

Artigo Livre

Identidade e memória: o remanescente quilombola Margem da Linha na cidade de Teófilo Otoni-MG

Márcio Achtschin Santos, *Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri*



Sérgio Lana Moraes, *Instituto Federal do Norte de Minas Gerais*  

Palavras-chave:

território negro;
identidade
Bahiminas;
Estrada de Ferro
Bahia e Minas

Resumo. Este artigo objetiva detectar referências identitárias construídas no remanescente quilombola Margem da Linha, localizado no município de Teófilo Otoni-MG. Em 1881, a partir do sul baiano, iniciou-se a construção da Estrada de Ferro Bahia e Minas, adentrando o Nordeste de Minas Gerais até chegar a Teófilo Otoni, em 1898. Na periferia dessa cidade, instalaram-se trabalhadores majoritariamente negros que construíram nesse território as suas moradias. Com o fim da linha, em 1966, nessa comunidade urbana ocorreram profundas transformações. A entrada de novos moradores e a saída dos ferroviários e familiares enfraqueceram as redes de sociabilidades existentes. A questão posta é: ainda é possível encontrar características socioculturais desses quilombolas? Na metodologia, foi utilizada a abordagem qualitativa, com revisão bibliográfica e entrevistas com ferroviários e os seus descendentes. Verificou-se que a comunidade construiu fortes referências identitárias ao longo de décadas, mas vem enfrentando dificuldades na preservação dessa memória desde o fim da ferrovia.

Keywords:

black territory;
Bahiminas
identity;
Bahia and
Minas Railway

[EN] Identity and memory: the remaining quilombola Margem da Linha in the city of Teófilo Otoni-MG

Abstract. This article aims to identify identity references constructed within the remaining quilombola community of Margem da Linha, located in the municipality of Teófilo Otoni, Minas Gerais. In 1881, the construction of the Bahia and Minas Railway began in the southern region of Bahia, extending into the northeastern part of Minas Gerais until reaching Teófilo Otoni in 1898. On the outskirts of this city, predominantly Black workers settled and established their homes in this territory. With the railway's closure in 1966, the urban community underwent profound transformations. The arrival of new residents and the departure of railway workers and their families weakened the existing social networks. The central question posed is whether sociocultural characteristics of these quilombolas can still be identified. The study employed a qualitative approach, including a literature review and interviews with railway workers and their descendants. The findings indicate that the community has built strong identity references over the decades but has faced challenges in preserving this memory since the railway's closure.

Palabras clave

territorio negro;
Identidad
Bahiminas;

[ES] Identidad y memoria: el remanente quilombola Margem da Linha en la ciudad de Teófilo Otoni-MG

Resumen. Este artículo tiene como objetivo detectar referencias identitarias construidas en el remanente quilombola Margem da Linha, ubicado en el

**Ferrocarril
Bahía y Minas**

municipio de Teófilo Otoni, Minas Gerais. En 1881, desde el sur de Bahía, se inició la construcción del Ferrocarril Bahía y Minas, adentrándose en el noreste de Minas Gerais hasta llegar a Teófilo Otoni en 1898. En la periferia de esta ciudad, se establecieron trabajadores mayoritariamente negros que construyeron sus viviendas en este territorio. Con el cierre de la línea en 1966, esta comunidad urbana experimentó profundas transformaciones. La llegada de nuevos residentes y la salida de los ferroviarios y sus familias debilitaron las redes de sociabilidad existentes. La cuestión planteada es: ¿todavía es posible encontrar características socioculturales de estos quilombolas? En la metodología, se utilizó un enfoque cualitativo, con revisión bibliográfica y entrevistas a ferroviarios y sus descendientes. Se constató que la comunidad construyó fuertes referencias identitarias a lo largo de décadas, pero ha enfrentado dificultades para preservar esta memoria desde el cierre del ferrocarril.

Introdução

“Da antiga Estação Ferroviária até a Turma 38¹ só tinha negro”. É assim que um ex-ferroviário descreve, em entrevista, a população que vivia às margens dos trilhos da Estrada de Ferro Bahia e Minas (EFBM) antes do encerramento de suas operações, em 1966. Esse trecho, localizado nas imediações do bairro Palmeiras, em Teófilo Otoni, cidade situada no Nordeste de Minas Gerais, foi reconhecido em 2023, pela Fundação Cultural Palmares, como um remanescente de comunidade quilombola.

Embora o senso comum associe, ainda, quilombos a locais habitados por escravizados fugidos, o termo quilombola perdeu esse caráter estritamente passadista e passou a ser compreendido como um processo vivo, dinâmico, conforme destaca Abdias Nascimento: “Quilombo não significa escravo fugido. Quilombo quer dizer reunião fraterna e livre, solidariedade, convivência, comunhão existencial” (Nascimento, 1980, p. 80). A Constituição de 1988 (Brasil, 1988) consolidou essa visão contemporânea, ao vincular o termo às lutas sociais, como o direito à propriedade da terra.

Distante do antigo conceito de isolamento e fuga, o novo sentido dado ao remanescente de comunidade quilombola é uma síntese entre o que foi e o presente, um diálogo permanente com o passado (Marques, 2009). Essa abordagem rompe, portanto, com a visão chamada por Carlos Eduardo Marques de um quilombo como algo “frigorificado” e estático, para compreendê-lo como um processo vivo e em contínuo movimento:

¹ As turmas de conserva eram locais onde se instalavam famílias de trabalhadores da EFBM responsáveis pela manutenção da via permanente, denominados informalmente de “garimpeiros”. Essas turmas eram instaladas pela empresa, aproximadamente, a cada dez quilômetros. Segundo Moraes, Costa e Porto (2022, p. 15), apenas no município de Teófilo Otoni existiam seis núcleos, sendo as Turmas 33, 34, 35, 36, 37 e 38, estas últimas, inclusive, “[...] se constituíram em bairros na porção periférica com a expansão do sítio urbano. Tais localidades apresentam atributos urbanísticos, como as ruas estreitas, por onde passava a linha férrea, cuja imediação fora ocupada predominantemente por Bahiminas”.

Tais grupos não precisam apresentar (e muitas vezes não apresentam) nenhuma relação com o que a historiografia convencional trata como quilombos. Os remanescentes de quilombos são grupos sociais que se mobilizam ou são mobilizados por organizações sociais, políticas, religiosas, sindicais etc., em torno do auto-reconhecimento [*sic*] como um outro específico (Marques, 2009, p. 346).

Marques (2009) entende que os remanescentes quilombolas, dentro dessa ressemantização, são fenômenos sociológicos que têm como características:

(1) indissociabilidade entre identidade e território; (2) processos sociais e políticos específicos, que permitiram aos grupos uma autonomia; (3) territorialidade específica, cortada pelo vetor étnico no qual grupos sociais específicos buscam uma afirmação étnica e política em face de sua trajetória (Marques, 2009, p. 346).

No aspecto legal, é fundamental que se destaque o artigo 216 da Constituição brasileira (1988), que passou a compreender como patrimônio cultural os bens materiais e imateriais portadores de referência identitária, bem como o resgate da memória dos diferentes grupos da formação brasileira. Além disso, o artigo 68 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias garante a propriedade definitiva das terras ocupadas pelos remanescentes de quilombos. Ainda que tais garantias nem sempre se efetivem plenamente, elas legitimam as reivindicações dessas comunidades frente ao Estado (Brasil, 1988). Muito além de edificações e monumentos, é preciso ampliar a compreensão de patrimônio, incorporando modos de vida, memórias coletivas e territorialidades negras como elementos de preservação.

Nessa perspectiva, o objetivo principal deste artigo é identificar e analisar as referências identitárias construídas no remanescente quilombola Margem da Linha, em Teófilo Otoni-MG. O grande desafio para a percepção das heranças afrodescendentes na comunidade Margem da Linha relaciona-se às transformações ocorridas nas últimas décadas, especialmente devido ao fluxo populacional após a extinção da ferrovia em 1966 e a intensificação da urbanização, que alterou substancialmente a paisagem local. A chegada de novos moradores e a emigração compulsória dos antigos ferroviários e de suas famílias do território quilombola enfraqueceram as redes de sociabilidades preexistentes. Assim, a preservação desse patrimônio ameaçado e a análise das mudanças culturais vivenciadas nesse espaço tornam-se ações urgentes. Portanto, propõe-se a seguinte questão: é possível encontrar características socioculturais destes quilombolas?

A metodologia adotada baseou-se em um sistemático levantamento das publicações em torno da Estrada de Ferro Bahia e Minas. Essa ferrovia possui poucos registros cartográficos, sem qualquer reconstituição completa de sua linha principal ou dos poucos ramais construídos. Vasconcelos (2009) destaca as limitações dos mapas antigos, como imprecisões técnicas e falta de dados topológicos. Além disso, lacunas temporais dificultam o acesso a fontes primárias, especialmente em regiões com menor

dinamismo econômico, como o Nordeste mineiro e o Sul da Bahia. Para superar essas restrições, Abreu (2005) propõe o uso de mapas conjecturais, que combinam registros históricos para criar uma base cartográfica mais completa, método adotado nesta pesquisa.

Posteriormente, foram analisadas entrevistas aplicadas no Projeto de Pesquisa “*Comunidade quilombola Margem da Linha: o resgate da cultura afromucuriense*”². Foram realizadas 25 entrevistas semiestruturadas com duração total de 17 horas e 28 minutos, entre os meses de maio e outubro de 2023. Dos entrevistados, 14 eram do sexo masculino e 11 do sexo feminino. Dois eram ex-ferroviários da Estrada de Ferro Bahia e Minas, enquanto 23 eram parentes diretos de ex-ferroviários Bahiminas³, sendo uma esposa e os demais filhos e filhas. Os entrevistados tiveram preservado o anonimato, sendo identificados como E1, E2 e assim sucessivamente.

O manuscrito está estruturado com as seguintes temáticas: inicialmente, contextualizam-se as origens do remanescente quilombola Margem da Linha quanto à ocupação do território, destacando-se a relação da comunidade com a ferrovia Bahia e Minas. Em seguida, explora-se o apagamento histórico da presença negra na região e os impactos da desativação da ferrovia, além de se discutir o conceito de território negro e da identidade Bahiminas, relacionando-os à cultura, à solidariedade e à religiosidade. Ao final, reafirma-se a permanência de traços socioculturais da identidade quilombola na comunidade Margem da Linha, destacando-se a importância da preservação cultural e histórica desse território.

