

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

RPMF - Recurso Preservação da Memória Ferroviária

PLANO DE TRABALHO

**O COMPLEXO FERROVIÁRIO DE SÃO JOÃO DEL-REI E
TIRADENTES E A ANTIGA ESTRADA DE FERRO OESTE DE
MINAS: HISTÓRIA DOS TRANSPORTES COMO HISTÓRIA TOTAL**

**TEMA PRIORITÁRIO: Educação voltada aos aspectos de interesse
artístico, histórico ou cultural do setor ferroviário, incluindo atividades
nas estações ferroviárias ou proximidades**

MRS Logística S.A.

Belo Horizonte, 09 / 2025

SUMÁRIO

1	DESCRIÇÃO DO PROJETO	4
1.1	Título do Projeto	4
1.1.1	Linha preservação da memória ferroviária	4
1.1.2	Temas	4
1.2	Objetivos	4
1.2.1	Objetivo Geral	4
1.2.2	Objetivos Específicos	4
2	JUSTIFICATIVA	6
3	DESENVOLVIMENTO DO PROJETO	7
3.1	Métodos e técnicas utilizadas	7
3.2	Etapas	8
4	PREVISÃO DE INÍCIO, TEMPO DE EXECUÇÃO e CUSTO TOTAL	14
5	LOCAL DE EXECUÇÃO	15
6	ENTIDADE E EQUIPE EXECUTORA	15
6.1	Identificação da entidade	15
6.2	Identificação da equipe executora	16
7	PRODUTOS	18
8	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS / NORMATIVOS APLICÁVEIS	21
9	ANEXOS DO PLANO DE TRABALHO	25

1 DESCRIÇÃO DO PROJETO

1.1 Título do Projeto: O complexo ferroviário de São João del-Rei e Tiradentes e a antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas: História dos transportes como história total

1.1.1 Linha preservação da memória ferroviária

O presente plano de trabalho se enquadra no objetivo “IV - projetos educacionais de interesse artístico, histórico ou cultural, direcionados ao setor ferroviário”, conforme o artigo 5º da Resolução nº 6.021, de 2023.

1.1.2 Temas

O tema prioritário, de acordo com o Anexo II da DELIBERAÇÃO Nº 169, DE 27 DE JUNHO DE 2024, é o 5: “Educação voltada aos aspectos de interesse artístico, histórico ou cultural do setor ferroviário, incluindo atividades nas estações ferroviárias ou proximidades.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo Geral

Tendo em vista o tema prioritário, o objetivo geral da proposta é desenvolver um conjunto de ações voltadas à educação histórica relacionada ao setor ferroviário. O foco é a promoção da memória do complexo ferroviário de São João Del-Rei e Tiradentes e da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), sendo para tanto mobilizada uma pesquisa histórica de natureza inovadora e abrangente. A ambição é promover um estudo no campo da história e memória dos transportes, orientado por uma perspectiva de história total, o que permitirá a compreensão de múltiplas dimensões interrelacionadas, como questões econômicas, culturais, sociais e intelectuais, e, a partir dessa pesquisa, produzir resultados relevantes de natureza educacional.

O presente projeto, a partir do amplo conjunto de ações propostas, de uma sólida pesquisa histórica combinada com análise da dinâmica econômica, e com a entrega de diferentes produtos criteriosamente planejados, visa recuperar a multiplicidade de aspectos superpostos na história dos transportes na região. Isto permitirá uma reflexão de conjunto acerca da estrada de ferro e seu enquadramento desde antes de sua própria concepção e construção até muito depois do término de suas operações, de forma a conferir um sentido renovado e abrangente ao longo dos anos a esse importante trecho preservado entre as cidades de São João del-Rei e Tiradentes, que chega ao presente como um remanescente imprescindível de nossa história ferroviária.

1.2.2 Objetivos Específicos

- a) Promover uma visão sobre a “história total” dos transportes relativa à antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas partindo do ramal remanescente preservado entre as cidades de São João del-Rei e Tiradentes como forma de expandir uma reflexão sobre todo o

traçado dessa ferrovia e a região originalmente abrangida, refletindo de forma ampla sobre o Sul de Minas e suas articulações nacionais;

- b) Usar o trecho remanescente também como ponto de partida para expandir o escopo temporal, com vistas a abarcar três séculos de história, remontando as articulações, comerciais e produtivas em particular, que foram se estabelecendo no território desde o período colonial, passando pela criação e todo o período de existência da Estrada de Ferro Oeste de Minas, e avançando mesmo depois de seu encerramento, permitido alcançar o presente e pensar de forma abrangente o lugar dessa ferrovia no plano do desenvolvimento econômico e social da região;
- c) Promover a memória do Complexo Ferroviário de São João del-Rei e Tiradentes, e dos equipamentos originais da EFOM, destacando sua importância e significados para a paisagem cultural da região;
- d) Criar possibilidades de leitura, interpretação e compreensão de maneira renovada do patrimônio preservado e das narrativas apresentadas no Museu Ferroviário em São João del-Rei, que preserva importantes elementos materiais da história da antiga EFOM;
- e) Criar bases para a reflexão da combinação entre o “equipamento” em si, o patrimônio e seus significados, a superposição de dinâmicas econômicas, culturais e sociais e as ideias econômicas relacionadas à concepção da ferrovia, com vistas não só à análise histórica, mas também à transmissão em linguagem e formatos acessíveis desses conhecimentos;
- f) Produzir uma reflexão específica acerca das escolhas associadas à bitola estreita e ao modelo de implantação da ferrovia, para discussão das visões passadas sobre desenvolvimento regional no Brasil, destacando sua importância e mesmo refletindo sobre sua pertinência e atualidade;
- g) Avançar por via de ações concretas na reflexão acerca da relação entre memória e educação pela via de estudos de pesquisa histórica de alto grau de especialização. O pressuposto é que não há caminho de simplificação possível a priori. Para se alcançar a comunicação acessível de conhecimento históricos complexos, é preciso primeiro produzir uma reflexão com a maior riqueza de informações e detalhamento possível, e só depois fazer esse exercício de decantação, explicação e tradução de pontos principais em linguagens mais acessíveis a diferentes públicos. O “simples” e o “complexo” vão assim combinados no desafio da educação na área de história;
- h) Promover pelo caminho da transmissão desses conhecimentos acerca da memória ferroviária, um estímulo ao sentimento de pertencimento por parte da comunidade local de Tiradentes, São João del-Rei e região, em relação ao patrimônio ferroviário presente nessas localidades;
- i) Promover uma reflexão ampla sobre as ferrovias no Brasil a partir desse estudo de caso, viabilizando discussões inclusive acerca da relação entre diferentes modais de transporte e preservação ambiental;
- j) Contribuir para o trabalho de levantamento e descrição de acervos históricos relacionados à memória ferroviária, que em si compõe também parte importante do patrimônio histórico nacional.

