

PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: O VALOR DO ESPAÇO NA FERROVIA VITÓRIA A MINAS

Tamara Lopes Teixeira

Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFES
(Universidade Federal do Espírito Santo). E-mail: ta_lopes@yahoo.com.br

Nelson Pôrto Ribeiro

Doutor em História pela UFRJ (Universidade Federal do Rio de Janeiro) com Pós-doutorado junto à Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa. Professor Associado do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFES (Universidade Federal do Espírito Santo).
E-mail: nelsonporto.ufes@gmail.com

Resumo

Este artigo pretende refletir sobre os processos sociais na valorização do espaço ferroviário, analisando forças produtivas e modo de produção; circulação e espacialidade; velocidade e escala produtiva, sobretudo, nos núcleos urbanos consolidados a partir da construção da Ferrovia Vitória a Minas, proporcionando um debate no âmbito da discussão sobre valor e trabalho, como categorias essenciais à materialidade social. A criação de valor para áreas fundamentalmente industriais e, em plena atividade, a exemplo da Ferrovia Vitória a Minas reflete a relação valor-espaço como desdobramento do trabalho humano. Assim, verifica-se que o critério de valorização da Ferrovia e localidades, em questão, reside na produção de mercadoria associada a uma intensa circulação, ampliando assim, a importância da espacialidade. Além de pesquisas bibliográficas, foi necessário desenvolver um estudo de valor-espaço da Ferrovia para delimitar as áreas de influência e analisar os processos de valorização do Patrimônio Industrial.

Palavras-chave: Patrimônio Industrial; Ferrovia Vitória a Minas; Valor do espaço.

Valor do espaço no contexto industrial: modo de produção e trabalho

A aceção de *valor* nos processos de engajamento para preservação de exemplares arquitetônicos e urbanísticos pressupõe, sob o preceito do capitalismo, transformações profundas nas relações sociais e econômicas. Para além das atribuições de valor com vistas à preservação da história e das relações sociais desenvolvidas em uma localidade, o aspecto produtivo associado ao trabalho humano se apresenta com

fundamental contribuição para se preservar edificações ou conjuntos de edificações, como herança do patrimônio industrial¹.

No enfoque da cidade capitalista, Costa e Moraes (1987) afirmam que a consolidação de um novo modo produtivo não se restringe a uma evolução na escala produtiva ou de espaços correlatos a ele, pelo contrário, esses espaços ou elementos conformadores da cidade, como edifícios, ruas e praças e quaisquer outras materialidades da cidade transcendem em muito àquilo que nos é apresentado pela observação de seu aspecto físico, trata-se de um desdobramento do modo produtivo.

Eles ressaltam ainda que a cidade capitalista representa para o capital, o objeto e o meio pelo qual incide a realização de lucros, sendo essa, a condição geral de reprodução da produção, sustentando os processos capitalistas recorrentes na cidade. Com isso, as ações de forças produtivas e econômicas interferem diretamente na materialidade social, com forte atribuição de valor ao espaço, com destaque para as áreas em que a premissa posta é o fator industrial, sendo determinante nos processos de sua configuração.

O entendimento do processo de valorização do espaço sugere, a priori, a definição de *valor*, proposta para esta pesquisa, a partir do pensamento apresentado pela Economia Política Clássica², desenvolvida por Marx, com inspiração burguesa. O

¹ “O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação” (Carta de Nizhny Tagil, 2003).

² “A economia política clássica pressupõe uma (ou diversas) ontologia(s) do ser social. As concepções de natureza humana presentes no empirismo naturalista dos fisiocratas, nos moralistas escoceses (Hume e Smith), no utilitarismo de John Stuart Mill, projetam suas sombras nas respectivas teorias do valor e do capital. A teoria do valor trabalho, em particular, foi uma herdeira direta do jus naturalismo, capaz de atravessar o pragmatismo da teoria Ricardiana dos custos de produção e se projetar até Marx” (Coutinho, 1993).

fomento ao capitalismo, no tocante à acumulação centrada na produção industrial e no trabalho assalariado, insere para a discussão os limites de sociabilidade que se dissolvem, dando lugar a uma nova realidade das relações mundializadas: o espaço global. Com isso, a análise de cidades comprometidas com o processo de desenvolvimento econômico por meio de uma intensa produção industrial direciona a reflexão para uma escala mais ampliada, com destaque para uma renovada percepção das interferências dos equipamentos industriais na dinâmica das cidades.