2 Origens do remanescente quilombola Margem da Linha

A proposta desta seção é analisar a ocupação histórica do Remanescente Quilombola Margem da Linha ao longo do traçado ferroviário da EFBM. A identificação do Remanescente Quilombola Margem da Linha requer, necessariamente, o conhecimento sobre a inserção de homens e mulheres negras na história da Estrada de Ferro Bahia e Minas. O início da construção ocorreu ainda no governo imperial, sendo que seus primeiros trilhos foram assentados no litoral baiano em 1881 (Giffoni, 2006). A implantação da ferrovia estava relacionada, diretamente, com a maior rapidez para o escoamento da produção agrícola no Vale do Mucuri, especialmente o café, bem como o transporte de madeiras extraídas da mata atlântica que recobria a região (Achtschin Santos, 2016).

² O Termo de Consentimento Livre Esclarecido para essas entrevistas foi aprovado na Plataforma Brasil, sob registro CAAE: 67298723.0.0000.5108. O projeto de pesquisa não contou com financiamento e foi desenvolvido pelo Grupo de Pesquisa “Núcleo de Pesquisas sobre Educação, Políticas e Cidadania” da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM - Campus Mucuri).

³ O termo “bahiminas” ou “baiminas” pode ter três referências principais: uma relacionada à própria ferrovia dado a junção das toponímias das Unidades da Federação por onde passou. A outra refere-se à alusão direta aos ex-ferroviários e ex-ferroviárias que incorporaram vivências da estrada de ferro e que atualmente não estão representados como expoente singular da ferrovia (Achtschin Santos, 2016). E, ainda, uma terceira, que diz respeito à agremiação de futebol dos ferroviários que existiu na cidade de Ladainha-MG.

A ferrovia foi uma das primeiras a ser construída em Minas Gerais, tinha bitola métrica e via simples e uma extensão total de 577,80 km (Moraes, 2025). Lentamente, a construção foi interiorizando-se, ganhando a direção no sentido leste a oeste até chegar a Araçuaí, no Médio Jequitinhonha, no ano de 1942, cidade que permaneceu como ponta dos trilhos até a completa erradicação da via, em 1966 (Giffoni, 2006). À medida que os trilhos eram assentados, trabalhadores acompanhavam esse avanço pelo interior de Minas Gerais. Importante ressaltar que era um período em que se transitava da escravidão para outras formas de trabalho. Assim, mesmo após 1888, quando o trabalho escravo compulsório foi abolido formalmente, as atividades relacionadas ao braçal continuavam sendo realizadas, em sua maioria, por ex-escravizados ou seus descendentes (Achtschin Santos, 2016).

De maneira geral, esse grupo era constituído por homens e mulheres que acompanhavam o avanço da construção da ferrovia de leste para oeste, tendo como ponto de partida o litoral baiano (Achtschin Santos, 2016). Em 1898, a ferrovia chegou a Teófilo Otoni, cidade que já à época era o principal centro econômico do Vale do Mucuri e um dos mais populosos do Brasil. Nas proximidades da estação ferroviária e dos galpões de depósito de locomotivas, formou-se uma comunidade de trabalhadores da EFBM, pois se evitavam longos deslocamentos até o espaço laboral (Achtschin Santos, 2016). E7, filha de ferroviário, explicou essa proximidade: “está perto da estação”. E5, também filho de um ferroviário da Bahia e Minas, corroborou esse padrão de ocupação ao afirmar: “[...] o pessoal morava margeando a linha, exatamente pela facilidade [de deslocamento para o trabalho]. Acompanhava o leito da linha”.

Entre esses grupos de imigrantes que deslocavam concomitante à expansão da ferrovia, muitos seriam provenientes de Helvécia, localidade atualmente pertencente ao município de Nova Viçosa/BA (Lamberti, 2024), que também contava com uma estação ferroviária da Bahia e Minas, no quilômetro 74 (Figura 1). Tratava-se de uma comunidade formada por africanos e seus descendentes, os quais foram escravizados em uma colônia concedida em 1808 a suíços pelo Império brasileiro, destinada à produção agrícola. Chamada de Leopoldina, a colônia, administrada por europeus, explorou, no extremo sul da Bahia, em torno de 2000 escravizados (Ferreira, 1984 *apud* Oliveira, 2022). Com a abolição da escravidão, os suíços voltaram à sua terra natal. Já os ex-escravizados tiveram destinos diversos, com a maioria permanecendo na região da antiga colônia Leopoldina, vivendo da agricultura. Alguns, no entanto, seguiram acompanhando os trilhos da ferrovia rumo ao interior de Minas Gerais.

Entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, formou-se entre a Estação Ferroviária de Teófilo Otoni e a Turma 38 uma grande concentração de famílias de ferroviários com forte identificação, tanto com a realidade vivida naquele espaço quanto com a herança cultural recebida por seus ancestrais (Achtschin Santos, 2016). Essa identidade está relacionada, diretamente, à cultura africana, já que a maioria desses trabalhadores descendentes de pessoas escravizadas continuavam executando atividades que exigiam um maior esforço físico. É o que relata E5: “A

maioria dos Bahiminas eram negros, pessoas negras, sim, a maioria. Você entendeu? A maioria, sim. Eu estou para te falar que 85% dos ferroviários eram negros”. Também filha de ferroviário, E7 reforça sobre a população residente na Margem da Linha: “[...] a maioria eram negros mesmo”.

Figura 1 - Localização do distrito de Helvécia, município de Nova Viçosa, no âmbito da Região Geográfica Imediata de Teixeira de Freitas-BA



Fonte: elaboração própria (2023).

Um desses imigrantes vindos da Bahia foi Júlio Costa, que dá nome à rua que começa logo após a antiga estação ferroviária e se estende ao longo de toda a antiga margem da linha até as imediações onde se localizava a Turma de Conserva nº 38, responsável pela manutenção da via permanente. Como visto na figura 2, a seguir, datada de 1965, na Estação de Teófilo Otoni, os maquinistas Henrique Costa e Júlio Costa, em companhia do foguista Wanderley Otoni, posam em frente à locomotiva nº 282, que recebeu decoração especial por ocasião das festividades do septuagésimo quinto aniversário de constituição da EFBM. No evento, a máquina foi a responsável por tracionar o trem de passageiros que trouxe, de Ladainha, o time de futebol e a banda de música dos ferroviários que abrilhantou a festa. A celebração contou, ainda, com homenagem aos funcionários mais antigos e participação de empresários da região, em uma tentativa de ampliar a quantidade de cargas transportadas pela ferrovia que já apresentava sinais de desarticulação.

Figura 2 - Locomotiva conduzida por Júlio Costa (primeiro da esquerda para a direita) responsável por transportar a Banda de Música e o time dos ferroviários da Bahia e Minas de Ladainha para Teófilo Otoni em 1965



Fonte: acervo fotográfico particular de Arysware Batista Eleutério (1965?).

De acordo com Achtschin Santos (2016), mesmo após a abolição, ex-escravizados continuaram em trabalhos braçais precários e mal remunerados. Embora tenham surgido melhorias, como salários fixos e direitos trabalhistas, práticas semelhantes à escravidão persistiram:

De modo geral, a sobrevivência do ex-escravo se deu a partir de atividades majoritariamente braçais não qualificadas e de baixa remuneração. Se, de algum modo, trouxe melhorias nas relações de trabalho com salários fixos e direitos trabalhistas que vão sendo incorporados ao longo da república, por outro manteve práticas que se aproximavam da escravidão. Filho de ferroviário, Leônidas Conceição Barroso em entrevista afirma que em plena década de 1950 havia o uso do açoite por parte dos chefes de conserva da ferrovia, chamados de feitores, contra os trabalhadores braçais que zelavam pela limpeza dos trilhos, denominados garimpeiros. Em entrevista, N.N.S., neta de ferroviário reproduz o relato de sua avó: ‘os feitores eram respeitados, inclusive por fazendeiros, e batiam nos homens que faziam o trabalho mais pesado nos trilhos para acelerar o trabalho, ou por causa da bebida’ (Achtschin Santos, 2016, p. 33).

Diante dessa continuidade de uma mentalidade escravista, o trabalho exaustivo estava presente na rotina de grande parte dos trabalhadores da Bahiminas. Alguns relatos trazidos por Giffoni (2006) refletem os excessos na jornada de trabalho. Epaminondas Conceição Cajá, em entrevista concedida a Giffoni, assim descreveu: “A

gente trabalhava dia e noite, só ganhava o dia” (Giffoni, 2006, p. 225). Corroborava esse relato a viúva de ferroviário, Leonídia Silva Brauer: “Eu sei que o pobre do meu marido chegava com o dia amanhecendo, e logo tinha que voltar para trabalhar” (Giffoni, 2006, p. 250).

Ainda de acordo com essa realidade, pelas normas da EFBM, as penalidades eram extremamente rígidas, com punições permanentes contra os ferroviários, como suspensão de dias de trabalho ou afastamento temporário (Achtschin Santos, 2016). As repreensões incluíam a suspensão por uma determinada quantidade de dias do serviço, a depender do grau de intensidade da transgressão, e o desconto destes dias não trabalhados no ordenado. Em alguns casos, em função da necessidade da ferrovia, por não haver outros trabalhadores disponíveis para desempenhar a mesma função nos dias de ausência do funcionário punido, a penalidade era convertida em multa (Moraes, 2025).