2 JUSTIFICATIVA

Ações educacionais no campo da história são uma chave fundamental para a promoção da memória ferroviária e a preservação do patrimônio, com impacto direto nas dinâmicas culturais, sociais e econômicas, incluindo o estímulo ao turismo histórico sustentável. Essa premissa é a base da justificativa da relevância da presente proposta, cujo objetivo geral destacado acima relaciona-se à educação e pesquisa histórica para a promoção da memória do complexo ferroviário de São João Del-Rei e Tiradentes e da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM).

A aderência ao tema prioritário escolhido será viabilizada de diferentes formas, promovendo uma série de ações bem orquestradas, nas quais a educação voltada para a história e memória do setor ferroviário está no centro do trabalho, sendo também dada atenção à questão da preservação do patrimônio. O trecho remanescente preservado entre as cidades de São João del-Rei e Tiradentes da antiga EFOM, a despeito de sua importância para o patrimônio histórico e artístico nacional e para o turismo, é ainda apreendido de forma majoritariamente estanque e limitada pelos diversos públicos a ele associados, seja pelos visitantes, seja pela comunidade local. Isto se deve ao fato de que a existência desse ramal ligando as duas cidades tende a destacar essa conexão, ao mesmo tempo em que tende a desfocar as conexões mais amplas, capazes de ser reveladas somente pelo conjunto da história da ferrovia e dos transportes do Sul de Minas de forma ampla. O presente projeto se justifica também por trazer essa história a um novo nível de comunicação, com possibilidades de visualização e compreensão, buscando um diálogo, em particular, com um público de estudantes do ensino médio, mas também com a comunidade em geral, em especial com os visitantes que prestigiam esse importante circuito turístico.

Só um esforço organizado de pesquisa histórica abrangente com produtos pensados de forma detalhada para produzir resultados educacionais consistentes é que permitirá superar a representação dos equipamentos existentes, o ramal ferroviário remanescente e a “maria fumaça” ainda em operação como um tipo de detalhe pitoresco, de forma a efetivamente estimular a reflexão, as conexões históricas mais amplas, a curiosidade e reflexão crítica de estudantes, comunidade local e turistas, e a efetiva valorização do patrimônio histórico.¹

A relevância dessas ações se complementa também pelo fato de que a pesquisa histórica a ser desenvolvida vai não só avançar em conjuntos documentais não ou fracamente explorados, mas, uma vez que a perspectiva de história total permitirá integrar reflexões amplas sobre os transportes na região, pretende-se integrar o novo material levantado com tipos documentais diversos, com fundos arquivísticos já identificados e anteriormente estudados, mas que se encontram dispersos e não organizados.

Finalmente, é também de grande relevância a contribuição prevista no projeto, em termos do desenvolvimento de uma metodologia de integração entre a história dos transportes, em uma perspectiva de história total, e o objetivo de produzir resultados concretos para a educação acerca da história e da memória ferroviárias. Em especial, o desenvolvimento

¹ Não se descuida aqui da importante e consistente ação de preservação da memória há muito conduzida pelo Museu Ferroviário em São João del Rei. A pesquisa histórica aqui proposta inclusive se beneficia dessa estrutura. As intenções de pesquisa e comunicação do presente projeto apontam, não obstante, para uma superposição de camadas de reflexão histórica que tem um escopo mais amplo que o tipo de narrativa apresentado pela referida instituição.

de uma metodologia de escrita para livros paradidáticos com esse perfil será um resultado concreto e de grande relevância para o projeto, que poderá ser reproduzido em outros contextos e em relação a outros objetos de memória ferroviária.

Os 8 produtos a serem gerados pelo projeto, e que serão detalhados abaixo, no item 7 do presente plano de trabalho, visam responder aos objetivos gerais e específicos da presente proposta, merecendo destaque a questão de como a produção de conhecimento histórico via sólida e abrangente pesquisa em fontes primárias será direcionada ao objetivo de promoção da educação histórica relativa ao setor ferroviário. Esta é, portanto, uma chave fundamental na justificativa para promover uma ampla pesquisa histórica de base para alcançar fins específicos no campo educacional. Produtos como o P3 – “Reconstrução georeferenciada do traçado da EFOM por meio de Plataforma virtual para informações digitais com fins didáticos” e o P6 – “Livro paradidático”, são peças fundamentais nessa estratégia e se complementam com a elaboração do P5 – “Metodologia de História total dos transportes aplicada a projetos de educação e memória”, que permitirá a replicabilidade desse tipo de iniciativa e os P2 – “Workshop híbrido (online/presencial) com experiências internacionais” e P8 – “Seminário Final híbrido (online/presencial)”, que assegurarão importantes momentos de discussão e disseminação do conhecimento gerado pelo projeto, tanto de forma presencial, em imersão com os membros da equipe e a comunidade local, quando de forma online, permitindo alcançar público mais amplo, incluindo outros atores do setor ferroviário.

3 DESENVOLVIMENTO DO PROJETO

3.1 Métodos e técnicas utilizadas

Uma vez que o projeto se ancora na ideia de produzir uma “história total” dos transportes relativa à antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas para a efetivação dos diferentes produtos propostos, a principal questão metodológica é justamente a explicitação dos procedimentos associados à perspectiva de história total. Vale mencionar também que, por se tratar de uma pesquisa histórica, as principais questões metodológicas a serem referenciadas dizem respeito ao tratamento, à crítica e à análise circunstanciada das fontes primárias a serem coletadas. Com vistas a investigar as temáticas aqui propostas, será utilizada uma combinação de métodos que tem em primeiro plano justamente a noção de “história total” desenvolvida pela chamada Escola dos *Annales*, fundada em 1929, e que representou um marco definidor na historiografia francesa, influenciando a partir daí os rumos da disciplina em diferentes historiografias nacionais. A tradição intelectual francesa associada à revista histórica *Annales d'histoire économique et sociale* (Anais de História Econômica e Social), com gerações de historiadores envolvidos, encontrou, no que diz respeito ao conceito de história total, um desenvolvimento central no trabalho de Fernand Braudel, figura dominante nos *Annales* nas décadas de 1940 e 1950. De modo a atacar a complexidade multidimensional de amplas discussões históricas, a história total de Braudel dá ênfase à história global e à história social e econômica.