No que diz respeito ao desenvolvimento industrial, durante o século XVIII, novas ideias econômicas marcaram a economia política, sobretudo na França e Inglaterra. Entre as ideias, havia uma abordagem em torno da livre concorrência e as forças de mercado que garantiam os direitos individuais do produtor, em contraponto à intervenção estatal, próprio do pensamento anterior. Inicia-se o processo, que é intensificado no século seguinte, para tentativas de atribuir valor ao trabalho (acumulação de capital *versus* oferta mão-de-obra), bem como ao modo de produção, que, em certos casos, se criava um incentivo à “desruralização” da produção para afirmar a atividade industrial, revelando um forte interesse em conferir valor ao trabalho assalariado com vistas ao desenvolvimento econômico e, por conseguinte, ao desenvolvimento urbano.

David Ricardo, representante do apse do capitalismo e da economia política clássica ou burguesa, corrobora para a noção de desenvolvimento das relações estreitas entre a produção industrial e a cidade afirmando que “Não existe nenhuma indústria em que a natureza não ajude generosa e desinteressadamente ao homem” (COSTA e MORAES, 1987).

Com o capitalismo e, em maior escala, com o advento da Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII, na Inglaterra, evidenciou-se a necessidade de justificar ideologicamente a relevância de um modo de produção centrado na exploração do trabalho e na apropriação privada do lucro. Aliado a isso, a burguesia objetivava formular um conhecimento cientificamente aceito para os fenômenos próprios de um sistema econômico recente e complexo (COSTA e MORAES, 1987, p. 93).

Nesse contexto, a sociedade atribui permanentemente valor ao espaço material com o qual interage, proporcionando ao indivíduo a possibilidade inerente de criar e transferir valores, porém sempre a partir do trabalho. Assim, tem-se que a teoria marxista não julga a cidade como uma relação: sociedade em abstrato *versus* espaço em abstrato, mas a percebe como “fruto da interação social do trabalho com a evolução econômica por renovados modos de produção”, não obstante os fluxos de circulação de transporte e distribuição, como é o caso das ferrovias e dos portos. (COSTA e MORAES, 1987).

As épocas se diferenciam umas das outras, na medida em que ocorrem as etapas do processo do trabalho e das relações sociais, evoluindo em mudanças morfológicas ou em função do espaço e processos. Milton Santos (2008) destaca que “Todo e qualquer período histórico se afirma com um elenco correspondente de técnicas que o caracterizam e com uma família correspondente de objetos”.

Nesse sentido, situações em que há o interesse de atribuir valor a uma edificação ou a um conjunto de edificações que sejam de caráter industrial, cria-se uma série de critérios exclusivamente históricos, havendo a clara pertinência em contextualizar tais referências a partir da análise de forças produtivas e modo de produção; de circulação e espacialidade; de velocidade e escala produtiva para uma localidade tipicamente industrial. Santos (2008) segue afirmando que diante de novas demandas, novas técnicas se apresentam, e os objetos da cidade, nesse processo, sofrem um novo arranjo, estabelecendo novos padrões, que por sua vez, revisitam a fruição de novas demandas e assim sucessivamente. Em suma, “não há apenas novos objetos, novos padrões, mas igualmente, novas formas de ação” (SANTOS, 2008, p. 96).

Para qualquer processo social, o debate sobre valor e trabalho é abordado como categoria essencial à “materialidade social”. Para a avaliação da prerrogativa do valor atribuído, a relação sociedade-espaço se torna a analogia do valor-espaço, ao ser afirmada pelo trabalho humano. Portanto,

“a apropriação dos recursos próprios do espaço, a construção de formas humanizadas sobre o espaço, a perenização (conservação) desses construtos, as modificações quer do substrato natural quer

das obras humanas, tudo isso representa criação de valor” (COSTA e MORAES, 1987, p. 122).

Logo, o valor do espaço, especialmente em áreas, localidades ou entornos industriais, se constitui por obra do trabalho e com o desenvolvimento de forças produtivas da sociedade, gerando áreas com formas mais duráveis. Milton Santos defende que é da produção econômica que surgem as formas espaciais que tendem a durar mais que os processos que a engendraram, denominando tal efeito de rugosidades. Portanto, as construções que servem à produtividade de um lugar expressam o conteúdo de suas relações sociais.