Distintamente dos funcionários extranumerários, o servidor efetivo gozava de maior prestígio social, de melhores condições financeiras e de moradia, além de auxílio à saúde, inclusive com a possibilidade de se ausentar por meio de licença, com salário integral, para acompanhar dependentes que estivessem em tratamento médico. Havia, ainda, para essa classe, as licenças especiais por cada decênio trabalhado na empresa, o que lhes garantia o afastamento remunerado por um período de seis meses⁴. Embora houvesse “benefícios” para parte da classe dos ferroviários, sobretudo aos efetivos, a grande maioria dos registros do boletim de pessoal da EFBM também remetem às punições que se faziam constantes naquele universo:

S.P. - trabalhador IV - Linha - punido com a pena de suspensão por 5 (cinco) dias a ser cumprida no período de 13 a 17-2-46, por reincidência em falta já punida com repreensão, de acordo com o art. 234 do E. F. e, por conveniência do serviço, convertida a referida penalidade em multa, visto como, foi encontrado fora do serviço às 7 horas do dia 9-2-46. Port. 139-46 de 12-2-46⁵.

F.R.O - trabalhador - servindo como feitor da Turma 36 – Linha – punido com a pena de suspensão com 5 (cinco) dias a ser cumprida no período de 16 a 20/2/46 por falta grave, de acordo com o art. 234 do E. F. e, por conveniência do serviço, convertida a referida penalidade em multa, visto como, no dia 13/2/46 caiu um pau sobre a linha telegrafica no km. 364 assim permanecendo até o dia 14/2/46, sem que o aludido feitor, embora cientificado do ocorrido, nenhuma providência tomasse, o que causou grande prejuízo para o serviço do Trafego. Port. 159/46-SP, de 15/2/46⁶.

⁴ ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS. *Boletim do Pessoal SRP 47*. Teófilo Otoni: Oficinas gráficas da E. F. Bahia e Minas, ano 14, n. 451, p. 124-128, 11 mai. 1952.

⁵ ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS. *Boletim do Pessoal SRP 47*. Teófilo Otoni: Oficinas gráficas da E. F. Bahia e Minas, ano 8, n. 384, p. 102-123, 21 fev. 1946. p. 105.

⁶ ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS. *Boletim do Pessoal SRP 47*. Teófilo Otoni: Oficinas gráficas da E. F. Bahia e Minas, ano 8, n. 384, p. 102-123, 21 fev. 1946. p. 115-116.

A. F. C. - Aprendiz - Tráfego - punido com a pena de suspensão por 6 (seis) dias de serviço, a ser cumprida no período de 22 a 27/1º/51, por falta grave de acordo com o artigo 234 do mesmo estatuto e por conveniência do serviço, converter a referida penalidade em multa na conformidade do § 2º do citado artigo 234, visto como, foi o responsável pelo tempo em que ficou sem comunicação telegráfica a estação de Ladainha e a de Teófilo Otoni, apesar de ter havido necessidade urgente de informação sobre um acidente⁷.

N. D. M. - Agente de estrada de Ferro classe D - Tráfego - punido com a pena de suspensão por 10 (dez) dias, por falta grave, de acordo com o parágrafo 1º do artigo 234 do E. F., visto como, deixou constar em renda a importância de Cr\$ 6.830,40 (seis mil oitocentos e trinta cruzeiros e quarenta centavos) proveniente da arrecadação de fretes a pagar, de diversos despachados destinados à estação de Ladainha, conforme ficou apurado por Comissão designada para esclarecer este fato. Período para cumprimento da citada punição: de 11 a 20-5-52⁸.

Diante das adversidades vivenciadas pela classe operária, alguns movimentos paredistas foram registrados ao longo da existência da Bahia e Minas. No final do século XIX, a paralisação esteve associada à falta de pagamento dos funcionários que atuavam no prolongamento dos trilhos até a cidade de Teófilo Otoni (Achtschin Santos, 2017). Já nos anos de 1934 e 1938, o Sindicato dos Ferroviários da Estrada de Ferro Bahia e Minas comandou, pelo menos, duas paralisações (Moraes, 2025). Em 1934, o *Jornal Correio da Manhã* anunciou que a reivindicação dos trabalhadores residia na busca por melhores condições de trabalho e na recondução funcional dos ferroviários que haviam sido demitidos pelo simples fato de terem se filiado ao Sindicato e na suspensão imediatas das perseguições direcionadas aos sindicalizados, comandadas pelo engenheiro Vasco Azevedo⁹.

Nos anos seguintes, as perseguições continuaram, tanto que, quatro anos mais tarde, os sindicalizados da ferrovia, novamente, protestavam contra as arbitrariedades de outro engenheiro, conforme consta no mesmo *Jornal*. Desta vez, o chefe de linha, Carlos Carvalho de Oliveira Graça, ordenou que seus subordinados percorressem a linha, “[...] ameaçando os ferroviários sindicalizados com punições administrativas e até prisão se continuarem pagando as mensalidades ao Sindicato¹⁰”.

Por sua vez, os acidentes de trabalho também eram constantes, como verificado nos registros administrativos da Bahia e Minas, não sendo incomuns as mutilações e, em alguns casos, a morte de ferroviários e passageiros:

⁷ ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS. *Boletim do Pessoal SRP 47*. Teófilo Otoni: Oficinas gráficas da E. F. Bahia e Minas, ano 13, n. 404, p. 34-44, 21 jan. 1951. p. 38.

⁸ ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS. *Boletim do Pessoal SRP 47*. Teófilo Otoni: Oficinas gráficas da E. F. Bahia e Minas, ano 14, n. 451, p. 124-128, 11 mai. 1952. p. 126.

⁹ FIM de uma greve: o acordo para a solução definitiva da que foi verificada na E. F. Bahia e Minas. *Correio da Manhã*. Rio de Janeiro, ano 34, n. 12.190, 22 ago. 1934. p. 5.

¹⁰ ARBITRARIEDADES de um engenheiro da Bahia e Minas: um protesto do Sindicato dos operários dessa estrada. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, ano 37, n. 13.291, 10 mar. 1938. p. 9.

S.A.A.– não amparado - Tráfego – 8 (oito) dias, no período de 20 a 28-12-1950, com salário integral, por acidente do trabalho. Proc. 48/51 Port. 42/51-SP, de 9-1º-51¹¹.

L.M.S.– Guarda – não amparado – Tráfego, 20 (vinte) dias, em prorrogação, no período de 16-1º-51 a 4-2-51, com salário integral, por acidente de trabalho. Períodos anteriores: 8 a 15-12-50; de 16 a 25-12-50; de 26 a 31-12-50; de 1º a 15-1º-51; Proc. 4.068/50-Port. 88/51-SP, de 17-1º-51¹².

V.P.O. – trabalhador – extranumerário diarista (não amparado) – Linha – 15 (quinze) dias no período de 29-4-52 a 13-5-52, com salário integral, por acidente de trabalho. Proc. 12-52. Port. 423/52-SP, de 7-5-52¹³.

Morais (2025) considera que a precariedade infraestrutural da Bahia e Minas, aliada ao descaso e à falta de manutenção periódica por parte do governo federal, sobretudo nas últimas três décadas de operacionalidade, fez-se refletir nos sinistros registrados na via. Entre os anos de 1913 a 1954, segundo a série histórica disponível, foram registradas cinco colisões entre composições, 105 tombamentos, 4.619 descarrilamentos, com apenas 279,8 metros de trilhos trocados e um pouco mais de 3.000.000 de dormentes substituídos (Morais, 2025). Em se tratando de vítimas, foram registrados 68 pessoas feridas e 27 óbitos. E23 descreve, em entrevista, o impacto causado no pai pelo trabalho nas caldeiras: “Por conta do trabalho dele na caldeira ele ficou com problema de audição [...]”. Outra entrevistada, E7 descreve o acidente ocorrido com o pai, levando-o à amputação do braço:

O caso de meu pai, você veja que o trabalho era tão pesado, que, meu pai era corta freio. Ele sofreu um acidente em Francisco Sá, perto de Carlos Chagas. Ele perdeu [o braço], foi engatar a máquina, e que que acontece, esperou voltar com a máquina, aí prendeu o dedo dele. Aí demorou tanto em chegar o socorro, quando chegou o tétano já tinha subido.

As tentativas de reversão de decisões tomadas, unilateralmente, pela diretoria da ferrovia, as diferenças quanto aos direitos concedidos aos funcionários efetivos e excluídos aos trabalhadores extranumerários, os frequentes acidentes, as perseguições aos ferroviários sindicalizados e as rigorosas punições descritas nos boletins de pessoal evocam uma noção de memória acerca da Estrada de Ferro Bahia e Minas que se distingue, em grande medida, da memória afetiva que emergiu na historiografia regional no período pós-ferroviário e que se associa a uma empresa generosa, que zelava pelos seus funcionários e passageiros (Morais, 2025).

¹¹ ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS. *Boletim do Pessoal SRP 47*. Teófilo Otoni: Oficinas gráficas da E. F. Bahia e Minas, ano 13, n. 404, p. 34-44, 21 jan. 1951. p. 37.

¹² ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS. *Boletim do Pessoal SRP 47*. Teófilo Otoni: Oficinas gráficas da E. F. Bahia e Minas, ano 13, n. 404, p. 34-44, 21 jan. 1951. p. 38.

¹³ ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS. *Boletim do Pessoal SRP 47*. Teófilo Otoni: Oficinas gráficas da E. F. Bahia e Minas, ano 14, n. 451, p. 124-128, 11 mai. 1952. p. 128.

Segundo Santos (2016), mediante concentração desses trabalhadores ao longo da Margem da Linha, foi formando-se, internamente, uma identificação com a dura realidade vivida. Nesse contexto, os ferroviários construíram, em seu imaginário social, o “Bahiminas”, representação que simbolizava o trabalhador negro ferroviário com força institucional suficiente para enfrentar a violência sofrida na EFBM: “Foi na ocupação dos lotes às margens da linha que se construiu uma identidade étnica. O ferroviário apropriou-se do nome Bahiminas como forma de expressão a valores comuns construídos a partir de vivências” (Santos, 2016, p. 33).

A formação do Remanescente Quilombola Margem da Linha esteve, diretamente, relacionada às experiências sociais e laborais dos ferroviários Bahiminas. Compreender esse processo de ocupação é fundamental para perceber como se construíram as referências identitárias da comunidade, tema que será analisado na próxima seção.

3 O Território Negro Margem da Linha

Tendo como referência a categoria “Território Negro”, esta seção busca discutir as práticas comuns construídas no Remanescente Quilombola Margem da Linha, fundadas em redes de solidariedade, bem como as resistências diante da hegemonia branca existente em Teófilo Otoni.

