional por nosso passado. Justo por isso, essas imagens nos convidam a refletir sobre a extinta rota da EFBM, seu lastro humano e os vestígios de sua tecnologia antes pioneira.

“Onde estão?” é também a pergunta crucial que impulsiona a busca de intrépidos exploradores como, por exemplo, a de geólogos, naturalistas e pesquisadores na aventura que vem a ser seus trabalhos de campo. Curiosamente, esta indagação, também essencial

e positiva, levou Liccardo e Fonseca a transcender seu ofício e a criar em suas fotos uma geologia sociocultural do nordeste mineiro. Assim, seguiram pelas veredas dos sertões de Guimarães Rosa em meio as pedras do caminho de Drummond — autores que, se observarmos bem, são os guias literários dos fotógrafos em sua busca de respostas e de elos entre o momento presente que vive o Brasil e o seu passado longínquo.

Tal exercício de investigação do passado através da fotografia, somado a uma reflexão sobre o momento presente coadunam-se com outro executado no século XIX pelos geólogos norte-americanos Charles Frederick Hartt e John C. Branner, os quais demonstraram grande entusiasmo e otimismo pelo futuro do nosso país. Humanistas como eles também, Antonio Liccardo e Marco Fonseca procuraram deslindar os problemas da cultura brasileira, num afã genuíno e solidário de expressar sua reverência pelo meio ambiente e pelo rico passado das comunidades locais.

A profunda dedicação de Hartt ao Brasil (onde morreu aos 38 anos, vítima de febre amarela) nutriu seus vários projetos. Suas viagens pela costa do Rio de Janeiro e Bahia entre 1866 e 1878 deram início à geologia marinha e terrestre brasileira. Presidiu também em 1878 a primeira Comissão Geológica do Império do país (os artefatos coletados por esta comissão são parte essencial do acervo geológico e paleontológico do Museu Nacional do Rio de Janeiro). Ao escrever sobre Hartt, o prolífico autor, antropólogo e médico Edgar Roquette Pinto (1884-1954) ressalta os “acentuados traços artísticos de sua personalidade,” o fato de ter sido ele “um ... observador incansável e atento,” além de desenhista e pianista em cuja escrita “palpita a vida de nosso povo”

(Hartt, 1941, p. 3). Sensível a seu entorno, Hartt também registrou a extinção, já em ritmo acelerado, de comunidades indígenas na região do Mucuri, como a dos Botocudos, chamando a atenção para o estado de abandono de suas terras.

Já Branner, num prefácio de seu artigo de 1887, “The Railways of Brazil,” coloca para seus leitores mais ou menos a seguinte pergunta: não pareceria estranho que um geólogo se colocasse no lugar de um engenheiro para assim falar de assuntos alheios à sua profissão? E a negativa resposta que ele nos dá serve também para compreender o trabalho meticuloso de dois geólogos contemporâneos que se puseram no lugar de fotógrafos. “Deve ser lembrado”, continua Branner, “que novos territórios nos oferecem novas oportunidades para refletir sobre os problemas econômicos e das ciências naturais.” De 3 de setembro até 8 de outubro de 1899, o eminente geólogo explorou a região dos caminhos de ferro da EFBM, viagem esta e outras pelo Brasil que com toda certeza deixaram marcas profundas nele, como podemos constatar nas suas publicações e escritos conservados pela biblioteca da Universidade de Stanford na Califórnia da qual foi reitor entre 1913 e 1916. Fluente em nosso idioma, Branner escreveu em inglês uma gramática da língua portuguesa para promover seu estudo fora do Brasil. Manteve também uma rica correspondência, na qual expressa seu amor pelo nosso país, com influentes ativistas e intelectuais, como a escritora Júlia Lopes de Almeida, ardente defensora da participação das mulheres nas artes, e o infatigável abolicionista, Joaquim Nabuco.

Na mesma época e com igual fervor, neste caso sinceramente patriótico, temos Euclides da Cunha, que observou a paisagem do sul de Minas Gerais como fizeram, no nordeste do estado, seus colegas Hartt e Branner. Contudo, com uma diferença: vindo já uma terra em ruínas. Euclides escreveu sobre seu trajeto em um ensaio de 1895, “As catas,” e em um poema homônimo da mesma data, fazendo-nos recordar as minas abandonadas da região de Campanha.

À parte da visão pessimista que tinha o autor de *Os sertões* — o aceno, implícito e explícito, naquilo que escreveram esses três pensadores do passado, era para que se cuidasse da exploração racional dos recursos naturais e de nosso patrimônio natural (Mata Atlântica, o sertão, a Floresta Amazônica), atentando para questões tão cruciais como os desmatamentos, as queimadas e as secas. Incansáveis viajantes, os dois geólogos norte-americanos e o engenheiro brasileiro pensaram e agiram, à frente de seu tempo, como naturalistas e ambientalistas, enfim, como humanistas que tinham uma visão larga e realista do progresso como necessariamente sustentável.

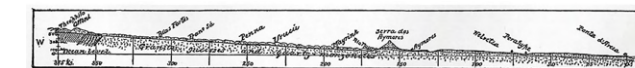
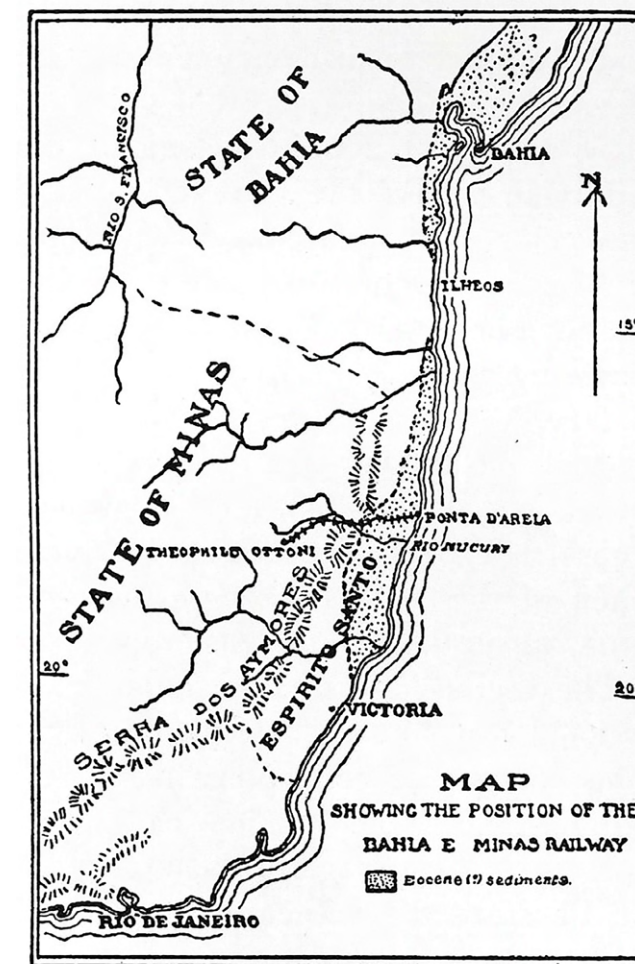
Continuando essa tradição, Antonio Liccardo e Marco Fonseca interagiram *de facto* e através de imagens com as comunidades que ainda vivem na extinta rota da EFBM. Essa experiência os animou a participar do árduo trabalho de recuperação da economia e da memória dos vales do Jequitinhonha e do Mucuri que vem desenvolvendo o Instituto Histórico e Geográfico do Mucuri, apesar da falta de apoio institucional que dificulta o avanço da região.

Por seu genuíno esforço e dedicação que ecoam o empenho e amor pelo Brasil expresso na obra de Hartt, Branner e Euclides, a chamada está dada neste projeto que clama o resgate e a valorização da cultura dos habitantes do nordeste de Minas. Unamo-nos ao clamor de Liccardo e Fonseca para que não haja mais descaminhos quanto à preservação da memória cultural dos nossos povos e para que as decisões governamentais, finalmente, entrem nos seus devidos trilhos.

Leopoldo M. Bernucci é professor Catedrático (Cátedra The Russel F. and Jean H. Fiddymment) em Estudos Latino-Americanos na Universidade da Califórnia, Davis, EUA. É autor de vários estudos críticos, livros e ensaios sobre a literatura latino-americana colonial e dos séculos XIX e XX. Algumas de suas publicações incluem *Historia de un malentendido: Un estudio transtextual de La de guerra del fin del mundo de Mario Vargas Llosa* (1989); *A imitação dos sentidos: Prógonos contemporâneos e epígonos de Euclides da Cunha* (1995); *Un Paraíso sospechoso: La vorágene de José Estaquio Rivera* (2020); e *Euclides da Cunha: À margem da história* (2020).

Mapa de John Casper Branner.
O mapa mostra a localização da Estrada de Ferro Bahia e Minas no sudeste do Brasil com uma seção geológica esquemática entre Ponta de Areia e Teófilo Otoni (abaixo).

Map by John Casper Branner.
His map shows the position of the Bahia and Minas Railroad in Southeast Brazil with a geological cross section between Ponta de Areia and Teófilo Otoni (below).





História da Ferrovia

A construção da Estrada de Ferro Bahia e Minas (EFBM) foi o ponto culminante da saga de colonização do nordeste de Minas Gerais que ocorreu no século XIX. Esse projeto foi uma das consequências da crise decorrente do esgotamento da produção mineral, na então chamada Província de Minas, e das demandas mercantis do capitalismo brasileiro e industrialização do país no contexto da Revolução Industrial.

Os estudos para a implantação da EFBM começaram em 1880, após um longo período de tentativas de se ocupar e desenvolver a região a partir do final da primeira metade do século XIX. A obra concretizou um sonho de quase 50 anos do empreendedor e político mineiro Teófilo Ottoni (1807–1969). Sua ideia era criar uma linha de comunicação entre o norte de Minas e o Rio de Janeiro através do Rio Mucuri e de um porto no litoral da Bahia. Teófilo Ottoni intuiu corretamente, como mostra sua publicação de 1852, que a cidade de Philadelphia (hoje Teófilo Ottoni) poderia ser o ponto de convergência de rotas comerciais regionais situadas ao norte - nordeste (vale do Jequitinhonha), oeste (vale do São Francisco) e sul - sudoeste (vale do Rio Doce). Deste provável entreposto, a rota principal de escoamento e comércio seguiria para leste até o litoral.

A história dos passos iniciais da construção da ferrovia está bem documentada no livro de 1883 de Miguel T. Argollo (1851–ca.1916), empreendedor e engenheiro civil baiano e um dos pioneiros na construção de ferrovias no país. Argollo foi o idealizador do projeto da EFBM, além de ter recebido a concessão para sua construção.