Essa referência teórica e metodológica orientará o trabalho em uma temporalidade larga (3 séculos) e guiará a construção de um plano de análise multidimensional da temática dos transportes com vistas a enquadrar a história da antiga EFOM e, finalmente, o trecho remanescente específico entre Tiradentes e São João del Rei. Como a EFOM permite um

amplo espaço de reflexões acerca da questão das ideias econômicas e das perspectivas de desenvolvimento no Brasil, um ferramental de difusão internacional de ideias econômicas e de história intelectual com perspectiva transnacional, será também mobilizado, com base nas contribuições metodológicas de autores como José Luís Cardoso e Keith Tribe.

Outra dimensão fundamental da história total que será explorada no projeto é a sua abertura à interdisciplinaridade: um ponto-chave na combinação das expertises dos integrantes da equipe. Desta forma, a memória ferroviária será escrutinada pelos olhos da história econômica, história social, história política, história cultural, história das ideias, história da arquitetura, entre outras. Tendo como foco os resultados, deve-se dizer também que a temática será processada em sintonia com os avanços no campo da história da educação, com vistas à produção de resultados comunicáveis de forma abrangente e aprofundada, mas também de maneira simples e acessível.

Cumprir mencionar ainda que a pesquisa terá como sede primária o Cedeplar/UFMG, em Belo Horizonte, contando com o Campus Cultural da UFMG em Tiradentes como um espaço de apoio para as pesquisas (também em São João del-Rei) e eventos. Outras visitas técnicas para levantamento e cópia de documentação em arquivos históricos serão também necessárias para o projeto, em especial na Biblioteca Nacional (BN), no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e no Arquivo Nacional (AN) no Rio de Janeiro e, para fontes cartográficas e documentais relativas ao período colonial, na perspectiva de história total aqui defendida, também está prevista uma curta pesquisa de campo no Arquivo Nacional da Torre do Tombo e no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (Portugal). A possibilidade de discutir os resultados parciais do projeto com especialistas nacionais e internacionais é outro aspecto que será buscado a partir do segundo ano do projeto, em especial nos eventos da Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica (ABPHE) e da European Society for the History of Economic Thought (ESHET).

3.2 Etapas

O projeto contempla 5 etapas distintas, cada uma delas subdivididas em um conjunto de atividades, diretamente associadas aos 8 produtos (e seus subprodutos), todos eles listados e detalhados abaixo, no item 7 do presente projeto.

<i>ETAPA 1 (ano 5): Produto P1</i>

A **ETAPA 1** diz respeito a “Levantamentos e organização de fontes históricas em fundos arquivísticos”. Na Atividade 1.1 (“Roteiro de Pesquisa e Levantamento sistemático das fontes”), a equipe se concentrará na reunião de informações dispersas sobre os fundos arquivísticos e tipos documentais que serão trabalhados ao longo da pesquisa, planejando as visitas a serem executadas a diferentes instituições e avaliando a disponibilidade de cópias, projetos anteriores de descrição e digitalizações pontuais, e a disponibilidade de catálogos e outros instrumentos de referência disponíveis. Trata-se de uma etapa crucial em toda pesquisa de natureza histórica e, portanto, deve ser realizada de forma minuciosa e a mais abrangente possível, uma vez que o sucesso das etapas posteriores está diretamente ancorado nesta primeira etapa que transcorrerá ao longo do primeiro ano do

projeto. A etapa terá início com a redação de um Detalhamento Sistemático do Plano de Trabalho, com vistas a organizar todas as etapas subsequentes da pesquisa, e o desenho do referido Roteiro de Pesquisa, especificando e detalhando o trabalho de pesquisa nos referidos arquivos.

As principais instituições a serem trabalhadas são: Biblioteca Nacional (BN), Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Arquivo Nacional (AN), todos no Rio de Janeiro; o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico (IPHAN), Arquivo Público Mineiro (APM), em Belo Horizonte; o Arquivo Histórico do IPHAN, em São João del-Rei; e diferentes bibliotecas com publicações históricas, como a Coleção Mineiriana da Biblioteca da Faculdade de Ciências Econômicas da UFMG. Pesquisas adicionais também serão realizadas no Arquivo Nacional da Torre do Tombo e no Arquivo Histórico Ultramarino em Lisboa (Portugal). Está previsto também a realização de pesquisa de campo adicional no Pennsylvania State Archives, onde está depositada a coleção dos Baldwin-Hamilton Company Records, com a documentação remanescente da empresa que construiu as locomotivas a vapor utilizadas na EFOM. A Atividade 1.2 dará conta da organização (e da descrição dos procedimentos de organização) dos fundos arquivísticos selecionados, não com o fito de produzir um instrumento de pesquisa de consulta ampla, mas de atender diretamente os objetivos de cada uma das etapas do projeto, viabilizando o trabalho de toda a equipe com as fontes primárias consultadas. Para tanto, será também fundamental um conjunto de atividades inseridas na atividade 1.2 e que darão conta da Descrição de Fontes, Cópias e Digitalizações pontuais do material de arquivo identificado e organizado. Essas ações, que também não visam a digitalização integral de fundos, visa a produção de material para a análise histórica nas etapas subsequentes. Os produtos a serem desenvolvidos nessa etapa da pesquisa, não obstante, servirão também como introdução ao conjunto das fontes para pesquisas subsequentes da equipe ou de outros interessados nessa frente de trabalho. O Produto P1, a ser completado integralmente no primeiro ano, consiste em um Repertório Comentado de Fontes e terá três entregas distintas e complementares: P1.1. Detalhamento Sistemático do Plano de Trabalho e Roteiro de Pesquisa (1 mês); P1.2. Relatório sobre a organização dos fundos arquivísticos consultados (4 meses); P1.3. Relatório de descrição das fontes dos fundos Arquivísticos (6 meses). Em termos da metodologia principal que orientará esta ETAPA 1, algumas considerações são aqui importantes. Como não se trata de organizar um fundo arquivístico, mas da reunião de um conjunto de fontes e da montagem de um repertório para pesquisa, esta etapa da pesquisa não fará uma proposta de interferência na organização dos materiais arquivísticos indicados em suas instituições originais de guarda. No entanto, uma série de referências fundamentais para a questão da descrição arquivística serão tomadas em conjunto. A começar da questão da tese do “ato de produção” como principal para o conceito de fundo, que será em geral perseguida quando a questão for relevante para os interesses da pesquisa, mas que também será relativizada uma vez que o simples ato de produzir documentos nem sempre é o principal aspecto na definição de um fundo, devendo ser considerados, por exemplo “o contexto administrativo em que a produção ocorreu, a natureza da função exercida que levou à criação dos documentos e o controle exercido sobre o sistema de arquivamento são outros fatores relevantes”, como esclarece Terry Cook (2017: 19). Nesse sentido, referências importantes para a reflexão são, além do próprio Cook no seu livro de 2017, também:

BRADSHER, 1988; CHOUINARD, 1990; COOK, 1986; COOK, 1992; MILLER, 1990; TAYLOR, 1980 e THIBODEAU, 1989.