A identidade Bahiminas aproxima-se do que Maria de Lourdes Bandeira (1991) entende como “Território Negro”. Segundo Bandeira, a construção da territorialidade negra envolve uma rede de solidariedade baseada na reciprocidade e no igualitarismo, constituindo uma estratégia de enfrentar os valores brancos. Ao mesmo tempo, forma-se uma identidade étnica em um território construído a partir de relações específicas.

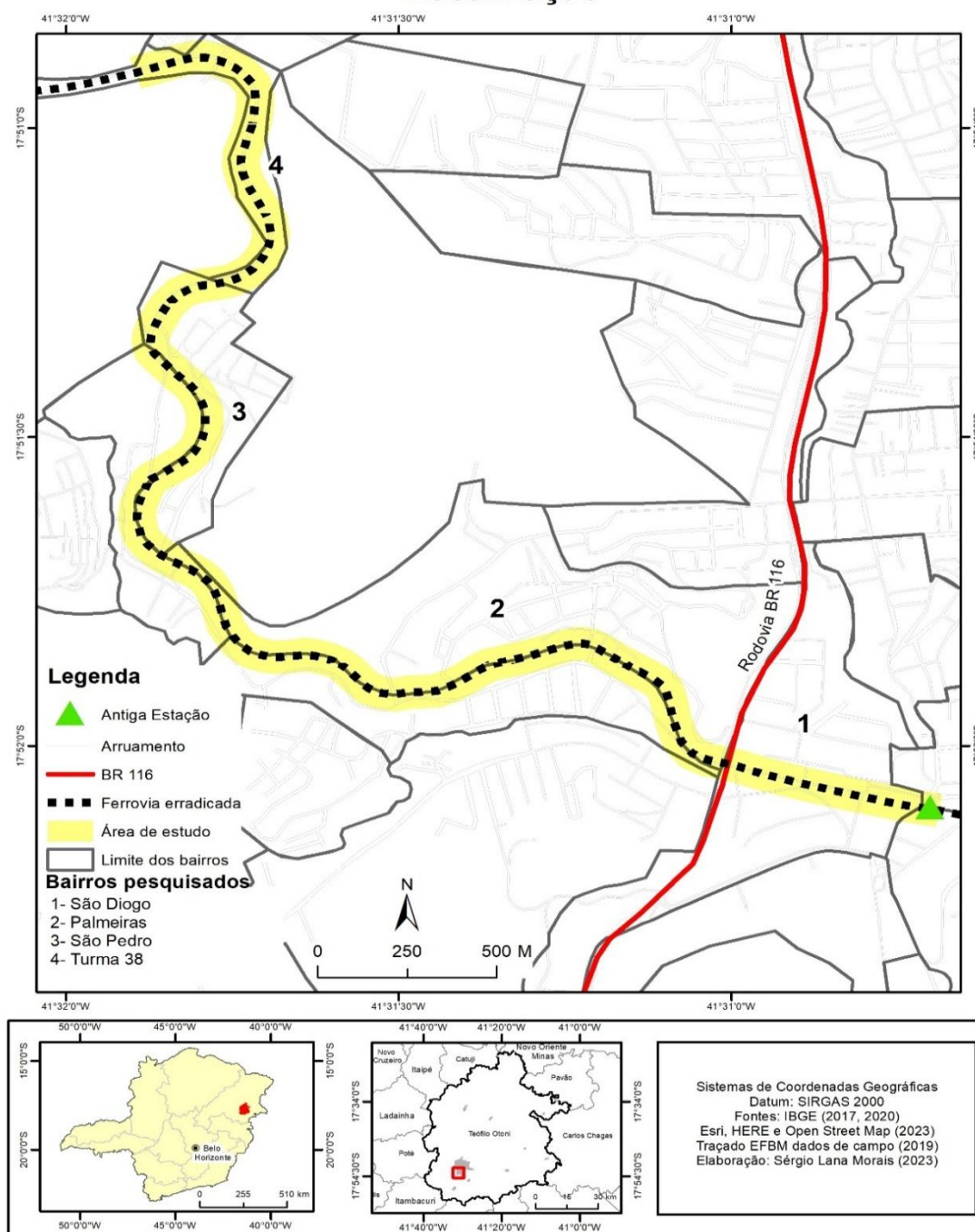
Iniciando-se na área central de Teófilo Otoni, nas proximidades da estação ferroviária – atual terminal rodoviário –, a Margem da Linha estende-se até a extremidade oeste da malha urbana da cidade, nos limites do Bairro Turma 38, em um trajeto aproximado de 4,7 quilômetros. O traçado ocorre, em sua totalidade, pela Rua Júlio Costa, passando pelos atuais bairros São Diogo, Palmeiras, São Pedro e Turma 38 (Figura 3). Alguns elementos ferroviários fazem-se, ainda, presentes na paisagem, como o icônico pontilhão de ferro sobre o rio Todos os Santos e as edificações construídas para o armazenamento de mercadorias e para a manutenção do material de rodante e de tração da Estrada de Ferro Bahia e Minas, no entorno da antiga estação.

Ilka Boaventura Leite (1991) entende que o “Território Negro” está relacionado a uma concentração de negros residindo no mesmo espaço, compartilhando suas afinidades em seu ambiente de convivência, tanto no trabalho quanto em suas relações do cotidiano. Esse território adquire múltiplos sentidos, pois são construções específicas de convivências formadas em experiências e vivências compartilhadas em contextos específicos. São identidades que se tornam comuns, carregadas de representações relacionadas ao sentimento de pertencimento, mesmo que, por vezes,

contraditórias. As interações ocorrem em ambientes múltiplos, como bares, clubes, espaços de convivências públicos, terreiros, dentre outros.

Figura 3 – Localização da comunidade remanescente quilombola da Margem da Linha na cidade de Teófilo Otoni-MG

COMUNIDADE MARGEM DA LINHA EM TEÓFILO OTONI-MG Localização



Fonte: elaboração própria (2023).

Todo esse ambiente descrito por meio da categoria “Território Negro” converge com os espaços de vivências narrados por ferroviários e familiares que viveram ou

ainda vivem na Margem da Linha. Esse espaço de convivência e de trocas fortaleceu essa identidade, criando uma sólida rede de solidariedade. É o que relata a pesquisa de Giffoni (2006): “Todos os ferroviários conheciam todo mundo. Conheciam os familiares de maneira geral, filhos, esposas, eram compadres. Até mesmo o pessoal do bairro que não era ferroviário, mas era integrado na família ferroviária” (Giffoni 2006, p. 268). Ou, como uma viúva de ferroviário descreve: “Todo mundo ajudava todo mundo na vizinhança. Era uma doença, todo mundo acudia. Faltava alguma coisa, o vizinho ‘interava’” (Achtschin Santos, 2016, p. 34). E23, filha de ferroviário, corrobora essa relação de ajuda mútua: “Era uma coisa. Ninguém da Bahiminas passava fome. De acolher filhos dos outros”.

Na narrativa de E7, a definição do/a Bahiminas está, diretamente, relacionada a uma rede de solidariedade e de ajuda mútua. Segundo ela, no cotidiano e nas festividades, a cooperação era sempre presente: “Tudo, tudo. E lá era o seguinte, sexta-feira da Paixão. O que a gente fazia saía dividindo, era aquela troca”. E7 ainda conclui que esses momentos reforçavam o sentimento comunitário:

Era uma pessoa que vivia em comunidade, quase tudo deles era em comum. Se faltava alguma coisa: ‘Ô, cumade, manda isso aí pra mim’. Se tinha uma festa, eles iam casar, minha mãe trabalhava com isso, ela ia fazer seu casamento sem cobrar nada. Era um povo que vivia de partilha. Era muito bonito essa parte aí, sabe? Hoje você não vê isso, a não ser um quilombo organizado [...]. É comunidade. A Bahiminas é ligado à ferrovia, mas, enquanto povo, eles eram um povo que viviam em comunidade. Era um povo que vivia um pelo outro, quer sofria era junto. A alegria, era junto.

Os botecos e os quiosques também faziam parte desse espaço de convivência, sendo muito comuns ao longo da ferrovia. Uma filha de ferroviário recorda: “Meu pai passava todo dia no boteco, ali ficava horas conversando” (Santos, 2016, p. 34). Segundo um filho de um ferroviário, as cachaças com raízes, consideradas medicinais pelos locais, eram famosas. E24, também filho de ferroviário, detalha:

Tinham umas raízes, tipo remédio, as raízes. Tinha folhas também. Seu nhonhô, ele tinha no balcão dele, boa parte do balcão era para as cachaças. Todas elas com alguma coisa medicinal. E era curioso que servia para tudo. ‘Estou com alguma coisa no fígado’. Toma essa. ‘Estou com alguma coisa no rim’. Toma essa. A cachaça era remédio. Quer dizer, não estava ingerindo álcool, estava ingerindo remédio. A venda ficava na subida do Morro do Cemitério.

Esses comércios locais interagiam, firmemente, com os espaços religiosos. Em entrevista, E23 relata que a venda da mãe negociava material para o uso nos terreiros: “Aí as macumbas de Totó. Totó comprava os trens tudo da macumba. Vela, mãe vendia demais aqueles trens. E tinha de tudo. Aqueles tubões de pólvora”. Alguns bares também tomavam a iniciativa de promover as festas carnavalescas. Era famoso

o bar de Hidelbrando, conhecido como Clube Dendê ou Clube Palmeiras, era célebre. O autor compôs diversos sambas, como “*Morro do Feijão Bebido*”, que ainda hoje é lembrado pelos descendentes dos Bahiminas. E23 relata em entrevista o espaço:

Nós tínhamos lá o Dendê, que era o nosso Clube, que nós ajudamos a construir. Seu Hidelbrando que era o diretor, que era o dono, ele era de Helvécia. [Ele] era o dono do terreno, ele morava na frente e era atrás. E era festa bonita.