Partindo de Caravelas, a ferrovia visava servir o interior de Minas Gerais, ao longo dos vales dos rios Mucuri e Todos os Santos, devendo atingir ainda os vales dos rios Jequitinhonha (cidades de Araçuaí e Diamantina) e Rio Doce (cidades do Serro e Peçanha). Dois anos após o início de sua construção, em 7 de outubro de 1880, cerca de 142 quilômetros de trilhos foram assentados. Ironicamente, os trilhos só chegaram à cidade de Teófilo Otoni (distante 370 km de Caravelas) em 1898, 18 anos depois de iniciada a obra. Mas essa lentidão se tornou uma característica do projeto. Somente em 1942, ou seja, 60 anos após o início de sua construção, a ferrovia alcançou seu ponto terminal, a cidade de Araçuaí, numa extensão total de 578 km.

Ao conectar o interior de Minas ao litoral, a EFBM promoveu o surgimento de várias vilas e cidades ao longo de seu trajeto, além de ajudar a impulsionar uma intensa migração de populações e a circulação de pessoas entre as recém-criadas cidades devido o incremento dos negócios. Com isso, a região prosperou e a ferrovia atingiu seu apogeu econômico na década de 1940.

Geodiversidade e biodiversidade nos caminhos

As primeiras expedições exploradoras do vale do Mucuri em Minas Gerais foram realizadas no século XVI, em 1573 e 1580, pelos bandeirantes Sebastião Fernandes Tourinho (?–?) e Antônio Dias Adorno (ca.1488–?), respectivamente. Depois disso, e praticamente até meados do século XIX, a região permaneceu intacta, povoada apenas por comunidades indígenas. Ou seja, 350 anos depois da chegada dos portugueses, pouco ou nada ali ocorreu, sobretudo porque o processo de colonização no interior estava ancorado à exploração mineral (ouro e diamantes), recursos que não existiam na região. Sobre essa característica da região, o historiador mineiro Diogo de Vasconcelos (1843–1927) escreveu:

a mineração, que tudo determinava, assim como deu azo a dilatar-se o povoado aos mais remotos sertões, por onde apareciam indícios de ouro, assim também foi a causa que outras regiões ficassem intatas e até desconhecidas em vizinhança, às vezes, das mais antigas povoações. (Vasconcelos, 1918, p. 258).

A fertilidade e a beleza do vale do Mucuri, em especial a da Mata Atlântica, são descritas por diversos autores que por ali percorreram a região no século XIX. Por exemplo,

em 1866, 15 anos antes da construção da ferrovia, o geólogo americano-canadense Charles Frederick Hartt (1840-1878) observou:

... toda a região, desde Riacho das Pedras às cabeceiras do Mucury, forma uma das áreas agrícolas mais extensas e uniformemente férteis do Brasil ao sul do Amazonas. Não posso deixar de expressar minha firme convicção de que a natureza, tendo abençoado tão abundantemente o Mucury, em um dia não distante o verá fervilhar de habitantes como uma via de comércio com o interior de Minas. (Hartt, 1870, p. 134)

A premonição de Hartt se concretizou na primeira metade do século XX quando a região atingiu seu apogeu econômico. Entretanto, após a década de 1950 iniciou-se um longo ciclo de estagnação e declínio que Hartt e a população local não tinham como imaginar ou prever.

Uma minuciosa e vívida descrição da região é apresentada pelo geólogo e humanista norte-americano John Casper Branner (1850–1922). Ao partir de Caravelas até Teófilo Otoni em 1899, Branner registrou as características da planície costeira, que se estendia até o quilômetro 19 da ferrovia. A partir desta área, observou uma zona de terrenos planos que atribuiu possivelmente ao Eoceno (hoje correlatos às rochas do Grupo Barreiras, que corresponde a uma sequência de depósitos terrígenos continentais) e que se estende até o quilômetro 160 da ferrovia. Sobre a vegetação original, o geólogo americano escreveu:

A área de exposição do Eoceno (?) forma extensos campos abertos ou pradarias, desprovidas de árvores, cobertas por uma vegetação esparsa e raquítica, mas em locais pontilhados com pequenas manchas ou ilhas ou florestas. Sobre outras partes do cinturão eocênico (?) estão também algumas das mais belas florestas que já vi em qualquer parte do Brasil. As grandes florestas começam por volta do quilômetro 73 e se estendem até Theophilo Otoni, quilômetro 376. Um grande número de esplêndidos troncos de jacarandá e mogno estão em decomposição ao longo da linha da ferrovia, enquanto as florestas contêm grandes quantidades dessas valiosas madeiras. (Branner, 1900, p. 188).

Por sua vez, Hartt seguiu de Teófilo Otoni para oeste até a cidade de Poté, de onde atingiu as cabeceiras do Rio Mucuri. Ele descreveu o terreno desta área como “mais montanhoso”, comparado com a região ao leste, apresentando picos elevados e vegetação ainda mais exuberante. Hartt registrou também a abundância e fertilidade dos solos. A cerca de 48 quilômetros de Teófilo Otoni, ele cruzou o divisor entre as bacias do Mucuri e Jequitinhonha, alcançando o vale do Rio Setúbal, a sudoeste da cidade de Novo Cruzeiro. Neste local, Hartt chamou a atenção para a clara mudança no padrão da vegetação cuja exuberância se perdia quando comparada à vegetação do vale do Mucuri.

O trecho da EFBM em Minas Gerais corta, principalmente, os domínios dos Complexos Granitoides Deformados e Intensamente Deformados, segundo o Mapa de Geodiversi-

dade do Estado de Minas Gerais da Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM) de 2020. As unidades que compõem estes domínios formam relevos dotados de grande beleza cênica (morros do tipo “Pão de Açúcar”) com encostas íngremes e rios encaixados em vales estreitos. De Novo Cruzeiro para noroeste, predominam dois outros domínios: i) de sequências de rochas metavulcânicas e metassedimentares, formando colinas suaves e vales encaixados e ii) de coberturas de sedimentos cenozoicos que formam amplas chapadas e tabuleiros. A beleza desses tabuleiros recortados por vales foi esplendidamente descrita por Hartt:

os vales do Rio Calhao e de alguns rios pequenos coalescem vários quilômetros antes de chegar ao Arassuaí. Deixam à mostra as rochas metamórficas pela denu-
dação das chapadas, criando uma depressão na forma de um grande lago, cerca
de 800 a 1000 pés abaixo da planície e que é circundada pelas altas chapadas em
que se projetam cabos e promontórios entre os vales... No contraforte da chapada
tem-se uma vista magnífica sobre o grande vale abaixo ... era quase um fim de
tarde quando cavalgamos à beira do contraforte, descendo. ... Quando saímos
da vegetação, à frente, surge o belo vale do Arassuai e, além deste, estendia-se à
distância, como um paredão ao norte, uma magnífica chapada de cor azulada. E
o coração, após semanas de caminhadas doloridas e cansativas pela floresta, sob
chuva, com saudades de casa, alegrou-se enquanto os olhos se regalavam em tal
beleza. (Hartt, 1870, p. 150).

Fim da linha

Em 1966, a história da EFBM chegou ao fim. Várias foram as causas de sua extinção. Em primeiro lugar, a base econômica inicial, centrada no comércio de madeira, não se manteve por muito tempo devido à exploração predatória deste limitado recurso natural. Um segundo e importante elemento foi o caráter antieconômico que a ferrovia assumiu, sobretudo a partir dos anos 1950. Tanto o transporte de passageiros e especialmente a produção agropecuária (calcada sobretudo em atividades de caráter extensivo) não mais supriam fluxos de caixa favoráveis que garantissem a sustentabilidade do empreendimento. Ao mesmo tempo, não se viabilizaram novas atividades econômicas que necessitassem mais investimentos e a modernização da infraestrutura ferroviária. Finalmente, deve-se enfatizar que, já nessa época, o governo federal consolidava a mudança do padrão de transportes no Brasil dando prioridade ao modal rodoviário, que necessariamente implica na erradicação de ramais ferroviários antieconômicos.

É também significativo que a extinção da EFBM tenha sido sincrônica à implantação e pavimentação da Rodovia Rio-Bahia (BR-116), projeto que se iniciou entre meados da década de 1940 e foi concluído em 1963. Assim, o fim da ferrovia marca o início de um grande ciclo de estagnação econômica regional. Esse ciclo coincide cronologicamente com o chamado Milagre Econômico brasileiro dos anos 1970, cujos relativos benefícios ao país certamente não alcançaram a região. Além disso, as diversas crises que atingiram Brasil a partir dos anos 80 agravaram ainda mais o declínio econômico das cidades e locais antes servidos pela ferrovia.

Patrimônio cultural e comunidades isoladas

A desativação da EFBM criou uma região esquecida. Com as novas rodovias utilizando-se de traçados diferentes daquele da antiga ferrovia, muitas vilas e cidades se viram sem ligação adequada com o exterior e caíram no esquecimento.

Praticamente todo o patrimônio de seu sistema ferroviário ficou relegado ao abandono. Estações, galpões, túneis, trilhos, caixas d'água, material rodante... tudo foi sendo deixado pelo caminho. Além disso, o Decreto-Lei 25 de 1937, cujas cláusulas regulam a proteção do patrimônio artístico e cultural do país, considerou as estações e demais bens imóveis da EFBM sem valor histórico e artístico suficiente para serem tratados como bem cultural nacional. Por isso, apenas alguns desses bens foram preservados devido a iniciativas dos governos estaduais e municipais. Algumas estações foram tombadas pelas prefeituras municipais, como a estação da cidade de Ladainha em Minas Gerais (inaugurada em 31/07/1896). Outras estações foram abandonadas e outras desapareceram sem deixar traços. Por exemplo, durante esta expedição, observou-se o péssimo estado da oficina de reparo de material ferroviário (maior obra civil relacionada à ferrovia) também localizada na cidade de Ladainha. Assim, em 2000, vestígios de obras de arte arquitetônica como pontes, túneis, pontilhões e casas de turmas ou caixas d'água foram encontrados em poucos locais.

A desativação da estrada de ferro resultou no profundo isolamento de muitas comunidades. Negócios faliram e muitos habitantes abandonaram suas vilas e cidades. Restaram

locais com infraestrutura precária que não ofereciam oportunidades de trabalho, estudo ou cuidados médicos à população local.

Esse quadro desolador foi resumido nos famosos versos do poeta Fernando Brant, em parceria com Milton Nascimento, na canção *Ponta de Areia* (1975).

Situação atual

A área abrangida pela antiga EFBM em Minas Gerais na chamada Região Intermediária de Teófilo Otoni—RGInt Teófilo Otoni, conforme denominação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)—engloba cerca de 86 municípios, a maioria deles situada nos vales do Mucuri e Jequitinhonha (conhecidos como mesorregiões do Mucuri e Jequitinhonha).

Estudos demográficos realizados pela Fundação João Pinheiro em 2020 mostraram que 28% dos municípios da região apresentaram taxas anuais negativas de crescimento populacional. Além disso, as projeções indicam que 65% dos municípios terão perdas absolutas de população durante as décadas de 2030 a 2040. Como esperado, tais estudos mostraram que o fator principal para esta configuração demográfica está diretamente relacionado aos movimentos migratórios. Ou seja, as populações locais, privadas de oportunidades de trabalho, deixam sua região de origem.