No primeiro ano do projeto está também prevista a aquisição de equipamentos diretamente relacionados ao desenvolvimento do projeto. Trata-se de um conjunto de 8 pentes de Memória RAM - DDR5 128GB 5600MHZ ECC LRDIMM 4Rx4 (Padrão Dell ou equivalente). Após análise das necessidades efetivas de equipamentos de informática para a pesquisa, a equipe chegou à conclusão de que o Cedeplar/UFGM dispõe de infraestrutura instalada suficiente para a execução das ações planejadas, mas que necessitaria de um acréscimo específico de capacidade de processamento de dados nos equipamentos já instalados no Centro para o processamento e análise dos dados, desde a primeira fase, com o organização do banco de dados de informação arquivística e, em especial, na fase de georreferenciamento e geoprocessamento, incluída na ETAPA 2, descrita na sequência.

É importante reforçar que, as atividades detalhadas acima demandarão viagens (descritas e justificadas no Anexo 6 - Detalhamento de viagens), necessárias para atividades de campo e pesquisas arquivísticas fundamentais para a construção da perspectiva de história total dos transportes proposta no presente projeto. Especificamente nesta etapa serão realizadas viagens para São João del-Rei/Tiradentes, para o Rio de Janeiro, necessárias para pesquisa em fundos arquivísticos em questão não se encontram digitalizados e são imprescindíveis para a recomposição da perspectiva de história total dos transportes que guia o projeto.

ETAPA 2 (ano 5): Produtos P2 e P3

A **ETAPA 2** contempla ações de Georreferenciamento e construção de uma Plataforma Virtual, que serão desenvolvidas no segundo ano do projeto. A atividade 2.1, diz respeito à reconstrução georreferenciada do traçado completo da antiga EFOM a partir de detalhada pesquisa em fontes primárias incluindo cartografia histórica e de pesquisas complementares que ocorrerão nesta fase, o que permitirá uma adequada compatibilização do traçado com as sedes municipais atuais e a compreensão de eventuais discrepâncias. Essa atividade terá como entrega o Produto P3.1, com a Reconstrução digital do traçado (12 meses), que terá como referência a metodologia utilizada por Carvalho (2021) e se articulará ao levantamento cartográfico desenvolvido no âmbito da Etapa 1 e continuado nesta etapa, seguida da construção de uma malha digital georreferenciada a partir dos dados encontrados nos mapas e do confronto com as informações obtidas em outros documentos e na bibliografia secundária. O Workshop híbrido (online/presencial) com experiências internacionais (Produto P2.2) acontecerá com 16 meses. Esse Workshop híbrido (online/presencial) se justifica, pois será o momento em que a equipe poderá explorar as possibilidades da metodologia original desenvolvida para o projeto, a partir de discussões com outras experiências de memória ferroviária comparadas, a partir do intercâmbio com especialistas internacionais no tema.

Podemos ressaltar aqui os prejuízos específicos que entenderíamos decorreriam de um evento puramente online, com base em nossa experiência de atuação na cidade de Tiradentes, por meio da colaboração entre professores do Cedeplar/UFGM e a Fundação Rodrigo Mello Franco de Andrade, que coordena o Campus Cultural da UFGM naquela cidade. Nos vários eventos presenciais (alguns com participantes online) organizados na

cidade durante a gestão do coordenador da presente proposta, como Superintendente de Operações da referida fundação, contamos sempre com um público expressivo de participantes da comunidade local e, em especial, de alunos e professores da rede pública de ensino. Essa experiência nos permitiu compreender um processo comum em eventos que envolvem debates acadêmicos e comunidade local, que é a participação limitada nos debates durante o evento, mas o forte interesse em estabelecer uma conversa mais informal e compreender melhor questões específicas nos intervalos do evento ou assim que as sessões se encerram. Em particular em relação aos professores e professoras da rede pública local, essa interação local se mostrou particularmente importante, uma vez que diversos temas levantados por participantes desses eventos que já organizamos na cidade, relacionados à história local, acabaram sendo levados às salas de aula posteriormente e esses relatos nos chegaram a partir desses contatos estabelecidos e da conversas e trocas de experiências abertas nesses espaços informais gerados pelos eventos presenciais. Entendemos assim que os eventos propostos no presente projeto, uma vez que o foco da proposta é antes de mais nada subsidiar ações educacionais de interesse para a memória ferroviária, ofereceriam uma oportunidade fundamental para essa interação mais direta com a comunidade local e, em especial, com esses professores da rede pública de ensino fundamental e médio das cidades de Tiradentes e São João Del-Rei, que não teria eficácia similar caso o evento seja realizado apenas no formato online.

O Cedeplar/UFMG tem vasta experiência na realização de atividades híbridas e a escolha diz respeito justamente à possibilidade de uma participação ampliada de diferentes atores e públicos nos debates, sem prejuízo da imersão que a atividade presencial permite para a equipe envolvida e, mais importante, a possibilidade de com uma atividade presencial, permitir que a comunidade local, incluindo formadores de opinião, funcionários públicos, professores e alunos da rede pública, possam ter acesso ao evento, que será divulgado e organizado com o apoio do Campus Cultural da UFMG na cidade de Tiradentes. A atividade 2.2, será combinada com o Produto P3.2 (18 meses) e diz respeito à construção de uma plataforma virtual como um mecanismo de agregação e visualização amigável das informações produzidas pelo projeto que servirá de suporte às ações do projeto, mas também, fundamentalmente, será um veículo de transmissão do conhecimento gerado com fins didáticos. Alguns elementos da pesquisa em fontes primárias, como aperfeiçoamento das descrições e resumos, fundamentais para suprir a plataforma de dados, também ocorrerão nesta etapa do projeto, dando continuidade a atividades iniciadas no primeiro ano.

O Cedeplar/UFMG tem ampla expertise nessas linhas de pesquisa e, em particular no que diz respeito à plataforma virtual, o nosso estudo se beneficiará diretamente da experiência do desenvolvimento da CEDE-Data (Central de Estatísticas Demográficas e Econômicas) do Departamento de Ciências Econômicas da UFMG, atualmente em curso.