O carnaval era uma das festividades de maior participação da comunidade na Margem da Linha e tinha um forte apelo entre os moradores, havendo manifestações individuais e desfiles de blocos. E23 descreve a folia: “Tinha um pessoal que vestia, seu Zé Maria vestia de capeta. A mãe de Benedita colocava uma peneira, dona Luzia. E saía os blocos, dentro do bairro mesmo”. E7 reforça esse relato: “[...] era a única festa que mãe dançava os três dias”.

Os festejos carnavalescos na demarcação do “Margem da Linha” não eram uma ação somente de diversão, mas também um ato de resistência. E23 reforça essa territorialização do carnaval: “[...] o carnaval era a maior festividade [...] era só das Palmeira [bairro]. [...] todo mundo saía fantasiado, era só alegria. Eles tinham banda. Às vezes contratavam banda, a Francisco de Paula”. Esse evento tornou-se um espaço de contraposição aos carnavais promovidos pela elite branca do centro-norte da cidade de Teófilo Otoni. E5 aponta para a importância desse enfrentamento cultural ao comentar sobre o carnaval na comunidade: “Era muito bom, nossa, maravilhosa, era coisa assim. Porque parece que o Bahiminas veio mais pra contrapor o branco, né?”.

A cerca de 500 metros da antiga estação ferroviária, localizava-se outro espaço de permanente atividade musical, conhecido como “Baixa dos Pretos”. E7, moradora desse local, descreve o ambiente em entrevista: “Minha família tem muita influência, muita gente. Então, tem muita festa, nós fazíamos muito barulho perto da rua”. Em outra entrevista, E1 chama a atenção para a culinária típica dos ferroviários da Margem da Linha. O pai era maquinista e preparava um tipo de feijoada utilizando-se da fornalha da locomotiva de tração a vapor. Ele abria o compartimento e colocava a panela para cozinhar diretamente na brasa incandescente. Aos poucos, os ingredientes eram adicionados ao feijão carioca: bucho, tripa grossa de porco, jiló, maxixe e banana-da-terra. As partes mais sensíveis, como a dobradinha, eram colocadas mais tarde para evitar que se desmanchassem. Não se utilizava o arroz.

De modo geral, a cozinha Bahiminas era associada ao que se chamava de “comida baiana”. E24 relata: “[...] era baiana, culinária com muita pimenta, azeite de dendê, leite de coco”. E5 enfatiza a presença de uma culinária africana, também referindo-se a ela como baiana: “[...] colocar quiabo na feijoada, diz que isso vem lá da Bahia, lá de Helvécia, entendeu? Quiabo, eu não gosto de quiabo, eu gosto muito de feijoada [...]. Essas comidas baianas, vem de lá, por exemplo, moqueca baiana, né?”. E7 reforça essa referência baiana/afrodescendente presente na culinária do remanescente quilombola “Margem da Linha”:

A culinária nossa é quase toda ligada com o sul da Bahia. A gente tem muita mistura, tempero. A gente gosta muito de coentro. Nossa comida tem muito a ver. Tem influência [...] É a moqueca de peixe, é o arroz, o feijão. É tripa de boi, é tripa de porco. Esses trem a gente comia muito, né? Dobradinha. A comida é muito voltada pra raça negra mesmo, sabe?

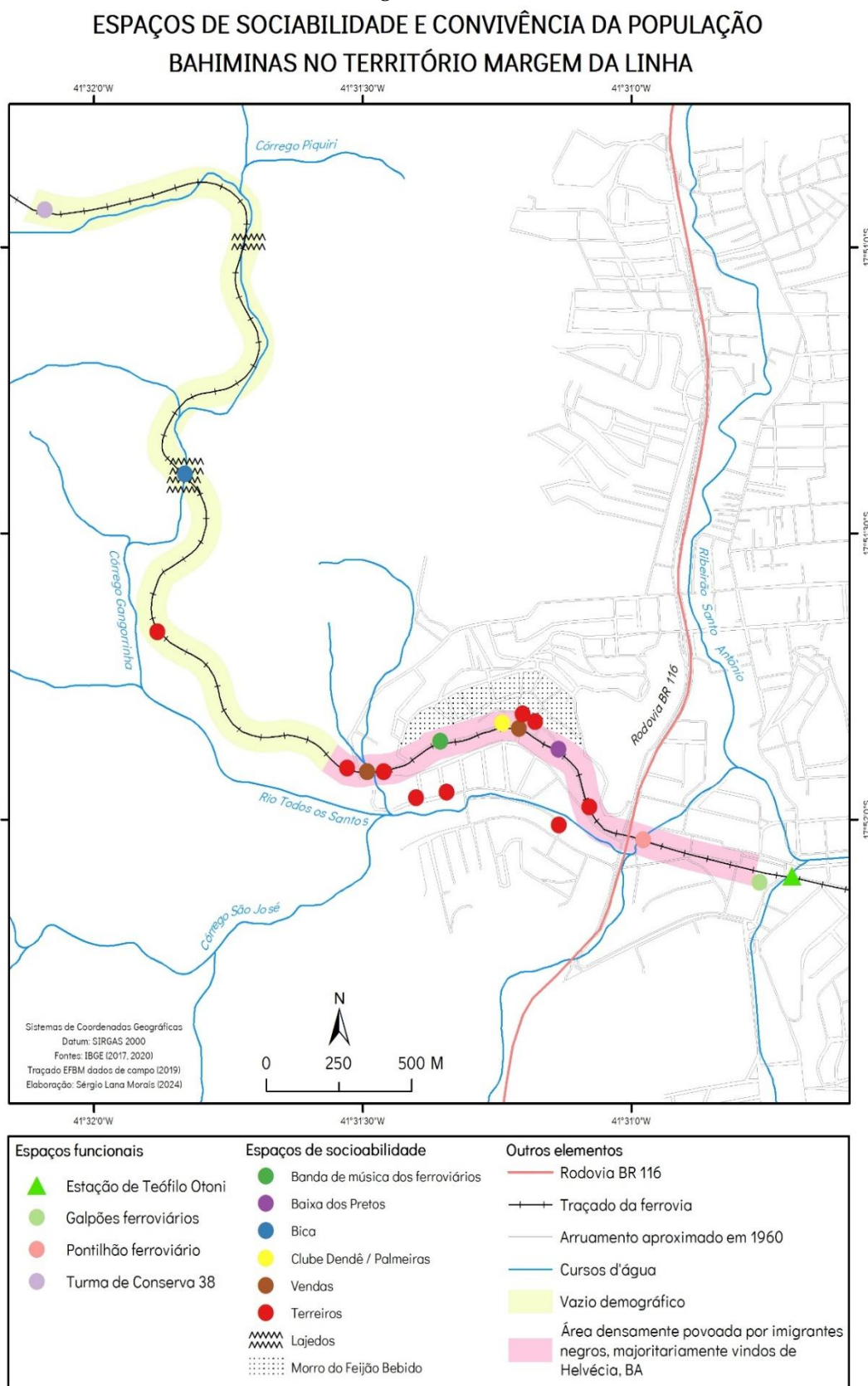
Ao mesmo tempo em que a especificidade da culinária identificava a comunidade, o rito, durante as refeições, reforçava a interação e a sociabilidade, momentos de convivência que preservavam a cultura Bahiminas. Filho de ferroviário, E24 rememora: “As famílias se convidavam muito, para almoço, para passar o dia, para uma hora dançante”. E21, filha de Bahiminas, expressa também essa conduta:

Começava sexta-feira. Geralmente mãe leva nós todos. Chegava lá tinha o café, biscoito. Meu tio, mesmo, adorava descascar laranja. Dava a gente, todo mundo, a laranja descascada. Isso começa na sexta-feira a tarde. Aí, o quê que acontece? Porque na casa desse pessoal sempre existiu bancos compridos. Eu sempre gostei de dormir cedo. Aí os casos não acabavam. Eu dormia naqueles bancos. Pra vir embora, eu vinha chorando o tempo inteiro. Eu era criança.

Os espaços destinados à sociabilidade eram, também, moldados pelos ambientes naturais (Figura 4). Ao longo do Córrego Piquiri¹⁴, afluente do rio Todos os Santos, que acompanha parte da Margem da Linha, as quedas d’água e os lajedos tornavam-se locais para lavar roupa, tanto das famílias dos Bahiminas quanto para os brancos da região central da cidade. As lavadeiras, companheiras, geralmente, dos ferroviários, utilizavam-se dos lajedos para lavar e secar as roupas, levando consigo os filhos e filhas, que ali ajudavam e, também, brincavam no córrego durante a jornada de trabalho das mães.

¹⁴ A toponímia “Córrego Piquiri” não foi identificada na Carta Topográfica SE-24-V-C-IV (Escala de 1:100.000) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que abrange a área pesquisada. De acordo com essa carta, o afluente do rio Todos os Santos, ao longo do qual os trilhos da Estrada de Ferro Bahia e Minas estendiam-se, é denominado de “Córrego Gangorrinha”. Inclusive, um bairro nas imediações recebe a mesma designação, bem como o conjunto de antigos túneis ferroviários localizados alguns quilômetros a montante (Morais; Costa; Porto, 2022).

Figura 4 - Espaços de sociabilidade e convivência da população Bahiminas no território Margem da Linha



Fonte: elaboração própria (2024).

A religiosidade territorial assumia, também, na comunidade Margem da Linha, importante papel de resistência. E1, morador das primeiras casas do remanescente de quilombola, comenta sobre os terreiros: “Ali no Morro do Feijão Bebido é que tinha. Que era um batuque no final de semana [...]. Tinha um do outro lado perto do rio, que era onde tinha uma Maria Cigana. Batia tambor lá, também”. Segundo os entrevistados, Maria Cigana, Dona Santa e Totó eram os terreiros mais tradicionais, mas ao longo do território Margem da Linha ouviam-se os tambores por todos os lados. Questionados em entrevista sobre a existência de terreiros, os filhos do ex-ferroviário apelidado de “Pretinho”, responderam:

E23: tinha muito. Lá em cima tinha Totó. Dona Santa. Dora, não tinha não, né?

E20: era tudo da família. Em baixo tinha Maria Cigana.

Entrevistador: vocês participavam de Cosme e Damião?

E19: ah, rapaz! Demais.