Em um estudo detalhado sobre a história da EFBM, Giffoni (2006) mostrou que grandes projetos desenvolvidos no nordeste mineiro nas décadas de 1970 e 1980 como, por exemplo, a cultura intensiva de eucalipto para a produção de carvão e a implantação de usinas hidrelétricas, foram insuficientes para alavancar o desenvolvimento regional.

Os dados econômicos levantados pela Fundação João Pinheiro em 2021 para o ano de 2018 mostraram que o PIB da região corresponde a apenas 2,3% do PIB do estado de Minas Gerais, sendo que 81% se relacionam ao Setor de Serviços (públicos e privados) enquanto a Agricultura e a Indústria englobam 10,2 e 8,9%, respectivamente. Mais ainda, o maior percentual deste PIB deriva da atividade econômica em alguns poucos municípios, revelando assim, dentro da própria região, significativas desigualdades.

Estudos sobre a potencialidade econômica regional mostraram que os principais setores, chamados de Impulsionadores do Crescimento Econômico são: fabricação de alimentos, construção civil, comércio, transportes e serviços de informação e intermediação financeira. Em resumo, a área de influência da antiga EFBM é ainda marcada por baixa atividade econômica e por pouca integração a outros mercados.

Este deficiente perfil, aliado a outros condicionantes, tais como a ausência de potencial econômico mineral relevante e de atividades agropecuárias intensivas, gerou ainda mais empecilhos à criação de atividades econômicas no nordeste mineiro que justificassem a implantação de um modal ferroviário moderno.

Os indicadores sociais são, como consequência, ainda muito precários. Na plataforma do Índice Mineiro de Responsabilidade Social (IMRS) da Fundação João Pinheiro (ver

2021a), seis dos oito indicadores que compõem o IMRS (saúde, educação, vulnerabilidade, saneamento e meio ambiente, segurança pública, cultura e esporte) indicam que o nordeste mineiro apresenta graus de carência muito acima da média verificada para o estado de Minas Gerais.

Em suma, essa região que demonstrou no passado um potencial de grande prosperidade hoje tem indicadores sociais e econômicos ainda insatisfatórios e segue em busca de modalidades essenciais que lhe ofereçam oportunidades de desenvolvimento com geração de renda, empregos e a melhoria de vida de seus habitantes. Ou seja, que ofereçam à suas comunidades o sentido essencial de dignidade e pertencimento.

Perspectivas

Em meados do século XIX, as autoridades presumiam que o desenvolvimento do nordeste mineiro ocorreria através da indução da colonização por trabalhadores estrangeiros (alemães, suíços dentre outros). Para facilitar este processo, vias de acesso eram fatores essenciais. Assim, foram abertas estradas e viabilizada a navegação do Rio Mucuri. Este projeto de desenvolvimento regional foi concebido durante o período imperial brasileiro (1822–1899), mas, devido a inúmeras dificuldades, só teve sua conclusão no início da República.

Como se discutiu anteriormente, desde a desativação da EFBM, a região nordeste de Minas Gerais não conseguiu construir um novo projeto de desenvolvimento. Algumas tentativas ocorreram, porém não tiveram o sucesso em elevar a economia local ao nível médio da economia do Estado de Minas Gerais.

Da mesma forma, a incorporação das mesorregiões do Mucuri e Jequitinhonha à área de abrangência da Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE)— apesar das empresas e municípios da região estarem habilitadas a obter linhas de crédito especiais e incentivos fiscais para investimentos na área — não tem contribuído de forma efetiva nem para desenvolvimento local com inclusão social, nem para uma melhor integração da base produtiva da região no mercado nacional.

Recentemente, o Governo de Minas Gerais lançou o denominado Plano Integrado de Desenvolvimento do Norte e Nordeste, que conta atrair investimentos na RGInt Teófilo Otoni de cerca de quase R\$ 500 milhões de reais, com a expectativa de gerar cerca de 50.000 novos empregos. Este plano congrega diversas ações, em vários setores da economia e se, de fato, tornar-se realidade, será um recomeço, ainda que talvez insuficiente para reparar os danos causados por tantos anos de estagnação.

Certo é que o futuro da região dependerá da indução de projetos estruturantes implementados pelo Estado, como ocorreu no passado. Mas desta vez, seguramente haverá que se vincular a questão da sustentabilidade à realização destes projetos, uma vez que a necessidade de manter-se a biodiversidade e geodiversidade da área se tornou essencial.

A ativa participação da sociedade local na discussão, elaboração e supervisão de novos projetos de recuperação e desenvolvimento regional é também outro aspecto essencial. Sem ela qualquer empreitada corre o risco de não atingir resultados concretos e viáveis que as populações do Mucuri e Jequitinhonha merecem e pelos quais esperam há tantos anos.

Em particular, a rica cultura dos habitantes da região neste “eixo de prosperidade” que foi a EFBM deve ser resgatada e valorizada para que a autoestima das comunidades e o fortalecimento da sensação de pertencimento ao lugar de origem voltem a ser ainda mais fortes e duradouros. Preservar a memória da EFBM e apreciar a cultura das comunidades locais são o fio condutor para uma renovação regional calcada na valorização do legado de promessas e logros desta pioneira ferrovia.



Estação Araçuaí.
Ponto terminal da ferrovia.
Inaugurada em 07/09/1942.
Estilo marcante no uso de
concreto armado que despontava
no Brasil.

Araçuaí station.
Terminal station of the EFBM
inaugurated on 09/07/1942.
Striking style in the use of
reinforced concrete that emerges in
Brazil

Caixa d'água abandonada.

Equipamento era usado para abastecimento de locomotivas a vapor. Próximo a Alfredo Graça (distrito de Aracuaí, MG).

Abandoned water tank

used to steam locomotives. Near Alfredo Graça, sub-district of Araçuaí.





Estação de Engenheiro Schnoor
inaugurada em 07/09/1930.
Localizada no distrito homônimo foi
tombada pela Prefeitura Municipal de
Araçuaí no ano de 2006.

Engenheiro Schnoor station
inaugurated on 09/07/1930.
Located in the homonymous village,
it was listed as landmark by the
municipality of Araçuaí in 2006.



Estação de Alfredo Graça
(município de Aracuaí,
inaugurada em 31/05/1940).

*Alfredo Graça station
in the town of Aracuaí
inaugurated on 05/31/1942.*



**Caixa d'água sobre
cantaria de granito.**
Queixada.

*Water tank with
stone base.
Village of Queixada.*



Vista de casas de trabalhadores da
ferrovia ao longo do antigo leito da
linha férrea com caixa d'água ao fundo.
Engenheiro Schnoor.

*View of former EFBM railroad section
houses, with water tank
in the background.
Engenheiro Schnoor.*



Vista da localidade de Queixada, distrito de Novo Cruzeiro, MG, com o prédio da estação ferroviária (inaugurado em 07/06/1924) ao fundo.

View of the village of Queixada, sub-district of Novo Cruzeiro, with the local railroad station building (inaugurated on 06/07/1924) in the background.



Estação de Queixada,
inaugurada em 07/06/1924.
À direita da foto, a residência do chefe
da estação, hoje transformada em
espaço cultural pela prefeitura da
cidade de Novo Cruzeiro.

Queixada station,
inaugurated on 06/07/1924.
On the right side of the photo, the
station master house, today a cultural
center.



Estação de Novo Cruzeiro,
inaugurada 13/02/1924. Na época, o
local era um simples povoado com o
nome de São Bento.

Com o crescimento econômico do
local, impulsionado pela ferrovia, em
1940, São Bento se torna a sede do
município de Novo Cruzeiro.

Novo Cruzeiro station,
inaugurated on 02/13/1924. At the time
the town was a hamlet called São Bento.
With the economic growth brought by
the railroad São Bento, renamed Novo
Cruzeiro, became the county seat.



Cidade de Ladainha,
que detém o maior número de construções históricas da EFBM. Na foto, frontispício do galpão com oficinas da ferrovia e detalhe.

Town of Ladainha, Minas Gerais,
where the largest number of EFBM historical buildings are located. Photo detail of the frontispiece of the repair workshop.





Túnel próximo a Brejaúba,
zona rural do município de
Ladainha. Em seu interior não há
revestimento, porém nas entradas
há revestimento em cantaria para
sustentação.

***Tunnel near Brejaúba,**
in rural Ladainha. The interior
of the tunnel has no cladding but
stone cladding is used to support
its entrances.*



**Grampos para sustentação dos
isoladores dos cabos telegráficos.**
Túnel de Valão, distrito do muni-
cípio de Poté.

***Metal support for pin insulator of
wire telegraph.**
installed in a tunnel near Valão,
town of Poté.*



**Outro túnel com acabamento
em cantaria de granito,
próximo a Ladainha.**

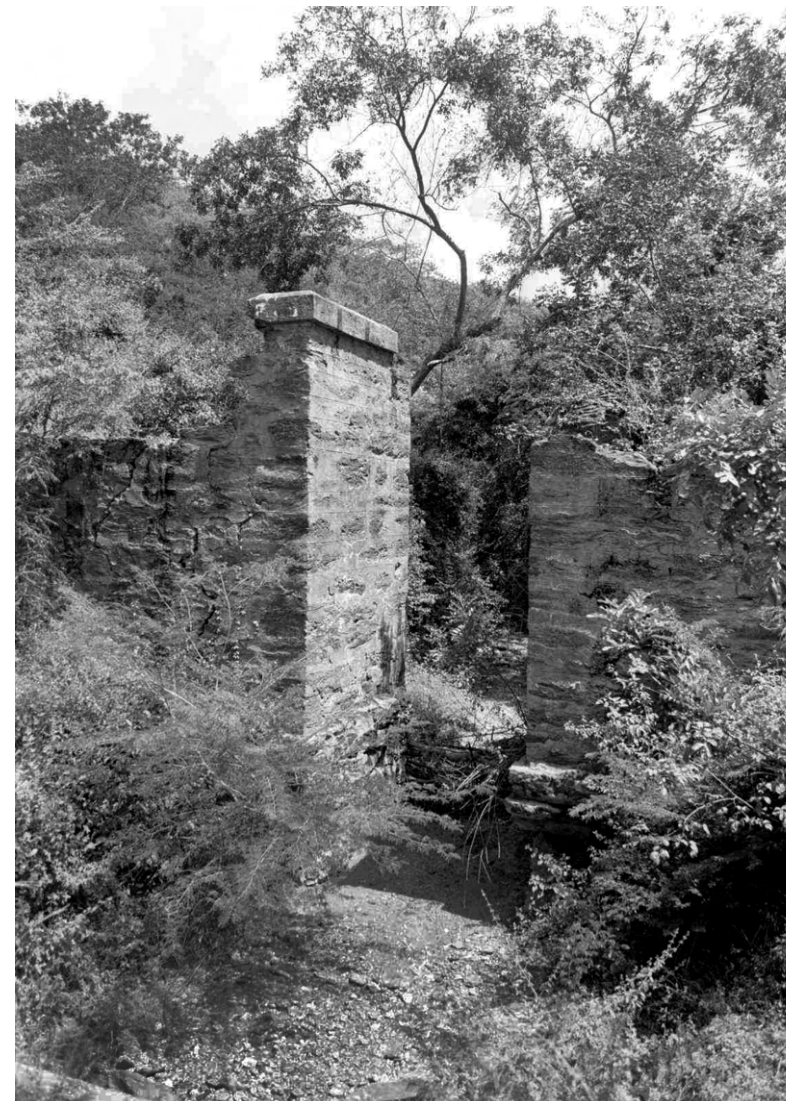
*Another stone cladding tunnel
next to Ladainha.*



Ruínas de ponte em Valão.