É importante reforçar que, as atividades detalhadas acima demandarão viagens (descritas e justificadas no Anexo 6 - Detalhamento de viagens), necessárias para atividades de campo e eventos previstos com vistas à construção da perspectiva de história total dos transportes proposta no presente projeto. Especificamente nesta etapa serão realizadas viagens para São João del-Rei/Tiradentes, que são necessárias por conta de que a maior parte dos pesquisadores residem em Belo Horizonte e o trabalho de campo efetivo do projeto, assim como os principais eventos previstos, terão como espaço de realização as cidades de São João del-Rei e Tiradentes. Também nesta etapa, em continuidade às pesquisas em fontes primárias, ocorrerá uma viagem para Harrisburg, PA (EUA),

necessárias para pesquisa em fundos arquivísticos em questão não se encontram digitalizados e são imprescindíveis para a recomposição da perspectiva de história total dos transportes que guia o projeto. No que diz respeito especificamente a essa viagem internacional, o foco será trabalhar na recuperação de um aspecto importante de como se deu a escolha e a utilização das locomotivas adotadas pela EFOM, em pesquisa original e inédita nos trabalhos sobre história ferroviária no Brasil.

ETAPA 3 (anos 6 e 7): Produtos P5 e P6

A **ETAPA 3** compreende a produção de instrumentos, apresentação de metodologias e construção de materiais paradidáticos, e será desenvolvida em atividades que terão lugar no terceiro e quarto ano do projeto. A primeira atividade dessa etapa (3.1), diz respeito justamente ao desenvolvimento de Metodologia original de História total dos transportes aplicada a projetos de educação e memória ferroviária. O relatório que apresentará essa metodologia (Produto P5.1, a ser entregue com 19 meses e P5.2, com 30 meses) será fundamental para a preocupação de assegurar a reprodutibilidade do trabalho realizado. A explicitação dessa Metodologia de História total dos transportes aplicada a projetos de educação e memória ferroviária visa apresentar de maneira simples e concreta um conjunto de ações, etapas e procedimentos metodológicos para se perseguir a produção de um estudo com a perspectiva de história total aplicado aos temas de interesse, com vistas a permitir o desenho de novas ações de pesquisa dedicadas a outros contextos de interesse para a promoção da memória ferroviária. A atividade subsequente dessa etapa (3.2), diz respeito justamente à produção de um livro paradidático sobre a temática. O Produto associado à atividade é o P6, que será o ponto de convergência das diversas ações realizadas e compreenderá duas entregas: P6.1, com o manuscrito do livro (36 meses) e P6.2, com o livro diagramado e o ebook (42 meses). A produção do livro é a materialização da metodologia desenvolvida na atividade 3.1, na medida em que viabilizará uma comunicação acessível a alunos do ensino médio primordialmente, e à comunidade de forma ampla, dos complexos e abrangentes resultados da pesquisa histórica.

Todo o trabalho a ser realizado nessa etapa se baseia em uma metodologia original de pesquisa a ser desenvolvida para o projeto. O trabalho, não obstante, está ancorado nos anos de experiência da equipe envolvida com pesquisas no campo da história econômica, social e cultural, de forma ampla e da história de Minas Gerais e dos transportes de forma específica.

É importante reforçar que, as atividades detalhadas acima demandarão viagens (descritas e justificadas no Anexo 6 - Detalhamento de viagens), necessárias para atividades de campo e pesquisas arquivísticas fundamentais para a construção da perspectiva de história total dos transportes proposta no presente projeto. Especificamente nesta etapa serão realizadas viagens para São João del-Rei/Tiradentes e para Lisboa (Portugal), necessárias para dar continuidade ao trabalho de campo, no que diz respeito à viagem internacional, complementar o trabalho em fundos arquivísticos em questão não se encontram digitalizados e são imprescindíveis para a recomposição da perspectiva de história total dos transportes que guia o projeto, em particular no que diz respeito à história dos transportes na região em período anterior à implantação da ferrovia, o que desempenhará um papel importante na apresentação da metodologia a ser apresentada nessa etapa da pesquisa.

ETAPA 4 (anos 5 e 7): Produtos P2 e P8

A **ETAPA 4**, por sua vez, visa ao Compartilhamento de experiências e resultados de pesquisa e está dividida em duas atividades que ocorrerão no segundo e no quarto ano do projeto, respectivamente. A primeira, 4.1, diz respeito ao Workshop híbrido (online/presencial) com experiências internacionais no campo da história e memória ferroviária a ser realizado no Campus Cultural da UFMG em Tiradentes. A atividade está associada ao Produto P2.2 (16 meses), sendo o objetivo primordial da ação, a reunião em Tiradentes de representantes da ANTT, da Concessionária, agentes públicos interessados e membros da comunidade local e sociedade civil, para a reflexão, em conjunto com a academia, acerca tanto de desenvolvimentos iniciais do projeto, quanto, especialmente, para apreciarem destacados desenvolvimentos internacionais no campo da história e memória ferroviária que podem ter repercussão positiva no desenvolvimento de pesquisas na área no Brasil. A atividade seguinte, 4.2, compreende um Seminário Final híbrido (online/presencial) do projeto, a ser realizado nos mesmos moldes, também no Campus Cultural da UFMG em Tiradentes, e associado por sua vez ao produto P8. (42 meses). O público envolvido será análogo ao do workshop híbrido anterior, mas o foco será a apresentação dos resultados finais da pesquisa realizada. A ambição de maximizar o alcance do evento é também análoga ao workshop anterior e por isto o foco no formato híbrido (online/presencial) para a realização do evento.

O Cedeplar/UFMG, e o coordenador da pesquisa em particular, tem ampla experiência na realização de eventos científicos nacionais e internacionais, reunindo pesquisadores com amplo leque de especialidades e sociedade civil e agentes públicos de forma ampla. A Fundação Rodrigo Mello Franco de Andrade também aqui será um apoio importante para as atividades, por conta de estar baseada na cidade de Tiradentes, onde os eventos ocorrerão, e por conta em especial dos laços desenvolvidos ao longo dos anos com a comunidade local.

É importante reforçar que, as atividades detalhadas acima demandarão viagens (descritas e justificadas no Anexo 6 - Detalhamento de viagens), necessárias para atividades de campo e pesquisas arquivísticas fundamentais para a construção da perspectiva de história total dos transportes proposta no presente projeto. Especificamente nesta etapa serão realizadas viagens para São João del-Rei/Tiradentes, e receberemos no Brasil pesquisadores vindos de outras localidades no Brasil (Rio de Janeiro e São Paulo) e do exterior (Lisboa, Paris, Barcelona e Londres), o que se justifica pois a participação de especialistas nacionais e estrangeiros no projeto enquanto convidados para os eventos que discutirão de forma comparadas diferentes experiências de pesquisa no campo da história ferroviária é etapa importante para o aperfeiçoamento das estratégias de pesquisa do projeto e o aprofundamento da análise dos resultados parciais.