Segundo Costa e Moraes (1987), “a tendência do desenvolvimento das trocas e da circulação em geral é a de incorporar ao circuito econômico, espaços cada vez mais dilatados”. Essa realidade se confirma na área de pesquisa do presente artigo, sendo a Ferrovia Vitória a Minas, importante impulsionadora na dilatação ou permeabilidade, no surgimento e consolidação de muitos núcleos urbanos, destacando sua importância, cujo valor do espaço produtivo revela especificidades sociais e culturais das localidades relacionadas (COSTA e MORAES, 1987).

A Estrada de ferro Vitória a Minas

A delimitação temporal que marca o início da era das ferrovias no mundo se confunde com as transformações apresentadas pela Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII, na Inglaterra. A ruptura com a dinâmica pré-industrial culminou na segunda fase da Revolução, a partir de meados do século XIX, com evolução do sistema de produção do aço, utilização de novas fontes de energia e disseminação das máquinas automáticas que intensificaram a produção em série, gerando um crescimento no consumo como nunca visto. A partir daí, as ferrovias se alastraram, inicialmente, na Europa (1830), seguida dos Estados Unidos (1830), da França (1832) e alguns anos mais tarde, no Brasil (1854) (KÜHL, 1998, p. 58).

Observa-se que, somente a partir de 1850, o ambiente brasileiro se tornou favorável aos investimentos em estradas de ferro. Uma das poucas ferrovias do Brasil que permanece como importante sistema integrador entre usinas siderúrgicas e porto,

além de transporte diário de passageiros é a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), construída no início do século XX. A via férrea não se restringiu ao transporte de mercadorias, promovendo, sobretudo, o crescimento econômico significativo nas localidades espírito-santenses e mineiras, contribuindo para a formação e desenvolvimento de cidades como Governador Valadares, Ipatinga, Itabira, entre outras, além de estabelecer ligação entre elas.

O caminho de ferro ligando o litoral do Espírito Santo ao interior de Minas Gerais foi notadamente um importante fator de desenvolvimento econômico e, sobretudo, urbano das regiões pelas quais percorreu. Com a exploração, inicialmente, de produtos agrícolas e, anos mais tarde, de riquezas minerais, a estrada representou o “elemento essencial do progresso dessa zona de influência” (1998). O primeiro trecho foi inaugurado no dia 13 de Maio de 1904, com percurso de 29 km, além das primeiras estações ferroviárias, margeando a baía de Vitória, São Carlos (Cariacica), Porto Velho e Alfredo Maia. O surgimento das estações seguintes ao longo do trecho daí se deu num crescimento vertiginoso (ROSA, 1998).

Em 1906, com o adentramento dos trilhos, alguns núcleos se formaram, ainda que, em alguns casos, configurassem apenas um povoado, entre eles: Natividade (atual Aimorés), Resplendor, Lajão (atual Conselheiro Pena), Cuieté, Figueira (atual Governador Valadares) e Coronel Fabriciano. Em pouco mais de quatro anos foram construídos 207 km de via férrea, número expressivo, dadas as dificuldades de ordem econômica, financeira e material. Nesse mesmo período começavam-se as obras do Porto de Vitória, apesar de ter sido pauta de discussões desde 1870. O Porto foi concebido em função do porto de Itapemirim (Sul do Espírito Santo) se tornar insuficiente à demanda, até então, único do estado utilizado para escoamento de produtos agrícolas, principalmente, café e açúcar (ROSA, 1998).

Mas, apesar de algumas diferenças e especificidades regionais, o sistema ferroviário foi implantado de maneira similar nas diferentes regiões do país, onde as dificuldades técnico-financeiras e a atuação de empresas estrangeiras foram uma constante. Também as vantagens econômicas geradas pela ferrovia e o consequente

desenvolvimento da agricultura e das cidades, principalmente do interior do país, podiam ser percebidos em todos os Estados, em maior ou menor grau.