E23: lá em casa a gente subia. Tinha macumba todo sábado.

E19: até tambor eu já bati lá.

Entre as datas religiosas celebradas pela comunidade da Margem da Linha, o dia de Cosme e Damião era, especialmente, marcante. Comemorado em 27 de setembro, no Brasil, (ou em 26 de setembro, segundo a tradição católica), tem uma forte relação com as religiões de matriz africana, como o Candomblé e a Umbanda. Nessas tradições, os santos católicos são sincretizados com entidades espirituais chamadas de Ibejis, que são orixás gêmeos associados à infância, à alegria, à proteção das crianças e à fartura. E7 recorda das visitas ao terreiro no dia dedicado ao culto dos santos mártires, sendo representativos de grande alegria e união comunitária:

[...] a gente ia. Não podia deixar de ir não. Eu lembro do caruru¹⁵ [risos longos]. O Cosme e Damião tinha muito doce. Dava muito caruru pra gente comer. A gente, você tá é doido, a gente não podia perder, não [...] pegavam aqueles espíritos infantis, de Cosme e Damião [...] e levava doce e comia doce, bala. Muito doce. Tinha comida afro. Era o caruru, comida com coco. Era muita fartura.

No entanto, foi no enfrentamento com a polícia que a imagem do Bahiminas adquiriu representação de maior vigor. A expressão “Polícia não gosta de Bahiminas e Bahiminas não gosta de polícia” refletia a face mais visível desse embate (Santos, 2016). De acordo com esse pesquisador, a força repressora policial, representando a ordem excludente, atendia aos interesses da elite branca de Teófilo Otoni. Ainda segundo Achtschin Santos, são comuns termos expressos pelos ferroviários: “[...] em briga de Bahiminas nem polícia se mete [ou] Bahiminas é contra a polícia e a polícia contra Bahiminas” (Achtschin Santos, 2016, p. 34). As expressões traduziam a tensão permanente entre o sistema repressivo e o território ocupado pelos trabalhadores

¹⁵ Prato típico de origem africana, que tem como ingredientes principais o quiabo e o azeite de dendê.

negros da Margem da Linha. Esses dizeres expressavam um sentimento coletivo daqueles que partilhavam um inimigo comum, em uma posição de enfrentamento, simbolizando a posição de resistência do grupo.

De acordo com E20, filho de ferroviário: “A polícia não entrava nas Palmeiras, não”. Em entrevista, E5 confirma essa autonomia territorial dos Bahiminas em relação à polícia¹⁶:

Realmente a Polícia Militar não entrava no bairro das Palmeiras sem não pedir licença. É verdade. Isso é verdade, isso não é eu que estou falando, não entrava no bairro das palmeiras. Aí criou-se essa celeuma, né? Polícia e Bahiminas e tal. Onde juntavam essa briga de cão e gato.

Os relatos acerca dos conflitos são reproduzidos pela memória dos ex-ferroviários e seus familiares de modo permanente. Na pesquisa de Giffoni (2006), um Bahiminas relatou, em meados do século XX, a morte de um policial em um espaço de entretenimento nos arredores da Margem da Linha. O silêncio dos presentes, mesmo cientes do autor do crime, demonstra a forte cumplicidade entre os membros do grupo Bahiminas.

No início do ano de 1960, um confronto entre policiais e ferroviários tornou-se uma narrativa reproduzida de modo permanente, um símbolo de resistência dos Bahiminas. Um jovem trabalhador da EFBM foi assassinado por um policial. O corpo do ferroviário foi colocado em um caminhão, que circulou pelas ruas da cidade, e em seguida ficou exposto no saguão da Prefeitura. À época, a cadeia pública e a prefeitura estavam localizadas no centro da cidade, separadas por uma distância inferior a dez metros. Armados, os ferroviários cercaram a cadeia. E8, filho de um Bahiminas, descreve o ocorrido:

Esse fato aconteceu em janeiro de 60. Mataram o filho, falava-se assim, o filho de uma viúva. Parece que morava naquele lado das Palmeiras. Mas certo é que ele foi morto pela polícia, na Rua Francisco Sá, que era zona boêmia. Não sei o que houve, a polícia matou o cara lá. Pois bem, aquele dia, que não posso dizer que dia de janeiro, mas sei que foi em janeiro, a cidade amanheceu naquela situação triste e em revolução. Em revolução [...] Quando faz mais para parte da noite, qual foi o comentário que correu: ferroviários vão invadir a Bahiminas e pegar dinamite para dinamitar a cadeia e a delegacia. Se foi isso ou não, foi o que foi ouvido na hora.

¹⁶ Em outros espaços laborais da ferrovia Bahia e Minas, como na cidade de Ladainha, onde existia uma Vila Operária nas imediações da Oficinas de montagem e manutenção de locomotivas, a sólida união da classe ferroviária também se fazia presente. Relatos coletados por Moraes (2025) corroboram esta afirmação ao evidenciar a importância que o Chefe das Oficinas desempenhava naquele espaço, sendo até mesmo mais relevante que das próprias forças de segurança instituídas.

O confronto resultou em mais duas mortes¹⁷. Em entrevista, E5 faz o seu registro do fato: “Eles falam ‘a revolta dos Bahiminas’. Por que? Mataram Toninho e com isso acabaram matando mais dois. Aí os Bahiminas pegaram e falaram, ‘vamos botar para quebrar’”. O enfrentamento cessou somente com a chegada de policiais vindo de outras regiões. Segundo E8: “[...] no dia seguinte chegou a polícia [...] que veio de Governador Valadares para cá. Os daqui todos eles foram embora, todo mundo”.

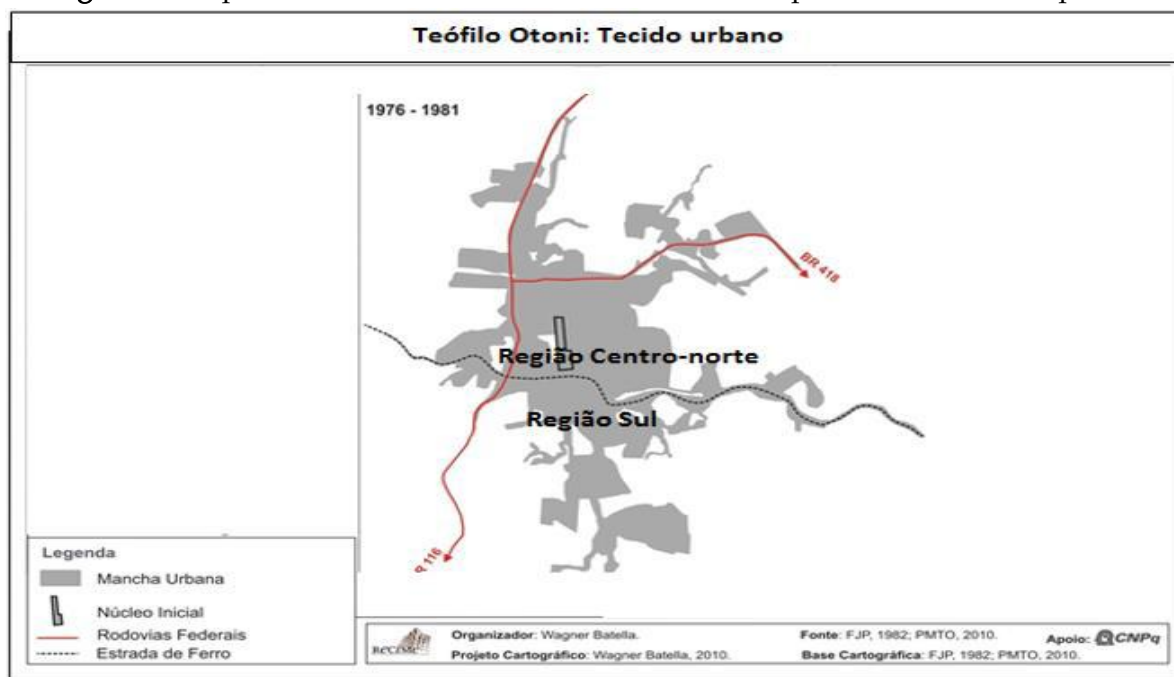
Buscou-se compreender, nesta seção, que a relação entre a comunidade Margem da Linha e a categoria Território Negro manifesta-se nas experiências coletivas surgidas no cotidiano, bem como nas práticas culturais compartilhadas. A cultura Bahiminas torna-se, assim, um elemento de afirmação étnica e de resistência. A partir dessa perspectiva, a próxima seção tratará da reação da população branca diante desse cenário.

4 Lugar de branco e negação da negritude

A seção aborda a reação da elite branca teófilo-otonense diante do fortalecimento da cultura Bahiminas, bem como as consequências da desativação da Estrada de Ferro Bahia e Minas para a comunidade Margem da Linha.

A violência por parte da elite branca contra a comunidade negra não se restringia ao ambiente de trabalho ou à repressão policial, mas também se manifestava no espaço de vivências da cidade de Teófilo Otoni (Achtschin Santos, 2016). Essa segregação espacial ficou bem definida, sendo a zona sul o local de residência da população majoritariamente negra, e a região central e a porção norte ocupadas por segmentos de maioria branca, local de moradia de proprietários rurais, comerciantes e profissionais liberais (Figura 5). A partir desses segmentos sociais, emergiu um discurso preconceituoso que buscava construir uma narrativa excludente em relação ao território de convivência da população negra na zona sul.

¹⁷ O jornal mineiro “Estado de Minas”, na edição de 04 de fevereiro de 1960, estampou em primeira página a manchete “Três mortos nos distúrbios de Teófilo Otoni” (TRÊS mortes nos distúrbios de Teófilo Otoni. *Estado de Minas*, Belo Horizonte, ano 30, n. 13.167, 4 fev. 1960).

Figura 5 – Expansão do tecido urbano de Teófilo Otoni a partir do seu núcleo primaz

Fonte: Batella (2013).