ETAPA 5 (anos 6 e 7): Produtos P4 e P7

A **ETAPA 5** corresponde, por sua vez, à realização dos Relatórios detalhados da pesquisa e será realizada também ao longo do terceiro e quatro anos do projeto. Compreenderá duas atividades, 5.1 e 5.2, uma dedicada ao relatório parcial e outra ao relatório final. São

dois os produtos associados: Produto P4, com 24 meses, dedicado a apresentar os resultados parciais da pesquisa histórica empreendida para a construção de uma história total dos transportes com a história da EFOM no centro, e o Produto P7, com 42 meses, com o detalhamento do conjunto das ações realizadas e uma detalhada reflexão acerca dos resultados alcançados pela pesquisa histórica.

O conjunto das ações do projeto estarão refletidos nesses relatórios, bem como o conjunto e o trabalho específico de cada um dos pesquisadores e bolsistas envolvidos em diferentes dimensões da pesquisa histórica, convergindo para a reflexão da ideia de história total dos transportes, dentro da metodologia original desenvolvida para o presente projeto. Essas diferentes dimensões da pesquisa histórica a serem contempladas incluirão aspectos econômicos, sociais, político e culturais, mas também elementos de histórias das ideias e reflexões sobre a natureza do desenvolvimento econômico associado à dinâmica dos transportes na região e ao papel da EFOM durante a sua existência. É importante ressaltar novamente que tal perspectiva constitui uma orientação nova e original de pesquisa no campo da história e memória ferroviária e é exatamente por isso que ao seu desenvolvimento que o presente projeto reuniu um conjunto interdisciplinar de pesquisadores com sólida experiência nos seus campos atuação, incluindo inclusive diferentes especializações dentro da pesquisa histórica.

É importante reforçar que, as atividades detalhadas acima demandarão viagens (descritas e justificadas no Anexo 6 - Detalhamento de viagens), necessárias para atividades de campo e pesquisas arquivísticas fundamentais para a construção da perspectiva de história total dos transportes proposta no presente projeto. Especificamente nesta etapa serão realizadas viagens para São João del-Rei/Tiradentes, que são necessárias por conta de que a maior parte dos pesquisadores residem em Belo Horizonte e o trabalho de campo efetivo do projeto, assim como os principais eventos previstos, terão como espaço de realização as cidades de São João del-Rei e Tiradentes.

4 PREVISÃO DE INÍCIO, TEMPO DE EXECUÇÃO E CUSTO TOTAL

A previsão do início do projeto é **01/02/2026** (ano 4) e o prazo necessário para a execução é de 42 meses (ao longo de 4 anos contratuais: entre o ano 4 e o ano 7 do contrato de concessão). O cronograma físico-financeiro em anexo detalha todas as etapas e os recursos demandados para a execução. O **custo total é R\$ 3.042.449,91**, sendo R\$ 656.963,71 (ano 4), R\$ 1.034.733,80 (ano 5), R\$ 725.829,89 (ano 6) e R\$ 624.922,51 (ano 7). O ano contratual a ser considerado (e que se encontra espelhado no cronograma físico-financeiro em anexo), considera o período de **01/02/2026 a 28/07/2026** para o primeiro ano do projeto, correspondendo ao ano 4 do contrato (6 meses); de **29/07/2026 a 28/07/2027** para o segundo ano do projeto, correspondendo ao ano 5 do contrato (12 meses); de **29/07/2027 a 28/07/2028** para o terceiro ano do projeto, correspondendo ao ano 6 do contrato (12 meses); e de **29/07/2028 a 28/07/2029** para o quarto ano do projeto, correspondendo ao ano 7 do contrato (12 meses), completando os 42 meses de duração total.

5 LOCAL DE EXECUÇÃO

O projeto será executado em sua maior parte nas dependências do Cedeplar/UFGM, em Belo Horizonte/MG, que conta com ampla estrutura e instalações para suportar todas as atividades planejadas. Atividades específicas serão desenvolvidas também no Campus Cultural da UFGM na cidade de Tiradentes/MG e no Departamento de Ciências Sociais da UFSJ em São João del Rei/MG. A pesquisa em fontes primárias, por sua vez, incluirá visitas técnicas para pesquisa de campo em diferentes instituições arquivísticas situadas em diferentes cidades de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Portugal e EUA.

6 ENTIDADE E EQUIPE EXECUTORA

6.1 Identificação da entidade

A Fundação IPEAD será contratada para a execução da proposta e mobilizará para tanto uma equipe de pesquisadores e da infraestrutura de pesquisa do Cedeplar/UFGM. A Fundação IPEAD é uma entidade sem fins lucrativos credenciada pelo Ministério da Educação - MEC e pelo Ministério da Ciência e Tecnologia (MCT) como fundação de apoio da Faculdade de Ciências Econômicas (FACE) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFGM).

Instituída em 1948 como Instituto de Pesquisas Econômicas e Administrativas, por iniciativa de professores da FACE/UFGM, com o apoio de instituições dos segmentos comercial, financeiro e industrial de Minas Gerais, convertida em fundação em 2003, a Fundação IPEAD possui reconhecimento nacional pelo desenvolvimento de metodologias que atendem aos mais rigorosos padrões científicos, além de produzir indicadores de acordo com critérios técnicos atualizados.

A Fundação IPEAD tem como principais finalidades: prestar apoio às atividades de pesquisa, ensino, extensão e desenvolvimento institucional da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais, efetuar pesquisas, estudos teóricos e aplicados, prestar serviços de consultoria e assessoria, ministrar treinamento especializado com o objetivo científico ou profissional, relacionados com as ciências econômicas, administrativas, contábeis, demográficas e afins.

O estatuto da Fundação IPEAD registra, em capítulo específico, que é finalidade da instituição “prestar apoio às atividades de pesquisa, ensino, extensão e desenvolvimento institucional da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais”.

A equipe alocada para a execução do projeto por parte da Fundação IPEAD é formada e coordenada por pesquisadores do Cedeplar/UFGM. O Cedeplar, Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, órgão complementar da Universidade Federal de Minas Gerais, ligado à Faculdade de Ciências Econômicas, foi criado em 1967 para apoiar atividades de ensino e pesquisa em economia regional, no âmbito da pós-graduação. Desde então, o Cedeplar ampliou suas atividades e linhas de pesquisa, incluindo, além da economia regional, as áreas de economia urbana, demografia, história econômica e demográfica, entre outras. Registre-se que estes estudos têm se desenvolvido em permanente cooperação tanto com outros órgãos e departamentos da UFGM, quanto com órgãos externos a ela. Assim, é prática corrente nos projetos do Cedeplar a

participações de professores e pesquisadores de outras instituições de pesquisa, como no caso do presente Plano de Trabalho.