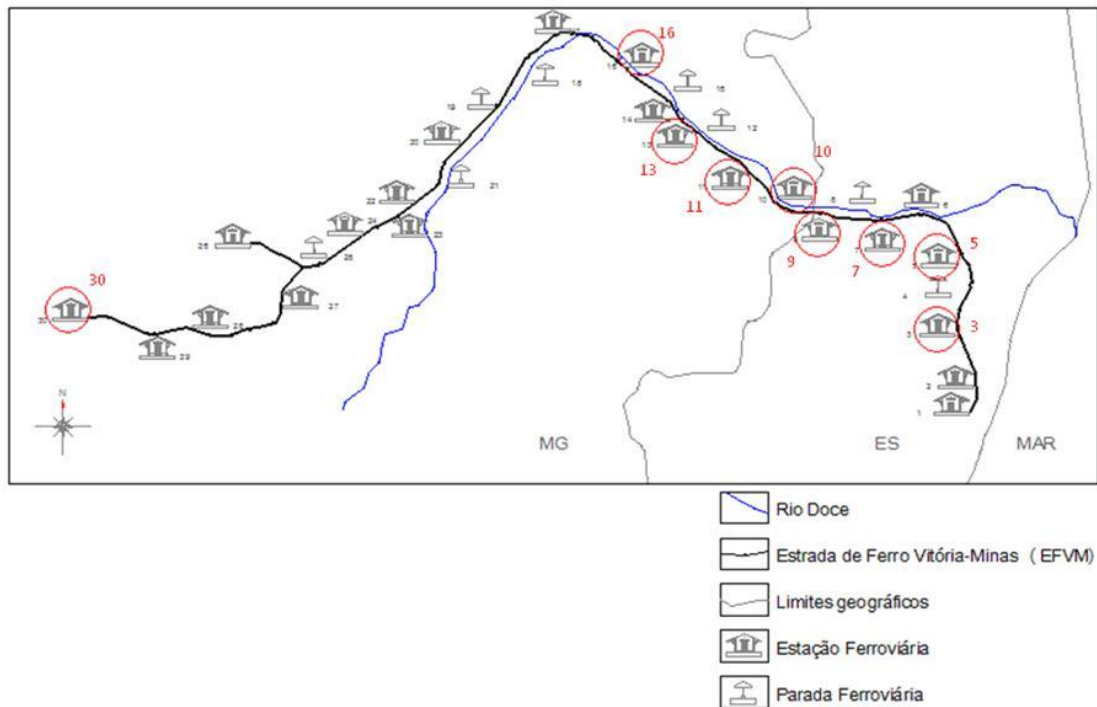
Na construção de estações ferroviárias para países coloniais, ou, em desenvolvimento, como é o caso do Brasil, os modelos europeus eram tidos como referências, destacando o domínio político europeu sobre essas localidades. Porém, era possível observar a tentativa das comunidades, em alguns momentos, de se desvencilhar do domínio europeu, tentando integrar as tipologias das estações à arquitetura local.

Atualmente, a EFVM conta com números expressivos no contexto do transporte ferroviário no Brasil. Com cerca de 110 apoios, entre estações e paradas, com destaque para 30 desses - objeto desta pesquisa - a estrada possui uma malha ferroviária de aproximadamente 900 km que representa 3,1% das linhas férreas brasileiras, sendo responsável por 40% das mercadorias transportadas no Brasil.

Nas últimas cinco décadas, a discussão, em torno do patrimônio industrial, inclusive ferroviário, tem crescido consideravelmente no mundo. A EFVM representa um importante exemplar da memória do país, pois possui uma história vinculada à formação de muitas regiões capixabas e mineiras, além de incontestável contribuição econômica, especialmente, com a extração do minério de ferro que se dá até os dias de hoje, como um dos principais redutos de investimentos e de crescimento para o Brasil.

Sem a devida apropriação, a paisagem ferroviária assume estigma de degradação, seja pelo vandalismo ou, ainda, pela depreciação desse meio de transporte no Brasil, que supera as iniciativas para sua valorização. Sinônimo de perigo e decadência, as edificações vinculadas à paisagem ferroviária não podem, ao menos diante dessa realidade, ser consideradas parte da identidade dessas regiões, incorrendo em crescente desvalorização cultural.

CATEGORIA C - ESTRADA DE FERRO VITÓRIA-MINAS (TRECHO DE PASSAGEIROS)



Mapeamento das estações do trecho de passageiros da EFVM, com interesse de preservação. Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Nesse contexto, verificou-se a importância em avaliar o lugar da velocidade e da espacialidade nos processos de valorização desses núcleos urbanos, bem como, do próprio elemento interligador, a ferrovia.