Construção utilizando cantaria e estrutura metálica.

Ruins of a stone and metal bridge near Valão.



Entroncamento entre a antiga EFBM e a atual BR 116, na zona urbana da cidade de Teófilo Otoni.

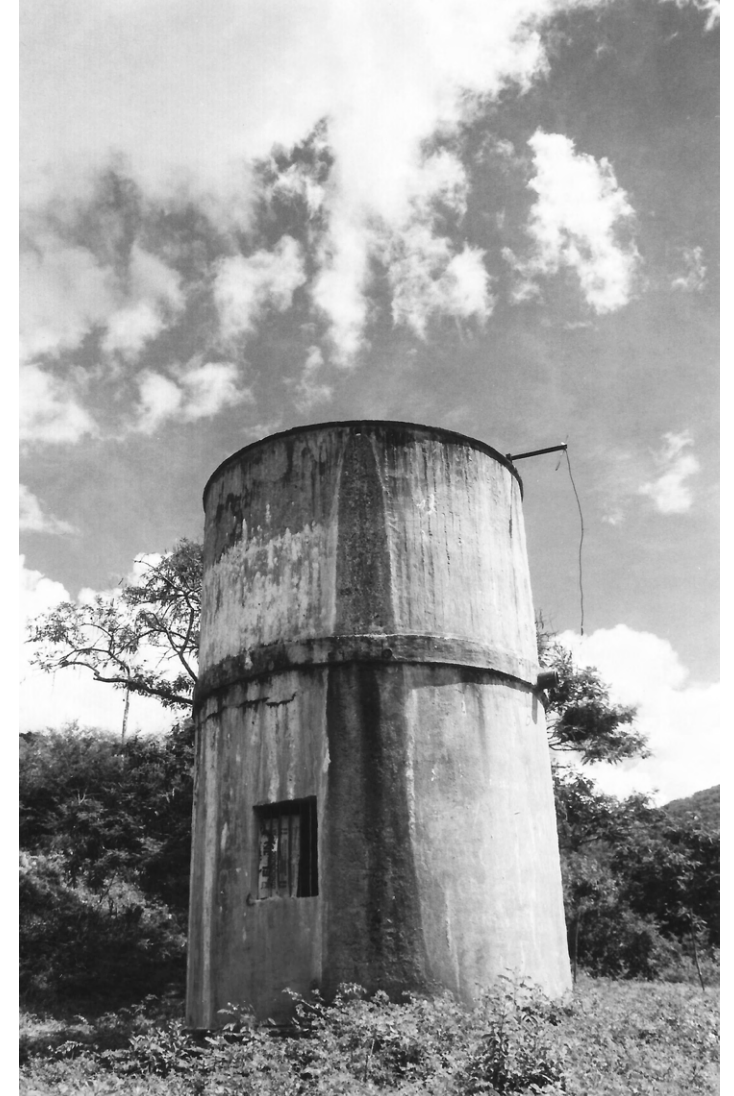
Former intersection of the EFBM railroad and the BR-116, highway in the urban area of Teófilo Otoni.





Pontilhão em estrutura metálica sobre o Rio Todos os Santos (atual rua Júlio Costa) na cidade de Teófilo Otoni. Tombado pela Prefeitura Municipal no ano de 2010.

Metal railroad bridge over the Todos os Santos River in the city of Teófilo Otoni. The bridge was designated a landmark by the municipality in 2010.



Caixa d'água abandonada próxima à Estação de Pedro Versiani.

Abandoned water tank near Pedro Versiani.

Estação de Francisco Sá
(município de Carlos Chagas),
inagurada em 31/06/1896.
Propriedade privada,
encontrava-se em ótimo estado
de conservação.

Francisco de Sá station
in the town of Carlos Chagas
inaugurated on 06/31/1896. It
became private property and was
in excellent condition in 2000.





Caixa d'água abandonada.
Ao fundo a estação
de Francisco Sá.

*Abandoned water tank
used to fuel steam loco-
motives.*

*In the background, the
Francisco Sá station.*

Estação de Mangalo,
inaugurada em 01/03/1926. Fica
localizada junto à margem do Rio
Todos os Santos, no município de
Carlos Chagas.

Mangalo Station,
inaugurated on 03/01/1926. A
sub-district of Carlos Chagas,
located at the Todos os Santos
riverbank.





Casa de trabalhadores da ferrovia,
próxima à estação de Mangalô.

Railroad section house,
near Magalô Station.

Frontispício da Estação de Presidente Pena, inaugurada em 30/09/1895 pelo então Presidente (Governador) do Estado de Minas Gerais, e futuro presidente do Brasil, Afonso Pena. Com o nome original de Estação Todos os Santos (em decorrência de estar situada à margem deste rio), teve o nome posteriormente alterado em homenagem ao político.

Frontispiece of the Presidente Pena station, inaugurated on 09/30/1895 by the then governor of the state of Minas Gerais and future Brazilian president, Afonso Pena. It was called Todos os Santos station (due to its location at the Todos os Santos riverbank) but its name was changed in honor of the famous politician.





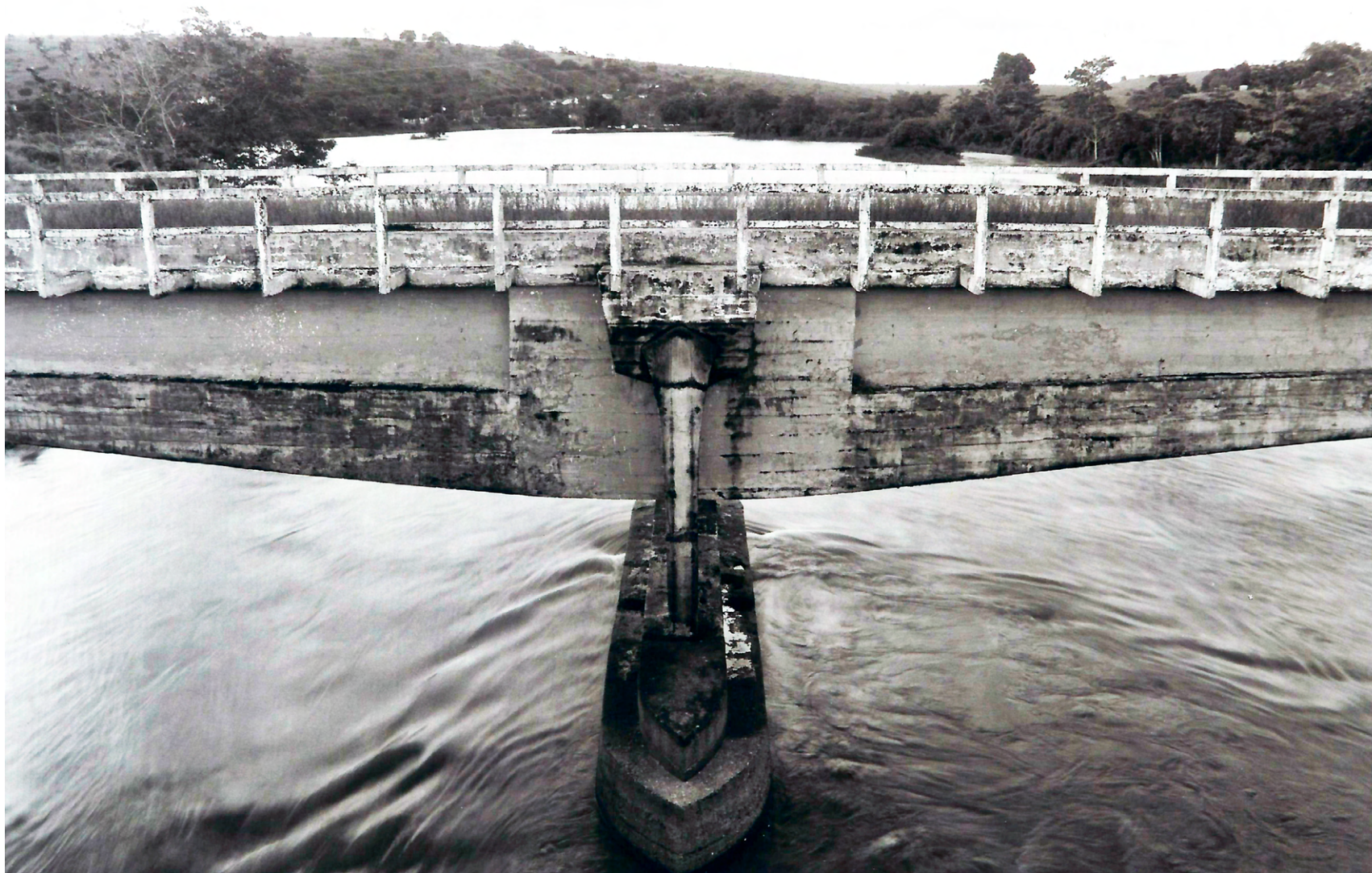
Vale Rio Mucuri
no Município de Carlos Chagas. O rio
corre em meio a corpos de granitos de
idade Neoproterozoica (idades entre
560 e 580 Milhões de anos).

Mucuri Valley
near the town of Carlos Chagas. The
river flows through Neoproterozoic
age granite bodies (aged between 560
and 580 million years).



Planície aluvial do Rio Mucuri.
Embora não seja uma feição geomorfológica comum, áreas mais planas como esta são usadas para criação de gado. Região de Carlos Chagas.

Alluvial plain of the Mucuri river near Carlos Chagas. Although not a common geomorphological feature, flat land is used for raising cattle.



Ponte Mayrink (distrito de Mayrink), localizada entre os municípios de Carlos Chagas e Nanuque; neste ponto a estrada de ferro cruzava o Rio Mucuri.

Mayrink bridge (village of Mayrink) located between the towns of Carlos Chagas and Nanuque; from here the railroad crossed the two banks of the Mucuri river.

Ponte Mayrink (distrito de Mayrink, município de Carlos Chagas).