Pela especificidade dos campos em que escolheu atuar, o Cedeplar tem particular capacitação no referente aos temas ligados ao desenvolvimento regional e se destaca por ser um dos poucos centros de pesquisa e ensino no campo da Economia no Brasil que dedica desde sua fundação um espaço de destaque para a reflexão histórica. As diversas pesquisas, com financiamentos de fundações nacionais e internacionais, no campo da história econômica e demográfica de Minas Gerais se traduziram ao longo dos anos em uma das marcas mais fortes do Cedeplar no plano da historiografia econômica brasileira, o que, combinado com pesquisas no campo da história do pensamento econômico, faz da instituição um centro dinâmico na combinação de conhecimentos nos campos da economia e da história, com amplo destaque internacional, reconhecido pela forte presença nas publicações internacionais nessas subáreas de pesquisa.

A pesquisa histórica sempre foi um braço importante do tipo de reflexão que o Cedeplar produziu no campo do desenvolvimento regional, a mais destacada frente de atuação do centro, contribuindo ao longo dos anos para diversos esforços de planejamento desenvolvidos pelos três níveis de governo. Um exemplo recente disto é a participação significativa de vários pesquisadores no último grande esforço abrangente de planejamento sistêmico do desenvolvimento mineiro, empreendido pelo governo de Minas Gerais, coordenado pelo BDMG, sintetizado na publicação “Minas Gerais no século XXI”, de 2002. Em 2012, o Cedeplar também coordenou o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte, reiterando sua expertise no tema do desenvolvimento regional e incluindo novamente esse destaque para reflexões de fundo histórico.

Estas características têm permitido ao Cedeplar desenvolver estudos de grande amplitude e complexidade, que demandam a mobilização de bases de dados e de metodologias avançadas, bem como, em alguns casos, a realização de pesquisas de campo, incluindo a pesquisa em fontes históricas, com ampla experiência em trabalho de arquivo no Brasil e no exterior. Tudo isso confere ao Cedeplar lugar de destaque entre instituições congêneres ao dominar tanto uma sistemática e abrangente base teórica e metodológica no campo da economia e da história, quanto por sua expertise em pesquisas empíricas.

Assim, o Cedeplar e o IPEAD apresentam-se como centros com capacitação e de excelência nas tarefas elencadas neste Plano de Trabalho.

6.2 Identificação da equipe executora

Alexandre Mendes Cunha (coordenador / líder da pesquisa)

Professor Titular do Cedeplar/UFGM, é doutor em História pela UFF. Especialista em História Econômica, Social e Cultural de Minas Gerais, Patrimônio Histórico, História do Pensamento Econômico e História Intelectual.

E-mail: amc@cedeplar.ufmg.br

Luiz Felipe Bruzzi Curi (sub-líder da pesquisa)

Professor Adjunto do Cedeplar/UFMG, é doutor em História Econômica pela USP. Especialista em História Econômico-Social do Brasil e História do Pensamento Econômico.

E-mail: luizfelipelfbc@cedeplar.ufmg.br

Frederico Gonzaga Jayme Jr.

Professor Titular e Diretor do Cedeplar /UFMG, é Doutor em Economia pela New School for Social Research, Estados Unidos. Especialista em Macroeconomia, Economia Internacional e Desenvolvimento Econômico.

João Antonio de Paula

Professor Titular do Cedeplar /UFMG, é Doutor em História Econômica pela Universidade de São Paulo. Especialista em História Econômica de Minas Gerais e Economia Política.

Bernardo P. Campolina Diniz

Professor Titular do Cedeplar/UFMG, é Doutor em Geografia Humana pela USP. Especialista em Economia Regional e Urbana e Economia dos Recursos Naturais.

Lucas Resende de Carvalho

Professor Adjunto do Cedeplar/UFMG, é Doutor em Economia pela UFMG. Especialista em Métodos Quantitativos, Georreferenciamento e Economia Espacial.

André Guilherme Dornelles Dangelo

Professor Titular da Escola de Arquitetura da UFMG, é Doutor em História Social da Cultura pela UFMG. Especialista História Ferroviária de Minas Gerais e em Ensino de História. Especialista em História da Arquitetura Brasileira e Patrimônio Histórico.

Pablo Luiz de Oliveira Lima

Professor Associado da Faculdade de Educação da UFMG, é Doutor em História pela Universidade Federal de Minas Gerais. Especialista História Ferroviária de Minas Gerais e em Ensino de História.

Alexandre Borges Miranda

Professor Associado da Faculdade de Educação da UFMG, é Doutor em Educação pela Universidade de São Paulo. Especialista em Política Educacional e de Direito

Educacional, com larga experiência em projetos de educação patrimonial relacionado ao transporte ferroviário.

Pérola Maria Goldfeder Borges de Castro

Professor Convocada do Curso de História da UEMG – Campus de Campanha (Sul de Minas), é Doutora em História Econômica pela USP. Especialista em História Econômica e História das Comunicações, com destaque para os fluxos de infraestrutura, comunicação e transporte no século XIX brasileiro.

A coordenação do projeto está também em conversações com pesquisadores da Universidade Federal de São João del Rei e de outras instituições de ensino superior no Sul de Minas, que poderão também integrar de forma alternada alguns dos módulos do trabalho de pesquisa.

A equipe de assistentes de pesquisa, tanto de graduação quanto de pós-graduação, será selecionada por meio de editais específicos assim que o projeto esteja em andamento, entre alunos da área de economia e história na UFMG, UFSJ e UEMG – Campus de Campanha.

7 PRODUTOS

O projeto contempla um conjunto de 8 produtos, alguns deles subdivididos em mais de uma entrega, que sintetizarão o conjunto do trabalho realizado pela equipe envolvida. Os produtos foram cuidadosamente desenhados para contemplar e combinar todas as dimensões dos objetivos gerais e específicos e tendo em mente o alcance e repercussão para os diferentes públicos envolvidos, a transmissão da alta qualidade do trabalho de pesquisa, e a reprodutibilidade dos produtos propostos em futuros projetos.

<i>Produto P1 (ETAPA 1, ano 4)</i>

O **Produto P1**, a ser completado integralmente no primeiro ano de trabalho (ano 4) consiste, preliminarmente o **Detalhamento Sistemático do Plano de Trabalho**, com vistas a organizar todas as etapas subsequentes da pesquisa, e a produção de um amplo **Repertório Comentado de Fontes** relacionadas à história dos transportes no Sul de Minas de forma ampla e da EFOM em particular, que incluirá levantamentos de fontes históricas em diferentes localidades e em diferentes arquivos e coleções (incluindo levantamentos cartográficos, iconográficos e de outras tipologias), a digitalização de fontes específicas selecionadas e a crucial tarefa de organização de fundos já digitalizados e de pesquisas parciais anteriormente realizadas em fundos específicos. O produto terá três entregas distintas e complementares: P1.1. Detalhamento Sistemático do Plano de Trabalho e Roteiro de Pesquisa (1 mês – desembolso contra produto de 60% do total previsto para o ano); P1.2. Descrição da organização dos Fundos Arquivísticos (4 meses – desembolso contra produto de 20% do total previsto para o ano); P1.3. Descrição das

Fontes dos Fundos Arquivísticos (6 meses – desembolso contra produto de 20% do total previsto para o ano).