- *velocidade*

O fundamental já era para Paul Virilio - ensaísta, filósofo e urbanista, a velocidade. Dizia ele que "a mobilização total [...] é, em tempo de paz como em tempo de guerra, a expressão de uma exigência secreta e constrangedora à qual nos submete esta era das massas e das máquinas". A mobilização do espaço público e do espaço doméstico, a "mobilização constante do nosso campo de percepção", essa "mobilização repentina da ilusão do mundo [...] vindo o corpo próprio da testemunha a ser o último território urbano" (ERNST, 1990, p.108).

Na busca por articular velocidade e economia política, o autor tenta construir seu pensamento na elaboração do livro: *Velocidade e Política*, que é organizado em quatro

partes: A revolução dromocrática, O progresso dromológico, A sociedade dromocrática e O estado de emergência.

Paul Virilio questiona esses temas no campo do pensamento e das experiências, buscando seu ordenamento. Quando a velocidade passa a ser uma das principais commodities modernas, como disse Virilio, ela passa a ser identificada como um elemento civilizador. O progresso dromológico³ suscitado pelo ensaísta pressupõe guerra espacial e total por meio de um assalto da velocidade no progresso, incidindo na comunicação, nos meios de transporte, na artilharia, na conquista do mar, na conquista da terra, no tempo de deslocamento e na obsolescência industrial (produto gasto antes mesmo de ser usado) (VIRILIO, 1996).

Na contramão dos discursos progressistas Virilio defende que, na medida em que “a produção da construção é suplantada pela produção da destruição, percebe-se que a evolução da máquina de guerra é involução da humanidade” (AMANCIO, 2006, p.71).

Sabendo que cada tecnologia produz, provoca e programa um acidente específico, com o advento das ferrovias, tem-se o surgimento das catástrofes ferroviárias. Tais catástrofes não se limitam aos acidentes decorrentes do descarrilamento de trens, de batidas ou de qualquer outra natureza de acidente, mas engloba os efeitos que Virilio chama de “destrutivos” no espaço urbano. Ainda quanto ao acidente afirma que “não controlamos o que produzimos. Saber como fazer, não significa que saibamos o que estamos fazendo”, daí a noção de obsolescência muito recorrente nos construtos industriais (VIRILIO e LOTRINGER, 1984, p.129 e 65).

Desse modo, tendo por base que “a ciência e a tecnologia desenvolvem o desconhecido e não o conhecimento”, o espaço ferroviário e, por conseguinte, sua paisagem revela-se tanto o objeto quanto seu acidente, conduzindo o debate para o trato técnico para essa questão (VIRILIO, 1996).

³ A palavra “Dromologia” é um neologismo criado por Paul Virilio, a partir da palavra grega “dromo” que remete ao sentido de “corrida”. Esse termo será utilizado neste artigo com o sentido impresso pelo autor, tendo por referência a “produção de velocidade”.

Atualmente, a tecnologia determina o tempo. Com o desenvolvimento acelerado da tecnologia, o tempo constitui a interrupção de seu impacto no contexto, abrindo precedentes para uma nova tecnologia que supere a anterior. Segundo Amâncio (2006), anteriormente na história, a interrupção era no espaço e se dava por muralhas, regras e cintos de castidade. Com relação às ferrovias esse quadro se repete. A velocidade da tecnologia permitiu a dinamização da economia por meio do transporte ferroviário comunicando o interior ao porto para exportação na EFVM (AMANCIO, 2006).

- valor da Ferrovia na espacialidade

Verifica-se, mediante fichas de inventário, que, apesar de reunir 30 edificações, entre estações e paradas, muito se perdeu pelas constantes alterações sofridas, com adequação de novas demandas, sobretudo funcionais, com mudanças no próprio traçado da ferrovia que, neste caso, ocorreu com recorrência, já que, por ter sido construída sem projeto detalhado, na medida em que se empenhavam em modernizá-la se faziam necessários os desvios no trecho, e, dessa forma, muitas estações foram demolidas ou abandonadas.

Com isso, foi possível apresentar uma síntese gráfica, mediante resultados obtidos com as fichas de inventário para ressaltar a importância da preservação de exemplares que restaram, especialmente, aqueles que resguardam as características da arquitetura ferroviária sugeridas pela I.F.E (Inspetoria Federal de Estradas), marcada por contribuições na arquitetura pelas regiões capixabas e mineiras.