Esses grupos assemelham-se ao que Bento (2002) denomina de “Lugar de Branco”: espaços de representações que negam e buscam inviabilizar as manifestações negras. A partir dos discursos dessa elite teófilo-otonense, construiu-se uma imagem do Bahiminas como arruaceiros, contrários à ordem e inclinados a práticas ilícitas (Achtschin Santos, 2016). Exemplo dessa narrativa é a publicação de um artigo do jornal “Tribuna Estudantil” de agosto-setembro de 1954. Esse periódico, produzido por jovens estudantes de um colégio de perfil conservador e elitizado, solicitava maior rigor policial em espaços de convivência dos Bahiminas, referindo-se a eles como “desordeiros e avalentoados¹⁸”. O relato de um engenheiro da EFBM, reproduzido por Giffoni (2006), corrobora essa perspectiva: “A corrupção era na baixa camada [...] Saía uma carga por exemplo de farinha de trigo de Teófilo Otoni para Nanuque, em Nanuque a carga tinha sumido” (Giffoni, 2006, p. 243).

Em 1966, a EFBM foi desativada, trazendo mudanças profundas nas relações de convivência da Margem da Linha. Uma grande quantidade de ferroviários foi transferida para outras localidades de Minas Gerais e, até mesmo, para outros estados, já que a Viação Férrea Centro-Oeste mantinha milhares de quilômetros em condições operacionais no Rio de Janeiro e em Goiás (Moraes, 2025). E23 relata que “[...] a maioria do pessoal da Margem da Linha foi para Divinópolis: tio Ozório, tio Zezinho, tio Vadinho. Tudo Bahiminas, tudo para Divinópolis”. Uma frase dita por E7, em entrevista, resume essa situação: “Depois que foram transferidos e tal, acabou isso [fazendo referência à rede de solidariedade na Margem da Linha]”.

¹⁸ *Tribuna Estudantil*. Teófilo Otoni-MG, n. 8, ago./set. 1954.

Com essa migração compulsória dos Bahiminas para outras regiões, consolidou-se uma representação branca em torno da ferrovia (Achtschin Santos, 2016). De acordo com Souza (2011), a memória, na esfera pública, é uma ferramenta de “apagamento”, que produz referências de patrimônios que pertencem a uma minoria. Essa memória é imposta com objetivo de eliminar as diferenças, sacralizando símbolos que refletem os valores de grupos hegemônicos. Nesse contexto, foi construído um lugar de memória branca, trazendo lembranças de viagens agradáveis e experiências de uma elite que usava os trilhos para suas viagens rumo ao litoral durante as férias de verão.

Pelo que se parece, a origem dessa memória sobre a Bahia e Minas estigmatizada e direcionada à elite regional tem relação com a publicação da reportagem de Fernando Brant na Revista “O Cruzeiro”, que contribuiu com este enredo, tendo em vista que o periódico possuía grande capilaridade na sociedade devido a sua abrangência e alcance. As canções de Milton Nascimento acerca da temática ferroviária, a exemplo de “Ponta de Areia”, “Último Trem”, “Encontros e despedidas” e “Maria, Maria” podem ter contribuído, igualmente, para essa visão nostálgica, melancólica e saudosista acerca dessa ferrovia.

Segundo Achtschin Santos (2016), utilizou-se um “tempo de antes”, substituindo “o” Bahiminas pela “a” Bahiminas”. Essa substituição – “a” como referência à máquina – negava e invisibilizava a existência e as representações negras d’“o” Bahiminas. A bandeira da cidade de Teófilo Otoni, criada, exatamente, em 1966, com as cores da Alemanha, é um exemplo de materialização desse apagamento (Figura 6). No centro da cidade, ergueu-se também uma praça denominada Germânica, com um monumento representando uma família de imigrantes alemães (Figura 7).

Figura 6 – Bandeira do município de Teófilo Otoni com a disposição das cores idênticas à bandeira alemã



Fonte: Achtschin Santos (2016).

Figura 7 – Monumento da família alemã na Praça Germânica em Teófilo Otoni



Fonte: Achtschin Santos (2016).

Por outro lado, o monumento instalado na Praça Tiradentes, no centro da cidade, que poderia simbolizar toda a herança da comunidade “Margem da Linha”, é uma máquina (Figura 8). Esse elemento reproduz a desumanização dos negros e negras. Em meio a esses marcos brancos e discursos carregados de estigmatização construídos pela sociedade branca, ocorreram dificuldades internas dos Bahiminas em assumir o sentimento de pertencimento do território.

Figura 8 – Monumento em homenagem à EFBM, na Praça Tiradentes. A lendária “Pojixá” foi a terceira locomotiva a trafegar pelos trilhos da Bahia e Minas



Fonte: Achtschin Santos (2016).

As representações construídas pela elite branca, concomitantemente ao fechamento da ferrovia, fragilizaram as redes de sociabilidade Bahiminas, dificultando

a permanência da memória negra no espaço urbano de Teófilo Otoni. Contudo, as lembranças coletivas permaneceram vivas entre os moradores e descendentes da comunidade Margem da Linha, aspecto tratado na próxima seção.

5 A ACFBM, o resgate da memória Bahiminas e o reconhecimento do remanescente quilombola Margem da Linha

Serão analisadas, nesta seção, algumas iniciativas voltadas ao resgate da memória negra Bahiminas diante das transformações sociais e culturais ocorridas no território ao longo das últimas décadas. Busca-se compreender de que maneira ações de valorização da identidade quilombola têm contribuído para a preservação das memórias coletivas e para o fortalecimento do sentimento de pertencimento da comunidade Margem da Linha.

A criação da Associação Cultural Ferroviário Bahia-Minas (ACFBM), em 25 de maio de 1997, surgiu dentro da perspectiva branca, trazendo uma memória construída a partir da perspectiva dessa elite. No entanto, a própria localização da sede da ACFBM, na Rua Júlio Costa, nº 61, está encravada no território do remanescente quilombola da Margem da Linha. O espaço abriga alguns objetos de relevante valor histórico, doados por familiares de ex-ferroviários e pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), conforme consta no Termo de Transferência do IPHAN nº 227/2012¹⁹. O pequeno acervo inclui documentos do departamento de pessoal da ferrovia, carteiras de trabalho de ex-ferroviários, identidades funcionais, relatórios financeiros da companhia, uma flâmula do time de futebol dos ferroviários, apito de estação, lanterna de sinalização, bagageiro, sino de estação, um carimbador de bilhetes, relógio carrilhão, fotografias, telas representando cenas do cotidiano ferroviário e algumas publicações sobre a ferrovia. Apesar de seu grande valor histórico para o Mucuri, problemas estruturais na cobertura do imóvel e dificuldades na gestão estavam colocando em risco a integridade do acervo, como evidenciado por Moraes, Costa e Porto (2022).

Com a posse de uma nova diretoria da ACFBM, em dezembro de 2022, composta inteiramente por mulheres negras, busca-se restabelecer a cultura produzida pelos afrodescendentes. Por meio dessa associação, tem-se fortalecido um movimento para resgatar a memória negra dos Bahiminas, superando essa leitura até então construída, baseada em um universo masculino. Nesse novo contexto, destaca-se o protagonismo das mulheres do Território Margem da Linha.

Diversas atividades vêm sendo realizadas para resgatar a memória dos Bahiminas, incluindo o foco nas músicas produzidas no território. O Coral Vozes da Bahia e Minas, criado em 20 de novembro 2022, tem como objetivo reaver as diversas expressões musicais produzidas na Margem da Linha. Um exemplo é o samba, tendo como um dos autores o ferroviário Bahiminas Rosalvo, criado durante os batuques do

¹⁹ INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Termo de transferência nº 227/2012*. Belo Horizonte: IPHAN, Unidade Regional de Belo Horizonte, 2012.

carnaval. A música descreve o local onde viviam os ferroviários, chamado de Morro do Feijão Bebido:

*Moro num morro onde tem batucada
Só tem macumba e a coisa é animada
O clima é bom e os cabras são sabidos
Moro no morro do Feijão Bebido (BIS)*

*Não tem Chacrinha, nem quadrilhas de malandros
Tem mulatas faceiras, na subida da ladeira
Vamos sambar, que o samba é o nosso troféu
Quem mora no Feijão Bebido
Mora pertinho do céu (BIS)*

*Ai, ai, ai, chegou a hora de nosso bloco sair
Para sambar nossas quadrilhas são fortes
Para sambar, para sorrir
Para gingar com satisfação,
O Feijão Bebido não é sopa não*

O topônimo “Feijão Bebido” refere-se ao local onde hoje está situado o Bairro Frei Dimas, localizado, paralelamente, à Rua Júlio Costa. A denominação foi uma forma de criticar as condições precárias de seus moradores, que, muitas vezes, não tinham acesso à quantidade necessária de feijão para se alimentar adequadamente, vivendo do caldo que conseguiam adquirir. Outra versão para o nome, não menos crítica, era a semelhança que o feijão tinha da lama que descia pela encosta em tempos de chuva. Na letra do samba, a descrição das manifestações do território negro é evidente. A religiosidade de matriz africana, com batuques e terreiros, e o samba, como parte do cotidiano dos moradores do Margem da Linha, são marcas da cultura local. Ao mesmo tempo, ao enfatizar que não há “quadrilha de malandros”, o samba procura romper com o estigma de malandragem atribuído aos Bahiminas por parte da elite branca de Teófilo Otoni.

Na tentativa de resgatar a memória da comunidade Margem da Linha, percebe-se que o referencial identitário desse coletivo permanece vivo. Ainda que tenham ocorrido movimentos de apagamento da memória negra, além das profundas transformações urbanas verificadas a partir de 1966, as representações compartilhadas por homens e mulheres Bahiminas mantiveram-se preservadas por meio das lembranças coletivas, das práticas culturais, da religiosidade, da musicalidade e das relações de solidariedade construídas no território. Nesse contexto, o reconhecimento da Margem da Linha como remanescente quilombola representa não apenas uma conquista política e simbólica, mas também uma importante estratégia de valorização da memória afrodescendente em Teófilo Otoni.