Ponte sobre o Rio Mucuri, entre Carlos Chagas e Nanuque; neste ponto a estrada de ferro cruzava o Rio Mucuri.

Mayrink bridge (near the village of Mayrink).

Bridge over the Mucuri River, between the towns of Carlos Chagas and Nanuque, from here the railroad crossed the river.





**Relevo característico com inselbergs
graníticos e vales entremeados.
Serra dos Aimorés, Minas Gerais.**

*Relief with granitic inselbergs hills and
interspersed valleys.
Serra dos Aimorés, Minas Gerais-Bahia
state border.*



Estação Helvécia
(município de Nova Viçosa, BA).
Foi inaugurada em 03/12/1897.
O nome deriva de uma colônia agrícola então existente no local que havia sido fundada por imigrantes suíços e alemães.

Helvécia station
(in the town of Nova Viçosa, Bahia).
Inaugurated on 03/12/1897.
It is named after a former local agricultural community founded by Swiss and German immigrants.



**Estação de Juerana
(distrito do município de Caravelas).**

Inaugurada em 09/11/1882.
Localizada a 50 Km da sede do
município, foi a segunda estação
da EFBM a ser concluída.

***Juerana station
subdistrict of Caravelas in Bahia***

inaugurated on 11/09/1882.
Located 50 km (31 mi) from
the port of Ponta de Areia,
it was the second EFBM
station to be completed.



**Casas dos trabalhadores unidas
umas às outras com arquitetura
simples e situadas à
beira da linha do trem
(Peruípe, BA).**

*Linked railway section
houses along the railroad line,
Peruípe, state of Bahia.*



**Criança caminhando no
leito da antiga ferrovia
na localidade de Peruípe
(Peruípe, BA).**

*Child walking on
the old railroad tracks,
Peruípe, Bahia.*



Moradores em frente às suas residências, antigas Casas de Turma (trabalhadores da EFBM que atuavam em manutenção) em Peruípe, Bahia.

People in front of their home, a former railway section house in Peruípe, Bahia.



Moradores de Peruípe
em frente às suas residências que
foram antigas casas de trabalhadores
da EFBM.

Residents of Peruípe
in front of their homes, former
EFBM railroad section houses.



Crianças com sua avó em Peruípe,
em frente à residência que outrora
abrigou trabalhadores da EFBM.

*Children with their grandmother
sitting in front of their home that once
housed EFBM workers in Peruípe.*





**Planície costeira, constituída de terraços arenosos e argilosos, de idade Pleistocênica.
Vista trecho Taquari – Caravelas (BA).**

*View of the coastal plain,
a terraced landscape composed chiefly of
muddy and sandy Pleistocene sediments.*

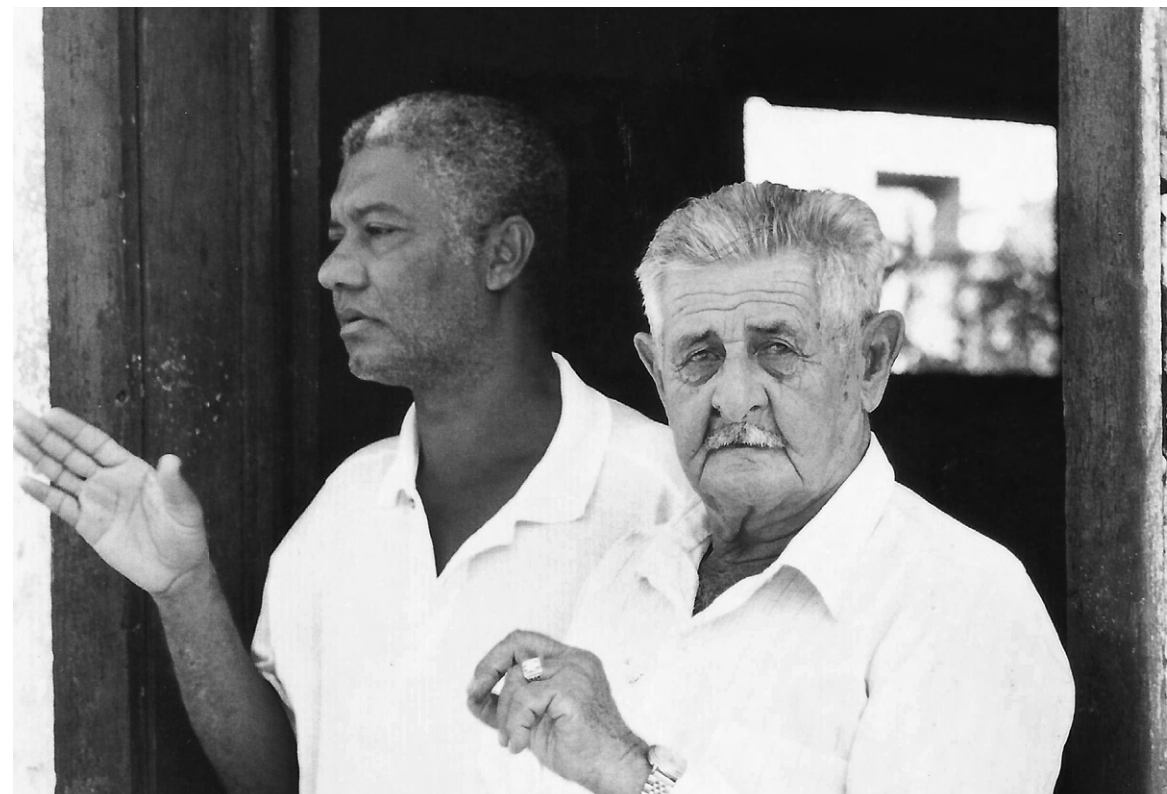


Estação de Caravelas.

Ao tempo do início da obra, a estrada tinha como ponto de partida o porto de Ponta de Areia (BA), situado 5 km a nordeste da cidade de Caravelas. Somente em 1926, com a construção de um ramal ligando o porto à cidade, a estação foi edificada.

Caravelas station.

At the beginning of construction, the EFBM starting point was the port of Ponta de Areia, located 5 km (3,1 mi) northeast of the town of Caravelas. The Caravelas station was built much later in 1926, after the construction of a branch connecting the port to the town.



**Ex-funcionários da Estrada de Ferro
em Caravelas.**

***Former employees of the Bahia-Minas railroad
in Caravelas, Bahia.***



"Viúvas nos portais".
Mãe e filha residentes
numa antiga casa de
turma. Próximo a
Caravelas, Bahia.

"Widows at their doors".
Mother and daughter
living in a former
railroad section house.
Near Caravelas, Bahia.



**Resquícios de caixa d'água metálica
em Ponta de Areia.**

*Remnants of a metal water tank
in Ponta de Areia, Bahia*

**Caixa d'água reservatório
restaurada e em uso.
Caravelas.**

*Restored water tank put to use
in Caravelas, Bahia.*





**Antigo escritório dos
engenheiros
da EFBM em abandono.
Ponta de Areia.**

***Ruins of a former EFBM
engineer's office.
Ponta de Areia.***



**Antigo escritório dos
engenheiros
da EFBM em abandono.
Ponta de Areia.**

*Ruins of a former EFBM
engineer's office.
Ponta de Areia.*

Antigos alicerces do porto
de Ponta de Areia, local de
início da construção da EFBM
em 1881.

Old foundations of the Port
at Ponta de Areia where cons-
truction of the Bahia-Minas
railroad began in 1881.





Remanescentes de pilares do antigo cais.

Ponta de Areia. Ponto inicial de construção da EFBM em 1881. Ponto final na preservação do patrimônio cultural.

Old foundations of the Port at Ponta de Areia where construction of the Bahia-Minas railroad began in 1881.

On the trail of the rails

After doing extensive fieldwork in mid-2000 near the town of Araçuaí in the north of Brazil's southeastern state of Minas Gerais, geologists and photographers Marco Antônio Fonseca and Antonio Liccardo visited the town's former station of the Bahia and Minas railroad (EFBM). They were inspired by their visit to drive along the 578 km (359 mi) of the dilapidated track bed of the railroad from the Araçuaí station to its starting point in the Atlantic coast.

Their journey came about both as a result of their interest in the history of the railroad, which had profoundly marked the history of settlement in northeast Minas Gerais, and from reading the fascinating descriptions of its route by the Canadian-American geologist and naturalist, Charles Frederick Hartt (1840-1878) and his American counterpart, the geologist and humanist, John Casper Branner (1850-1922). Armed with old and incomplete road maps and motivated by their common passion for photography, Fonseca and Liccardo revisited and captured in black and white images of the landscape that captivated their North American colleagues, both genuine admirers of Brazil's landscape and culture.

The result of their expedition was a series of several dozen images recorded on analog cameras and on an old Ilford 50 35mm, "stretched" to ISO 200 and processed in a home laboratory. Because of the unique quality of the artisanal photographs that resulted

from their project, they were invited to exhibit them at the Department of Geology of the Federal University of Ouro Preto, Minas Gerais and at a group exhibition at SESC (Social Service of Commerce) in Curitiba, in the southern state of Paraná, both in 2001.

Two decades later, Fonseca and Liccardo's photos reemerge with equal force in this small and intriguing book. The images included here reveal the rich geodiversity of a region characterized by inselberg hills surrounded by narrow valleys.

At its apogee, the EFBM was a significant component of regional integration and became spaces of commerce, exchange and rich social interactions. It brought several communities out of isolation and attracted new inhabitants who arrived in the region in search of opportunities for a better life. But, as if echoing Fernando Brant's elegy for the railway in the acclaimed song "Ponta de Areia," which he composed with singer-musician Milton Nascimento, the photographers came across desolate towns where they were met with silence and the expectant and resigned gaze of widows standing beside open doors.

The extinction of the EFBM had a deep economic and social impact. To this day, places and locales on its route offer virtually no resources to their reduced populations. In spite of the railroad's demise, older former employees speak nostalgically of the lives they dedicated almost exclusively to its great mission, while the images of Fonseca and Liccardo register vestiges of the optimism and hope it once engendered.

Guilherme Mansur is a poet and visual artist who engages in research on typographic art and the colonial baroque. He lives in Ouro Preto, Minas Gerais, Brazil.

Miriam Ayres is an essay writer and an academic editor. A native of Minas Gerais, she is based in the rural town of Marlinton, West Virginia, USA.

Preface

What immediately piqued my curiosity about this photo essay by Marco Antônio Fonseca and Antonio Liccardo was that it forced me to imagine how the soul and the mind of scholars of processes that last millions of years could recognize the “structure in ruins” of an event that took place in the blink of an eye compared to the infinite time of the science that studies the Earth.

Although during the period between the construction of the Bahia and Minas Railroad (EFBM) and its demise, geological formations were minimally altered, or not at all, the chronic failures of the Brazilian state destroyed the vitality of the Atlantic Forest around it, (consumed by predatory logging), the hopes of the forgotten people who lived along the railroad line, the long dreamed-of link between Minas Gerais and the sea, and the promise of bringing “progress” to the towns and villages it served.