O estilo que predominou nas estações da EFVM foi o neoclassicismo que buscou adotar elementos como frontões, platibandas, bem como técnicas construtivas simples, com soluções simétricas e formas estáticas. Esse estilo foi extremamente propício e adequado à proposta com que surgiu a ferrovia Vitória a Minas, pois o principal objetivo dessa ferrovia era a interiorização na ocupação das localidades para garantir o desenvolvimento da economia com o escoamento da produção, por isso não estava focado no transporte de passageiros, pois além de atravessar regiões isoladas, com populações pequenas e pouco desenvolvidas, essas regiões não exigiam estações grandes e muito elaboradas. Com isso, fica destacada a relevância dos

fatores de produção discutidos nesta pesquisa para a viabilidade e construção da EFVM.

Na imagem 03 que apresenta as estações de Conselheiro Pena e Tumiritinga, respectivamente, é possível observar a recorrência da simplicidade, simetria, predomínio dos cheios sobre os vazios. Ao traçar um paralelo de análise entre os principais modelos de estações, o Francês e o Inglês se destacam por sua grande influência, frente a seu pioneirismo.



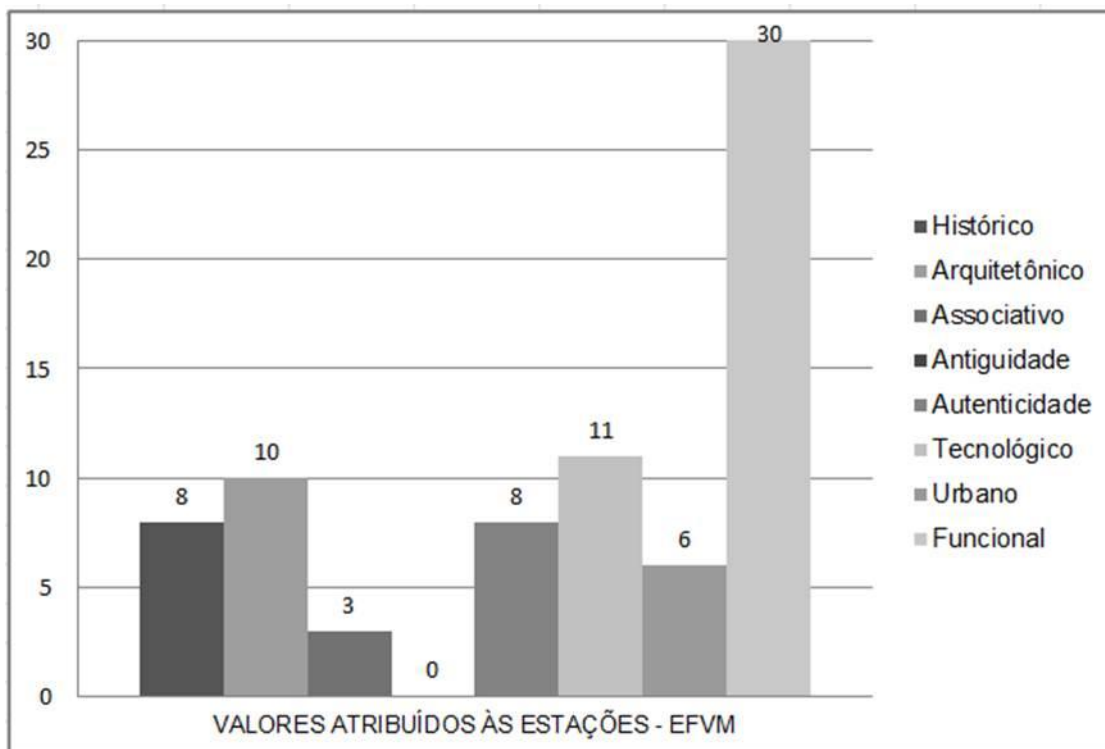
Imagem 03: a) Estação Conselheiro Pena (MG); b) Estação Tumiritinga (MG), 2009. Fonte: Vale (Lígia Lazarini).

Na imagem 04 destaca-se a utilização de elementos essencialmente neoclássicos, já descritos anteriormente, como o frontão, marcando a edificação como exemplar de destaque de certa época.



Imagem 04: a) Estação Aimorés (MG); b) Estação Resplendor (MG), 2009. Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Os valores detectados nas fichas de inventário foram sintetizados num gráfico para apresentar o atual quadro da arquitetura ferroviária da EFVM.