6 Considerações finais

O remanescente quilombola Margem da Linha é, hoje, o único no Brasil originado por intermédio de família de ferroviários. No território, ao longo da atual Rua Júlio Costa e de seu entorno, desenvolveu-se uma cultura Bahiminas com características muito peculiares. O ser Bahiminas, ao mesmo tempo em que carrega a identificação de uma comunidade, simboliza, também, a resistência contra a tentativa de imposição da hegemonia branca. É fundamental, para o resgate da memória afrodescendente do Vale do Mucuri, identificar as manifestações ainda presentes nesse território negro, bem como buscar as expressões que foram sobrepostas e apagadas pela secular hegemonia branca.

Como demonstrado, apesar das transformações sociais e urbanas ocorridas ao longo das décadas, ainda é possível identificar características fundamentais desse território negro. A identidade Bahiminas, formada a partir da trajetória dos ferroviários e de seus descendentes, permanece viva em aspectos múltiplos, como nas redes de solidariedade, na religiosidade de matriz africana, na culinária tradicional e nas manifestações culturais, como o samba e o carnaval. O conceito de quilombola, adotado nesta pesquisa, não se restringe ao passado de fuga e resistência contra a escravidão, mas compreende um processo dinâmico de construção identitária e territorial. Mesmo diante da dissolução parcial das antigas redes de sociabilidade, devido à desativação da ferrovia e à migração compulsória de muitos moradores, os laços comunitários e as memórias coletivas ainda se fazem presentes.

Resgatar a tradição quilombola possui um sentido político, de solidariedade e de fortalecimento do sentimento de comunidade. A entrevistada E7 relata a continuidade dessa conduta ao expor sua convivência com a vizinhança da atual moradia, fora do Margem da Linha: “Eu ainda faço isso aqui até hoje, né? Eu trouxe um hábito que não tinha aqui. As vizinhas fazem os pratos e vai dividindo. Então, lá era desse jeito. Era muito unido o povo, sabe?”. Significa entender que essas manifestações precisam ser resgatadas. Salvaguardar a identidade do Remanescente Quilombola Margem da Linha é de extrema importância para a comunidade negra de Teófilo Otoni e região. O resgate da memória de pretos e pretas é uma dívida histórica diante de um passado fundado, até então, exclusivamente, sob a perspectiva produzida pela população branca.

Dessa forma, pode-se evidenciar que as características quilombolas ainda são encontradas na Margem da Linha, tanto nas práticas culturais e sociais quanto na memória coletiva dos moradores e dos descendentes dos ferroviários Bahiminas. Entretanto, a sua continuidade dependerá de ações que assegurem a valorização e a permanência dessas tradições, reforçando a luta por reconhecimento e preservação do território negro na cidade de Teófilo Otoni – estas são, possivelmente, importantes frentes para a realização de pesquisas futuras.

Agradecimentos

Expressamos a nossa gratidão aos moradores e moradoras da comunidade Margem da Linha, especialmente aos ferroviários, ferroviárias e os seus descendentes, que compartilharam memórias, vivências e histórias fundamentais para a realização desta pesquisa. Agradecemos, ainda, à Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM) e à Pró-Reitoria de Pesquisa, Pós-Graduação e Inovação do Instituto Federal do Norte de Minas Gerais (IFNMG) pelo apoio institucional ao desenvolvimento da pesquisa.

Notas sobre a autoria

Márcio Achtschin Santos é Doutor em História e Cultura Política pela UFMG (2013) e pós doutorado em História pela UFMG (2020). Tem experiência na área de Ciência Política, História, Antropologia e Sociologia. Em Ciência Política, com ênfase em poder, cultura política e Instituições Políticas. Em História, com ênfase em Teoria e Metodologia em História e História do Brasil, atuando também nos seguintes temas: História regional, educação patrimonial, patrimônio histórico, História de Minas Gerais e ocupação do Mucuri. As pesquisas envolvendo a Antropologia abordam as representações, especialmente imaginário e mito. Em Sociologia, com ênfase nos três autores clássicos e, na contemporaneidade, Pierre Bourdieu.

Sérgio Lana Moraes é Doutor em Geografia - Tratamento da Informação Espacial pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-MG). Mestre em Sustentabilidade Socioeconômica e Ambiental pela Universidade Federal de Ouro Preto (2014). Possui pós-graduação Lato Sensu em Educação Ambiental como estratégia para a sustentabilidade local pela UFOP (2008) e graduação em Geografia pelo Centro Universitário do Leste de Minas Gerais - UNILESTE/MG (2006). Atualmente é professor da carreira EBTT de Geografia na Rede Federal de Ensino. Tem desenvolvido pesquisas que versam sobre as temáticas geografia histórica, patrimônio cultural ferroviário e geografia cultural.

Referências

a) Jornais

ARBITRARIEDADES de um engenheiro da Bahia e Minas: um protesto do Sindicato dos operarios dessa estrada. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, ano 37, n. 13.291, 10 mar. 1938.

FIM de uma greve: o accordo para a solução definitiva da que foi verificada na E.F. Bahia e Minas. *Correio da Manhã*. Rio de Janeiro, ano 34, n. 12.190, 22 ago. 1934.

TRÊS mortes nos distúrbios de Teófilo Otoni. *Estado de Minas*, Belo Horizonte, ano 30, n. 13.167, 4 fev. 1960.

Tribuna Estudantil, Teófilo Otoni-MG, n. 8, ago./set. 1954.

b) Outros documentos

ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS. *Boletim do Pessoal SRP 47*. Teófilo Otoni: Oficinas gráficas da E. F. Bahia e Minas, ano 8, n. 384, p. 102-123, 21 fev. 1946.

ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS. *Boletim do Pessoal SRP 47*. Teófilo Otoni: Oficinas gráficas da E. F. Bahia e Minas, ano 13, n. 404, p. 34-44, 21 jan. 1951.

ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS. *Boletim do Pessoal SRP 47*. Teófilo Otoni: Oficinas gráficas da E. F. Bahia e Minas, ano 14, n. 451, p. 124-128, 11 mai. 1952.

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

c) Bibliografia

ABREU, Maurício de Almeida. Reencontrando a antiga cidade de São Sebastião. *Revista Cidades*, v. 2, n. 4, p. 189-220, 2005. Disponível em: <https://periodicos.uuffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12599> Acesso em: 6 jan. 2025.

ACHTSCHIN SANTOS, Márcio Achtschin. As Lentes republicanas do jornal “Nova Philadelphia”: fragmentos da vida política, social e econômica da cidade de Teófilo Otoni e região no final do século XIX. *Revista Vozes dos Vales*, n. 11, ano 6, maio 2017. Disponível em: <https://museuvirtualvaledomucuri.com.br/wp-content/uploads/2022/05/Marcio0702.pdf> Acesso em: 10 maio 2026.

ACHTSCHIN SANTOS, Márcio Achtschin. Nas margens da linha: território negro e o lugar do branco na ocupação urbana na cidade de Teófilo Otoni em meados do séc. XX. *Revista Espinhaço*, ano 5, p. 30-38, 2016. Disponível em: <https://revistas.ufvjm.edu.br/revista-espinhaco/article/view/80> Acesso em: 17 dez. 2024.

BANDEIRA, Maria de Lourdes. Terras negras: invisibilidade expropriadora. *Textos e debates*, v. 1, n. 2, p. 7-24, 1991.

BATELLA, Wagner Barbosa. *Os limiares das cidades médias: reflexões a partir da cidade de Teófilo Otoni-MG*. 2013. 228 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2013.

BENTO, Maria Aparecida Silva. Branqueamento e branquitude no Brasil. In: CARONE, Iray; Bento, Maria Aparecida Silva (org.). *Psicologia social do racismo: estudos sobre branquitude e branqueamento no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 2002. p. 25-58.

BRASIL. [Constituição (1988)]. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

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

LAMBERTI, Luana. Language ideologies and dialect shift in Helvécian Portuguese. *Sociolinguística*, v. 38, n. 1, p. 77-103, 2024. Disponível em: <https://dr.lib.iastate.edu/handle/20.500.12876/kv7km2Rv> Acesso em: 18 dez. 2024.

LEITE, Ilka Boaventura. Território negro em área rural e urbana: algumas questões. *Textos e debates*, v. 1, n. 2, p. 39-46, 1991.

MARQUES, Carlos Eduardo. De Quilombos a quilombolas: notas sobre um processo histórico-etnográfico. *Revista de Antropologia*, São Paulo, v. 52, n. 1, p. 340-374, 2009. Disponível em: <https://revistas.usp.br/ra/article/view/27338> Acesso em: 6 jan. 2025.

MORAIS, Sérgio Lana. *Fim da linha*: materialidades e imaterialidades da Estrada de Ferro Bahia e Minas na paisagem do município de Ladainha-MG. 2025. 342 f. Tese (Doutorado em Geografia - Tratamento da Informação Espacial) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2025.

MORAIS, Sérgio Lana; COSTA, Alfredo; PORTO, Gil Carlos Silveira. Estrada de ferro Bahia-Minas: materialidades remanescentes na paisagem do município de Teófilo Otoni, Minas Gerais. *Revista Espinhaço*, v. 11, n. 1, 2022. Disponível em: <https://revistas.ufvjm.edu.br/revista-espinhaco/article/view/185> Acesso em: 6 jan. 2025

NASCIMENTO, Abdias. *O quilombismo*: documentos de uma militância pan-africanista. Petrópolis: Vozes, 1980.

OLIVEIRA, Paulo Vinícius Brito dos Santos. Quilombo de Helvécia: do reconhecimento à luta pela preservação da memória local (2004-2013). *Escrita da História*, v. 9, n. 17, p. 1-33, 2022. Disponível em: <https://www.escritadahistoria.com/2024/01/quilombo-de-helvecia-do-reconhecimento.html> Acesso em: 6 jan. 2025.

SOUZA, S. L. Outras memórias, outras histórias: da invisibilidade social à multiplicidade do vivido. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – ANPUH, 26., 2011, São Paulo. *Anais [...]*. São Paulo, 2011. p. 1-12. Disponível em: https://snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300874730_ARQUIVO_TEXTOA_NPUH2011-OUTRAHISTORIASOUTRASMEMORIAS.pdf Acesso em: 6 jan. 2025.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Questões metodológicas na Geografia Urbana Histórica. *Geotextos*, Salvador, v. 5, n. 2, p. 147-157, 2009. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/3791> Acesso em: 6 jan. 2025.