In *Ponta de Areia*, Fonseca and Liccardo sought to record the traces of this destruction. By photographing in black and white what is left of the EFBM, developing the film in a home darkroom, using a chemical experiment (“stretching” the film to ISO 200) to bring out different effects like subtle contrasts and granularity with rich details, the two photographers lend us their “geological gaze” which scrutinizes the past by focusing on the process of recording images.

Essential in the practice of geology—a science that involves complex systems derived from natural processes that are sometimes controversial—photography functions as an aide to memory and serves to document and illustrate variations in geological features. Further, geophotography—which includes vivid images in large and small scale, from mountain chains to minerals and crystals under a microscope—is now considered a hybrid genre that fuses documentary and artistic elements. An example, in addition to the photos that illustrate publications like *National Geographic*, are the monumental and assertive landscapes, portraits (people and machines), and architectural photos that comprise the geoscentic collection of the British Geological Survey (<http://geoscentic.bgs.ac.uk/asset-bank/action/viewHome>).

But *Ponta de Areia* is not about geophotography. The art of Fonseca and Liccardo is a hybrid of archeology, social empathy, and dialogue with the natural world. It is restrained, compassionate, sincere. It is not the grandiosity of its images (or its vivid colors) that attracts us. On the contrary, it is the images themselves that confront and summon us, that speak of survival and touch us.

Organized in three groups—portraits, architectural photographs, and landscape photographs—the collection evokes works of documentary realism by photographers in South and North America. Its central theme, the story of the destruction of a railroad, finds a melancholic counterpoint in the photos of Augusto Amoretty (1845-1906) regarding the construction of the Rio Grande-Bagé railroad in the southern Brazilian state of Rio Grande do Sul in 1884. As in Amoretty, in Fonseca and Liccardo nature and technology collide,

compete for space, and finally harmonize (“Ruins of a stone and metal bridge in Valão,” “View of the coastal plain between Taquari and Caravelas,” “Old foundations of the port at Ponta de Areia,”). But, in contrast to Amoretty, they create few panoramic series and utilize framing and direct focus, like the ones in a microscope. Thus, the detail from the frontispiece of the Caravelas station (“Caravelas station”) immerses our gaze in signs—its architectural features reaffirming the promises of the past.

Other images trouble us, as did the photos of Lewis Hine (1874-1940) in their subtle way. Sociologist, activist, and photographer, Hine documented the disasters of the Great Depression and, subsequently, the exploitation of child and immigrant labor and heavy machinery workers in the United States. But in the case of Fonseca and Liccardo, this critique is expressed by the absence of humans and by clear signs of neglect, as in the photos of abandoned structures and artifacts (“Metal support for pin insulator of wire telegraph,” “Metal railroad bridge over Todos os Santos,” “Remnants of the old pier, Ponta de Areia”). When, like Lewis, Fonseca and Liccardo record the human face of labor, they do so with portraits of women, youths, older men, and children who seem to be telling us of destitution or of what was taken from them.

I began this piece speaking of my curiosity about two scholars of a time without end who captured in vivid images the end of a time. I would like to finish by saying that from *Ponta de Areia* I learned to see and tenderly look upon the scenes and scenarios of a desolate, remote region of our country that Fonseca and Liccardo illuminate through their devotion and rigor.

Ciça Guedes is a journalist at *O Globo* and an author with a BA in economics from PUC-São Paulo. With Murilo Fiuza de Melo she published two works of investigative journalism about secret actions of the military dictatorship, *O caso dos nove chineses* (2014) (The nine Chinese affair), and *Os motéis e o poder* (2021) (Love motels and political power), in addition to the first biography of the obscure first-ladies of Brazil, *Todas as mulheres dos presidentes* (2019) (All the wives of the presidents).

Introduction

The photographic record of the remnants of the former Bahia and Minas Railroad (EFBM) created by Marco Antônio Fonseca and Antonio Liccardo in 2000 and now collected in this volume is singularly original. Its black-and-white images, which appear to have been taken in a timeless dimension, transport us to a primordial era that resonates with the ancient question, *ubi sunt* (“where are they?”). Although apparently simple and concrete, this question leads to other more difficult and ambiguous questions since “where are they?” does not address the losses that can no longer be recovered by memory. It is, however, these more vague and vexing aspects of *ubi sunt* that prevail in the visual record of the journey of these two photographers.

The images that form the present collection constitute evidence that the loss of artifacts and relics (e.g. rails, stations, railroad bridges, tunnels, the old Port of Ponta de Areia), and of entire families, who were destroyed or dispersed, was not the result of devastating climate events, such as the chronic droughts that plague the northeast of Brazil. They were, instead, casualties of the persistent disregard of Brazilian institutions for the country’s past. Thus, the images in this book invite us to reflect upon the now extinct line of the Bahia and Minas Railroad, especially its human element and the vestiges of its then pioneer technology.

“Where are they?” is also a crucial question that propels the quest of intrepid explorers such as geologists, naturalists, and researchers as they engage in the adventure that their fieldwork entails. The investigation of this vital question clearly provoked Fonseca and Liccardo to transcend the boundaries of their vocation and create, by means of their photographs, a socio-cultural geology of the northeastern part of the state of Minas Gerais. They set off to travel the “byways” of the backlands alluded to in the title of João Guimarães Rosa’s opus *Grande Sertão: Veredas*, amidst “the stones in the middle of the road” in the mythic poem by Carlos Drummond de Andrade—two authors who, if we observe intently, are the literary guides of the photographers in their quest for answers to the connections between Brazil’s current dilemmas and its distant past.

This kind of examination of the past through photography combined with reflections about Brazil’s current impasses is reminiscent of a similar exercise by two 19th century North American geologists, Charles Frederick Hartt and John C. Branner who continuously asserted their enthusiasm for Brazil and optimism about its future. Fonseca and Liccardo, who, like their predecessors, are also humanists, purport to unravel the dilemmas of modern Brazilian culture through the genuine and sympathetic manner in which they express their reverence for the environment and for the rich past of the local communities of today’s northeastern Minas Gerais.

Hartt’s profound dedication to Brazil (where he died at 38 of yellow fever) was the principal motive for his various projects. His travels through the coastal areas of the states of Rio de Janeiro and Bahia between 1866 and 1878 mark the beginning of the study of marine

geology and geology in Brazil. He also directed the country’s first Imperial Geological Commission for geological studies (the artifacts his commission collected are an essential part of the geological collection of Rio de Janeiro’s National Museum). Writing about Hartt, the prolific Brazilian author, anthropologist, and physician Edgar Roquette Pinto (1884-1945) emphasizes “the marked artistic traits of his personality” and the fact that he was “a... tireless and acute observer” and an accomplished draftsman and pianist in whose writings “resonate the life of our people.” (Hartt, *Geologia e geografia* 3). Hartt, who was ever attentive to his surroundings, called attention to the neglect of the indigenous communities such as the Botocudos in the area of the Mucuri Valley and pointed to their imminent extinction, which by then was already at an advanced state.

For his part, Branner, in the preface to his 1887 article, “The Railways of Brazil,” poses to his readers the following question: does it not seem strange that a geologist should take on the role of an engineer in order to discuss subjects that do not pertain to his profession? The negative answer he offers to this question allows us to appreciate the meticulous work of the two contemporary geologists represented in this volume who adopted the role of photographers. “New territories,” Branner continues, “offer us opportunities and conditions for studies in economics as well as in natural history.” From September 3 until October 8, 1899, the imminent geologist explored the entire area that encompassed the network of the EFBM, as well as the various other expeditions he undertook throughout Brazil. These forays made profound and lasting impressions upon him, as can be seen in the collection of his works held by the library at Stanford University, where he was president

from 1913 until his retirement in 1916. Fluent in Portuguese, Branner published a Portuguese grammar book in English to promote the study of the Portuguese language outside Brazil. He also manifested his love for Brazil by maintaining an extensive correspondence with influential activists and intellectuals such as author Julia Lopes de Almeida, a staunch advocate of women in the arts, and the tireless abolitionist Joaquim Nabuco.

During the same time period, with equal fervor and sincere patriotism, Brazilian writer and engineer Euclides da Cunha examined the landscape of the south of Minas Gerais utilizing a similar approach to that which Hartt and Branner had used during their travels in the northeast of the state. Nonetheless, Euclides's perspective was markedly different since what he found was a land that was in ruins. In an 1895 essay and in a homonymous poem from the same year entitled "As catas" (Old mines), he describes his journey and the condition of the abandoned mines in the region of Campanha, a town in the south of Minas Gerais.

Notwithstanding the pessimistic views expressed by Euclides in his most famous text *Rebellion in the Backlands*, he, like the two 19th century American thinkers, expressed either implicitly or explicitly the need for a rational exploration of natural resources and the preservation of Brazil's environmental heritage (in areas such as the Atlantic Forest, the backlands, and the Amazon Rainforest) by drawing attention to the ills of deforestation, slash-and-burn agriculture and droughts. The two North American geologists and the Brazilian engineer, all of them indefatigable travelers, reasoned and acted ahead of their

time as naturalists and environmentalists, and, moreover, as humanists who had a broad and realistic view of progress as necessarily sustainable.

Following in this same tradition, Fonseca and Liccardo interacted de facto and through the images they captured with the communities that still inhabit the extinct EFBM line. It was this rich experience that encouraged them to join the Instituto Histórico e Geográfico do Mucuri (the Historical and Geographical Society of the Mucuri) in its arduous efforts to revitalize the economy and reclaim the legacy of the Jequitinhonha and Mucuri valleys despite the dearth of institutional support that hinders the region's advancement.

For their genuine effort and dedication, which echoes the commitment to and love for Brazil manifested in the works of Hartt, Branner, and Euclides, our two Brazilian geologists' project merits our full attention. Let us join Fonseca and Liccardo in their entreaty to preserve the cultural memory of our communities, insure such efforts do not go awry, and urge those in the Brazilian institutions to work diligently and responsibly toward the preservation of our cultural and historical heritage.

Leopoldo M. Bernucci is The Russel F. and Jean H. Fiddymment Distinguished Professor of Latin American Studies at the University of California, Davis. He is the author of various critical works and essays and books on colonial and 19th and 20th century Latin American literature. Some of his books include *Historia de un malentendido: Un estudio transtextual de La de guerra del fin del mundo de Mario Vargas Llosa* (1989); *A imitação dos sentidos: Prógonos contemporâneos e epígonos de Euclides da Cunha* (1995); *Un Paraiso sospechoso: La vorágine de José Estaquio Rivera* (2020) and *Euclides da Cunha: À margem da história* (2020).