Síntese gráfica dos valores atribuídos às estações, levantados em fichas de inventário, 2009. Metodologia utilizada nas fichas: COLCULTURA, 1992. (inserção do valor “funcional”, a critério da autora, por pertinência destacada para a pesquisa).Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Observa-se unanimidade para o valor funcional, já que todas, em maior ou menor escala, fornecem suporte à ferrovia. O valor de antiguidade não foi observado. No entanto, destacamos quantidade significativa dos valores arquitetônicos, tecnológico, histórico e de autenticidade, que juntos, corroboram para a necessidade de apresentar diretrizes para o processo de valorização desse patrimônio brasileiro.

Considerações finais e encaminhamentos da pesquisa

A preservação de elementos arquitetônicos e/ou urbanísticos essencialmente industriais sugere um estudo aprofundado em relação ao valor do espaço, mediante critérios próprios que o tornam passíveis de preservação. No caso da Ferrovia Vitória a Minas, constatou-se a indispensável relação da atribuição de valor aos fatores do modo de produção, dando ênfase à produção propriamente dita; à

circulação/fluxo/velocidade da produção; e à materialidade social, gerando a noção de espacialidade em escala global.

Conhecidas as restrições desta pesquisa e a sua importância para o conhecimento do que se preserva no contexto industrial frente ao exposto pela dinâmica histórica, mas também vigente da Ferrovia Vitória a Minas, é mister o aprofundamento deste estudo.

Assim, procura-se conduzir esta pesquisa para todas as localidades relacionadas diretamente ao objeto da pesquisa, com a utilização de uma metodologia mais voltada para análise do valor do espaço a partir das cidades e, não mais, às edificações de apoio à ferrovia, as estações. Essa dinâmica auxiliará na avaliação de valor do espaço para muitas outras realidades semelhantes, aliado a isso, será possível estabelecer ações de preservação mais direcionadas a fim de agregar no processo de valorização e conservação, todos os agentes envolvidos, criando um cenário de preservação mais sustentável.

Referências Bibliográficas

AMANCIO, Verceles. **Velocidade e política de Paul Virilio**. Em Debat: Rev. Dig., ISSNe 1980-3532, Florianópolis, n. 2, p.71-89, 2006.

ARARIPE, Delecarliense de Alencar. **História da Estrada de Ferro Vitória-Minas**. Rio de Janeiro: Companhia Vale do Rio Doce. Coleção Rio Doce, 1954.

BENÉVOLO, Ademar. **Introdução à História Ferroviária do Brasil – Estudo Social, Político e Histórico**. Recife: Folha da Manhã, 1953.

ERNST, Jünger. **La Mobilization Totale, L'État Universel suivi de La Mobilization Totale**. Trad. Henri Plard et Marc De Launay, Gallimard/tell, Paris, 1990, p.108.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do Ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre sua preservação**. São Paulo: Editora ATELIÊ, 1998.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas teóricos de restauro**. São Paulo: Editora ATELIÊ, 2009.

MORAES, Antônio Carlos Robert; COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Crítica: A valorização do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1987.

ROSA, Lea B. R.. **A Estrada de Ferro de Vitória a Minas – 1890/1940**. São Paulo: FFLCH-USP, 2000. Dissertação de Mestrado.

ROSA, Lea Brígida Rocha de Alvarenga. **Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas 1890-1940**. São Paulo: Dissertação de Mestrado, USP, 1976.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica, tempo. Razão e emoção**. São Paulo: HUCITEC, 1996.

SILVA, Geraldo Gomes. **Arquitetura do Ferro no Brasil**. 2º Ed. São Paulo: Editora NOBEL, 1987.

VIRILIO, Paul. **Velocidade e política**. Trad. Celso Mauro Paciornik. São Paulo, Estação Liberdade, 1996.

Sites:

Pensamento econômico clássico. Disponível em: <http://www.unicamp.br/cemarx/criticamarxista/D_Coutibho.pdf>. Acesso em: 23 Março 2012.

Patrimônio Industrial, algumas questões sobre o tema. Disponível em: <http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/3arqurb3-beatriz.pdf>. Acesso em: 23 Março 2012.

Localização da Estrada de ferro Vitória a Minas. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1984EFVM.shtml>>. Acesso em: 02 Maio 2012.