History of the Bahia and Minas railroad

In the late 19th century, government officials agreed that building a railroad to connect the northeast of the landlocked state of Minas Gerais to the Atlantic coast was essential to foster the economic development of the state's hinterland. Thus, the Estrada de Ferro Bahia e Minas (Bahia and Minas Railroad) or EFBM, which played a central role in the development of the region, was created almost half a century after the first settlements in northern Minas Gerais.

The project was both a consequence of and an attempt to solve the economic crisis caused by the depletion of mineral production in central Minas Gerais. In addition, the EFBM was a means of expanding Brazil's flow of merchandise during its first phase of capitalism and industrialization in the context of the Industrial Revolution.

The railroad had been a 50-year-old dream of the entrepreneur and senator from Minas Gerais, Teófilo Ottoni (1807–1869). His idea was to create a line connecting the north of Minas Gerais and the state of Rio de Janeiro—through the Mucuri River in Minas Gerais—to one of the ports on the coast of Bahia. Teófilo Ottoni correctly perceived, as discussed in a publication by him in 1852, that the then city of Philadelphia (today called Teófilo Otoni) could be the convergence point of regional trade routes located in the north-northeast (Jequitinhonha Valley), west (São Francisco Valley) and south-southwest (Rio

Doce Valley). From Philadelphia, as it was then known, the main route of transportation and trade would follow eastward to the coast.

Construction work began in 1888 following viability studies that private groups had financed beginning in 1880. The history of the initial phases of construction of the railway is well documented in the 1883 writings of Miguel T. Argollo (1851–ca.1916), an investor and a civil engineer, and one of the pioneers of railway construction in Brazil. Argollo, who was born in the state of Bahia, was granted the concession for the construction and eventually brought the project to fruition.

Linking the town of Caravelas on the coast of Bahia to Minas Gerais through the Coastal Plain and the Mucuri Valley, the railroad was expected to also reach the valleys of the Jequitinhonha and Doce rivers. Two years after construction started, only 142 km (88 mi) of track had been laid, and it took until 1898, 18 years after construction began, for the tracks to reach Philadelphia, which is located 370 Km (230 mi) from Caravelas and which by then had been renamed after the railroad's promoter Teófilo Otoni. Delay became a defining aspect of the celebrated enterprise. The 578 km (359 mi) line that ran from Caravelas to the town of Araçuaí in the Jequitinhonha Valley was only completed in 1942, after 60 years of work. Nonetheless, by connecting the interior of Minas Gerais to the coast of Bahia, the railroad ushered in a new and remarkable period of trade and commercial development, and along its tracks, cities began to grow rapidly due to a large influx of population attracted by EFBM's promised economic prosperity. This economic surge reached its peak in the mid-1940s.

Geodiversity and biodiversity through the railways

The first expeditions to the Mucuri River valley in the northeast of Minas Gerais were led by the Portuguese explorers Sebastião Fernandes Tourinho (?-?) in 1573 and Antônio Dias Adorno (ca.1488-?) in 1580. Until the mid-19th century, however, the region remained largely unchanged, populated primarily by indigenous inhabitants. Thus, 350 years after the arrival of the Portuguese, virtually no activity was recorded in the area. This isolation occurred because gold and diamonds, the driving forces of the colonization of the Brazilian backlands, were not found in the region. Writing about gold mining in his native Minas Gerais, historian Diogo de Vasconcelos (1843–1927) noted: (...) “settlers flocked to the remote hinterland gold region to found new villages. [Whereas] regions that did not have gold remained intact and unknown, even when they were located in the vicinity of the richest mining areas” (258, authors' translation).

The beauty and lushness of the Mucuri Valley (especially the Atlantic Forest) was described by several authors who travelled the region in the 19th century. For example, in 1866 (15 years before the EFBM was built), Canadian American geologist Charles Frederick Hartt recorded:

... the whole country from Riacho das Pedras to the headwaters of the Mucury forms one of the most extensive and uniformly fertile agricultural regions in Brazil

south of Amazonas. I cannot help expressing my firm believe that nature having so abundantly blessed the Mucury, a not far distant day will see it teeming with inhabitants and a highway of commerce with the interior of Minas. (1870, p 134)

Hartt's premonition proved true in the first half of the 20th century when the Mucuri Valley reached its economic peak. After the 1950s, however, the area entered a long period of stagnation and decline that Hartt could not have predicted.

Another vivid and minute description of the region is offered by the American geologist and humanist John Casper Branner. Traveling from Caravelas to Theophilo Otoni in 1899, Branner described the characteristics of the coastal plain, which extended to the kilometer 19 mark of the railroad. From this area, he observed a zone of flat land that may possibly be attributed to the Eocene, presently correlated to the Barreiras Group (a continental terrigenous sedimentary deposit that extends up to kilometer 160 of the railroad). Branner describes the original vegetation as follows:

The Eocene (?) area forms extensive open campos or prairies, bare of trees, covered with a sparse and stunted vegetation, but in places dotted with small patches or islands or forests. Over other portions of the Eocene (?) belt are also some of the finest forests I have seen in any part of Brazil. The great forests begin about kilometer 73 and extend to Theophilo Ottoni, kilometer 376. A large number of

splendid rosewood and mahogany logs lie decaying along the line of the railway, while the forests contain vast quantities of these valuable woods. (p.188)

Traveling west from the city of Teófilo Otoni, Hartt rode to the village of Poté from where he reached the headwaters of the Mucuri River. He describes the terrain as "more mountainous," in comparison to that of the east of the region, which had high peaks and more abundant vegetation. He also recorded the remarkable fertility of the soil.

About 48 km (30 mi) from Teófilo Otoni, Hartt crossed the watershed between the Mucuri and Jequitinhonha rivers and reached the valley of the Setúbal River, southwest of the town of Novo Cruzeiro. There, he recorded a sharp change in the pattern of vegetation, indicating that it had lost its exuberance in comparison with the vegetation of the Mucuri Valley.

In the state of Minas Gerais, the railway passes through areas of deformed and intensely deformed Granitoid Complexes, according to the Geodiversity Map of the State of Minas Gerais (CPRM, 2020). Geologic units of this domain form reliefs of great scenic beauty (sugar loaf reliefs), with steep slopes and rivers embedded in narrow valleys. From Novo Cruzeiro to the northwest, two other domains are noticeable, metavolcanic and metasedimentary rocks, which form gently undulating reliefs and embedded valleys, and Cenozoic Cover Rocks which form large plateaus and scarps.

Hartt's perceptive eyes offer a painterly rendition of the unexpected and fascinating beauty of these plateaus and valley scarps:

The valleys of the Calhao, and of some of the little river west coalesce several miles before reaching the Arassuahy, leaving the metamorphic rocks, over a very large area, denude of the formation of the chapadas. This forms a great depression like a lake valley, some 800 or 1,000 feet below the plain, and which is surrounded on all sides by high, level-topped chapadas, which project in capes and promontories between the river valleys. The bottom of the depression is diversified by low, rounded, wooded hills. From the top of the sharp spur of the chapada, on the western side of the valley of the Agua da Nova, one has a magnificent view over this great valley. It was near the close of a clear afternoon that we rode out on the edge of this spur to descend, and suddenly, leaving the bushes of the plain, saw before us the beautiful valley. The level-topped chapadas beyond the Arassuahy extended like a wall to the north of the depression, blue in the far distance, while below us lay the billowy sea of foliage which clothed the bottom of the valley. Weeks of sore, weary forest wanderings, beneath a rainy sky were forgotten, and the heart, homesick, tired, and often disappointed, gladdened as the eye reveled in the beauties of the landscape. (1870, p150)

End-of-the-line

In 1966, the story of EFBM came to an end. There were various causes for its decline. First, its primary economic base was the timber trade, an activity that was not sustainable because of predatory exploitation of forests and the resulting depletion of what was a limited natural resource. Second, from the 1950s onward, railroad transportation became progressively less capable of generating cash flows to ensure the economic viability of railways. Similarly, new economic activities that required more investment and the modernization of the infrastructure of the railway were not implemented in the region. Finally, and perhaps most importantly, at that time the Brazilian federal government was about to implement a new national transportation policy focused on the expansion of the road system. As a result, branch lines were closed and main lines deactivated, causing a substantial reduction in the country's rail network.

The decline and neglect of the EFBM also coincided with the construction and paving of the Rio-Bahia highway (BR-116). The project began in the mid-1940s and was completed in 1963 when a 4.490 km (2,790 mi) north-south road that connected the economic coastal centers of Rio de Janeiro and Salvador by crossing eastern and northeastern Minas Gerais was completed.

The death of the EFBM brought with it a long period of socio-economic decline. The marked reduction in economic activity in the region it served coincided chronologi-

cally with the so-called “Economic Miracle” federal development plan of the 1970s, whose prospective benefits to Brazil failed to reach the area. Finally, the various crises that hit the country from the 1980s onward further damaged the fragile economies of the cities and villages along its railways.

Cultural heritage and isolated communities

The last train of the Bahia-Minas railroad ran on its tracks in 1966. While many towns and villages along the line suffered as a result of the economic effects of the end of passenger travel and freight operations—in addition to being left isolated since they were located outside the new federal network of highways and roads—precious rail assets such as stations, tracks, ties, bed, ballast, bridges, culverts, tunnels, locomotives and cars were simply abandoned along the way.

Federal Decree # 25 of 1937, which regulates the protection of the country’s artistic and cultural heritage, deemed the EFBM’s buildings, stations and other property insufficiently valuable in historical and artistic terms to justify it being preserved as a national landmark. The few assets and artifacts that survived and became landmarks gained that status thanks to private or municipal initiatives. Thus, although some of the EFBM’s stations are protected and preserved by their municipalities, such as the Ladainha station (in-

gured on July 31, 1896), many were left in ruins while many others simply disappeared without a trace.

During this photography expedition in 2000, it was clear that most of the railroad’s assets were in very poor condition. For example, the railway equipment repair workshop (the largest EFBM asset) was in an extremely poor state of conservation. Vestiges of other assets such as bridges, tunnels, water tanks, as well as railway section houses were nearly untraceable and were found only in a few locales.

As mentioned above, the closing of the EFBM line resulted in the profound isolation of many communities. Individuals and businesses went bankrupt, with small businesses hit hardest. Without prospects, many left their hometowns for good since the villages that remained offered virtually no jobs, education or adequate medical care for the local population.

Minas Gerais-born poet Fernando Brant and singer-musician Milton Nascimento described the sad consequences of the demise of the Minas-Bahia railroad route in “Ponta de Areia”—a moving song that became known internationally after Nascimento recorded it with Wayne Shorter and his ensemble on the 1975 album *Native Dancer*:

Ponta de Areia, end of the line
between Bahia and Minas, a natural highway
linking the port and the sea and the mines
the rails were ordered torn up, taken away

the old engineer with his cap
remembers greeting happy people every day
the Ol' Steam Engine sings no more
for girls, flowers, windows, and yards
in empty squares the sighs are hard
forgotten houses, widows at their doors
(trans. by Perrone, 114).

The Mucuri and Jequitinhonha valleys today

According to the Brazilian Institute for Geography and Statistics (IBGE), the former Bahia–Minas railroad crossed 86 towns and counties, most of them located along the Mucuri and Jequitinhonha valleys.

Recent data from 2020 by the Fundação João Pinheiro indicates that 28% of these locales have maintained negative rates of annual population growth. Projections also indicate that 65% of them will experience absolute population loss in the 2030's and 2040's. Moreover, studies have shown that the main factor for this negative demographic configuration is migration. That is, local populations have been consistently migrating to new regions due to the lack of jobs and decent living conditions.

According to José Marcelo Giffoni, the intensive farming of eucalyptus for the production of charcoal and major dam projects implemented in the 1970s and 1980s in northeastern Minas Gerais were not sufficient to leverage regional development (201).

Economic data released by the Fundação João Pinheiro in 2021 for the year 2018 showed that the region's GDP corresponds to only 2.3% of the entire state of Minas Gerais. The region's service sector (including public administration) accounts for 81%, while agriculture and industry correspond to 10.2% and 8.9% respectively. Furthermore, the largest amount of this GDP is concentrated in only a few municipalities, thus revealing significant inequalities within the region itself.

The sectors that lead growth are food, construction, trade, information and financial services. Paradoxically, the region that was supposed to have benefited the most from the opportunities EFBM offered is still marked by low economic activity and little integration with other markets. In addition, its persistently minimal economic activity and insufficient potential for mineral extraction and farming—activities that could create new economic opportunities—made the demand for a modern railway system irrelevant.

Not surprisingly, the social indicators for the northeastern part of Minas Gerais remain very low. For example, the Minas Gerais Social Responsibility Index (IMRS)—a platform designed by Fundação João Pinheiro in 2021—assesses the level of development of each municipality in the state based on eight indicators: income, housing, health, education, vulnerability, sanitation and environment, public safety, and culture and sports. Six

of them, all towns located in the Mucuri and Jequitinhonha valleys, have a poverty level that is much higher than the average for the state of Minas Gerais.

Sadly, the people of the Mucuri and Jequitinhonha valleys, once flourishing areas, are currently in obvious need of jobs, new means of income generation, housing and healthcare— that is, the basic infrastructure required to preserve and nurture their sense of dignity and belonging to their communities.

New prospects

In the mid-19th century, the Brazilian empire (1822–1899) crafted a migratory policy designed to stimulate the development of northeastern Minas Gerais, a region notorious for having been practically forgotten. To achieve that purpose, Germans and Swiss workers, communities seen as highly productive, were invited to settle in the area. Since access routes were essential to implement this ambitious project, roads were opened, and navigation of the local Mucuri River was made possible. But the initial project faced numerous difficulties and only came to fruition during the Republican era with the construction of the EFBM. The benefits of this enterprise were, unfortunately, only temporary.

As previously mentioned, since the closing of the railroad line in 1966 no new regional development project has been undertaken for the area. The few attempts at economic

recovery were not successful at raising the local economy to the average level of other regions of the state. For example, in 1988, the entire Jequitinhonha and Mucuri valleys were placed under the supervision of SUDENE—a federal agency created in 1958 to promote development in the historically disadvantaged northeast region of Brazil, the poorest in the country due to its chronic droughts. SUDENE is an agency that addresses economic growth by offering tax breaks to producers and exporters as a means of integrating regional production into the national and international economy. However, the results obtained in the Jequitinhonha and Mucuri area were insufficient to promote development and social inclusion as well as greater integration of the region's productive base into the national market.

More recently, the government of Minas Gerais announced its so-called Integrated Plan for Development of the North and Northeast Minas Gerais. The plan's goal is to invest R\$500.000.000,00 (approx. US\$96,000,000.00) to create 50,000 new jobs). Although this initiative is certainly a first step towards a much-needed change, it may be insufficient to help a stagnant region that has long been neglected recover.

As in the past, it seems clear that the future of the Jequitinhonha and Mucuri valleys depend on innovative and modern projects created in partnership with and with the support of the state and federal governments. It is also essential, especially in this century, that local communities are involved in the planning of these projects so new initiatives and mutually relevant solutions can be created. Needless to say, pressing environmental issues and possible local solutions and strategies must be the driving force for these projects.

Finally, the culture of the various communities of the Jequitinhonha and Mucuri valleys, an essential area of the “axis of prosperity” that once was the Bahia-Minas railroad, must be reclaimed and treasured as a means to rebuild their long-lost sense of self-esteem and belonging. The recognition of the legacy and historical value of the EFBM can certainly provide a bright path leading in that direction.

Works cited (Referências)

Argollo, Miguel. *Memoria descriptiva sobre a estrada de ferro Bahia e Minas*. H. Laemmert & Co, 1883.

Branner, John Casper. “Two Characteristic Geologic Sections on the Northeast Coast of Brazil.” *Proceedings of the Washington Academy of Science*, v. II, pp. 185-201, 1900.

CPRM. Mapa Geodiversidade do Estado de Minas Gerais, 2020. <https://rigeo.cprm.gov.br/handle/doc/14704>. Accessed November 2020.

Fundação João Pinheiro. Aspectos Demográficos da Região Geográfica Intermediária de Teófilo Otoni, 2020. http://novosite.fjp.mg.gov.br/wpcontent/uploads/2020/03/8.4_Inf_NEP_Demografia_03_2020.pdf. Accessed November 2020.

Fundação João Pinheiro. Setores Impulsionadores do Crescimento Econômico da Região Geográfica Intermediária de Teófilo Otoni, 2021. http://novosite.fjp.mg.gov.br/wp-content/uploads/2021/04/26.05_Inf_CAIP_MIP_04_2021.pdf. Accessed January 2021.

Fundação João Pinheiro. A situação da Região Geográfica Intermediária de Teófilo Otoni segundo o Índice Mineiro de Responsabilidade Social de 2018. 2021. http://novosite.fjp.mg.gov.br/wp-content/uploads/2021/03/14.05_Inf_CIS_05_2021.pdf. Accessed March 2021.

Giffoni, José Marcelo. *Trilhos arrancados: a história da Estrada de Ferro Bahia–Minas (1878-1966)*. 2006. Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Tese de doutorado.

Hartt, Charles F. *Geology and Physical Geography of Brazil*. Osgood & Co, 1870.

Hartt, Charles F. *Geologia e geografia física do Brasil*. Translated by E.S. Mendonça & E. Dolianiti. Companhia Editora Nacional. 1941.

Perrone, Charles. *Masters of Contemporary Brazilian Song: MPB 1965-1985*. University of Texas Press, 1989.

Vasconcelos, Diogo. *História Média de Minas Gerais*, Imprensa oficial. Minas Gerais. 1918.



Antonio Liccardo e Marco Antônio Fonseca

ANTONIO LICCARDO se formou em Geologia pela Universidade Federal do Paraná e concluiu seu Mestrado e Doutorado em Ciências Naturais na Universidade Federal de Ouro Preto. Atualmente é professor da Universidade Estadual de Ponta Grossa, Paraná, onde pesquisa temas como geodiversidade e patrimônio geológico do Brasil. Publicou mais de 200 trabalhos científicos e de divulgação da ciência, entre eles 20 livros nos quais dá ênfase à fotografia. Fotografa desde 1983 e vem registrando as inúmeras expedições técnicas em que participou no Brasil e exterior. Seu grande interesse pela história resultou em alguns trabalhos feitos ao longo de rotas, como as percorridas pelo naturalista Auguste de Saint-Hilaire (1779-1853) no Paraná, Espírito Santo e Minas Gerais no século XIX. Mais recentemente, Liccardo tem documentado a geodiversidade no caminho dos tropeiros que ligava o Rio Grande do Sul a Minas Gerais nos séculos XVIII e XIX.

MARCO ANTÔNIO FONSECA é formado em Geologia pela Universidade Federal de Ouro Preto onde também cursou o mestrado. Concluiu seu doutorado em Geologia Regional na Universidade de Brasília (1996). Ex-professor da Universidade Federal de Ouro Preto, ocupou cargos de diretoria administrativa em instituições federais como a Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (o Serviço Geológico do Brasil) e Ministério de Minas e Energia. Fotógrafo em suas atividades de campo, participou de exposições coletivas sobre suas viagens por regiões remotas do Brasil e da América do Sul, incluindo uma exposição individual na Fundação de Arte de Ouro Preto, em 1997, em comemoração aos 100 anos do fim da Guerra de Canudos na Bahia, um tributo ao engenheiro, pensador social e ativista, Euclides da Cunha (1866-1909). É membro correspondente do Instituto Histórico e Geográfico do Mucuri.



Marco Antônio Fonseca and Antonio Liccardo


MARCO ANTÔNIO FONSECA received his BSc and MSc in Geology from the Federal University of Ouro Preto, Minas Gerais and has a PhD in Geology from the University of Brasília (1996). He was formerly a professor at the Federal University of Ouro Preto and held positions at federal institutions such as the Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais - CPRM (the Brazilian Geological Survey) and the Ministry of Mines and Energy. An expedition photographer, he has had various group exhibitions about his travels to remote regions of Brazil and South America and a solo exhibition at the Fundação de Arte de Ouro Preto (the Ouro Preto Art Foundation) in 1997, to commemorate the 100th anniversary of the end of the war in Canudos, Bahia. This exhibition, entitled, “Canudos – 100 years,” was a tribute to the writings of engineer, social anthropologist and activist Euclides da Cunha (1866-1909). Fonseca is a corresponding member of the Historical and Geographical Institute of Mucuri.

ANTONIO LICCARDO received a BSc in Geology from the Federal University of Paraná and a MSc and PhD from the Federal University of Ouro Preto, Minas Gerais. He is a professor at the State University of Ponta Grossa, Paraná, where his research focuses on Brazil’s geodiversity and geological heritage. He has published over 200 studies, including papers promoting the study of science and 20 books in which photography plays a prominent role. A photographer since 1983, Liccardo has recorded the various technical expeditions which he has undertaken in Brazil and abroad. His deep interest in history has led him to record the routes followed by French naturalist Auguste de Saint-Hilaire (1779-1853) in the states of Paraná, Espírito Santo and Minas Gerais in the 19th century. More recently, he has documented the geodiversity along the path taken by mule drivers (*tropeiros*) from Rio Grande do Sul to Minas Gerais during the 18th and 19th centuries.

Produzido no Brasil, Ponta Grossa - Paraná

ISBN: 978-65-87261-18-8

Editora Estúdio Texto

Tel. +55 (42) 3027-3021 |  +55 (42) 98416-979
comunicacao@editoraestudiotexto.com.br
www.editoraestudiotexto.com.br

série referência

UEPG
Universidade Estadual
de Ponta Grossa

 PROGRAMA DE
PÓS-GRADUAÇÃO
EM GEOGRAFIA

 **MUN**
Museu de
Ciências
Naturais UEPG