Produto P2 (ETAPA 4, ano 5)

O **Produto P2**, a ser completado já no segundo ano de trabalho no projeto (ano 5), contemplará dois produtos: P2.1. **Relatório com planejamento detalhado do Workshop híbrido (online/presencial) com experiências internacionais** (7 meses – desembolso contra produto de 55% do total previsto para o ano); e P2.2. **Workshop híbrido (online/presencial) com experiências internacionais** (16 meses – desembolso contra produto de 15% do total previsto para o ano). O objetivo é reunir, em um workshop híbrido de dois ou três dias, em Tiradentes, representantes da ANTT, da Concessionária, agentes públicos interessados e membros da comunidade local e sociedade civil, para a reflexão em conjunto com a academia, acerca tanto de desenvolvimentos iniciais do projeto, quanto, especialmente, para apreciarem desenvolvimentos internacionais no campo da história e memória ferroviária que podem ter repercussão positiva na condução de pesquisas na área no Brasil. A equipe do projeto já iniciou contatos com pesquisadores de países como Espanha, Portugal, França e Inglaterra para a possível participação no evento, com vistas a compartilhar o estado da arte da pesquisa internacional na área com os membros da equipe e com os participantes do workshop. O link de acesso será previamente divulgado e espera-se que com o formato híbrido seja possível aproveitar tanto a possibilidade de participação de público ampliado com interesse na questão, bem como a comunidade local, incluindo indivíduos, como alunos da rede pública, que eventualmente possam ter acesso restrito aos meios necessários para a participação em eventos online. Os sumários executivos das apresentações constituirão o produto a ser entregue, mas planeja-se também que as principais intervenções do evento, sejam gravadas (o que é particularmente facilitado uma vez que se trata de evento em formato híbrido) e disponibilizadas caso haja interesse.

Produto P3 (ETAPA 2, ano 5)

O **Produto P3** será entregue também no segundo ano de trabalho no projeto (ano 5). Trata-se de uma **Reconstrução georeferenciada do traçado da EFOM** e da construção de uma **Plataforma virtual para informações digitais com fins didáticos**. Duas entregas distintas estão previstas para esse produto, a primeira, P3.1, com a Reconstrução digital do traçado (12 meses – desembolso contra produto de 15% do total previsto para o ano) e a segunda, P3.2, com a Plataforma virtual para informações digitais com fins didáticos (18 meses – desembolso contra produto de 15% do total previsto para o ano). A reconstrução do traçado e seu georreferenciamento seguirá a metodologia utilizada por Carvalho (2021) e se articulará ao levantamento de cartografia histórica desenvolvido no âmbito do Produto P1, seguida da construção de uma malha digital georeferenciada a partir dos dados encontrados nos mapas e do confronto com as informações obtidas em outros documentos e na bibliografia secundária. Trata-se de uma compatibilização de informações cartográficas e não de um levantamento de campo do conjunto do traçado, ainda que pontualmente possam ser necessárias visitas de campo para assegurar a acuidade do trabalho. Particular atenção será dada a questões como curvas de nível e variação altimétrica, articulando as informações a sedes municipais atuais para facilitar a

orientação do leitor. A segunda entrega diz respeito à plataforma virtual, que se beneficiará diretamente da experiência do desenvolvimento da CEDE-Data (Central de Estatísticas Demográficas e Econômicas) do Departamento de Ciências Econômicas da UFMG, atualmente em curso. Isso permitirá a construção de um mecanismo de agregação e visualização amigável das informações produzidas pelo projeto, que servirá de suporte às ações do projeto e também será um veículo fundamental de transmissão do conhecimento gerado com fins didáticos. A plataforma virtual será entregue no âmbito do Produto P3, mas será efetivamente alimentada de forma continuada até o final do projeto. Um memorial completo da construção e do processo de alimentação será conjuntamente entregue, para que a Plataforma possa continuar sendo alimentada e expandida para outros projetos subsequentes.

Produto P4 (ETAPA 5, ano 6)

O **Produto P4**, a ser completado no terceiro ano de trabalho no projeto (ano 6), será o primeiro resultado de conjunto do trabalho em equipe. Trata-se de um **Relatório Parcial** com resultados consubstanciados da pesquisa histórica (24 meses – desembolso contra produto de 20% do total previsto para o ano). Diferentes dimensões da pesquisa histórica serão contempladas, na perspectiva da história total dos transportes apresentada acima, e os primeiros resultados de conjunto da análise das fontes históricas já poderão ser contemplados nessa altura.

Produto P5 (ETAPA 3, ano 6)

O **Produto P5** também será concluído no terceiro ano de trabalho no projeto (ano 6), sendo etapa fundamental para a preocupação central de assegurar a reprodutibilidade do trabalho realizado. Trata-se de um produto com dois relatórios específicos: P5.1. **Relatório com planejamento detalhado das etapas para a apresentação didática da Metodologia de História total dos transportes aplicada a projetos de educação e memória ferroviária** (19 meses – desembolso contra produto de 60% do total previsto para o ano); e P5.2. **Metodologia de História total dos transportes aplicada a projetos de educação e memória ferroviária** (30 meses – desembolso contra produto de 20% do total previsto para o ano). Com esse produto, nossa expectativa é apresentar de maneira simples e concreta um conjunto de ações, etapas e procedimentos metodológicos para se perseguir a produção de um estudo com a perspectiva de história total aplicado aos temas de interesse, com vistas a permitir o desenho de novas ações de pesquisa dedicadas a outros contextos de interesse para a promoção da memória ferroviária. Um dos principais aspectos a serem desenvolvidos é justamente a metodologia para a redação de livros paradidáticos sobre memória ferroviária na perspectiva de história total. Trata-se de um esforço crucial, no sentido de demonstrar, de forma qualificada, que um amplo, metódico e muito detalhado esforço de pesquisa é necessário para que um produto simples e acessível possa ser produzido. O complexo é a chave para a produção do simples (que não deve, nesse caso, ser confundido com simplificador ou simplório). Particular atenção será dada também no relatório aos desafios, riscos e problema comuns que tendem a ser encontrados no trabalho de pesquisa, com foco particular na realidade e no exemplo concreto das instituições arquivísticas brasileiras.

Produto P6 (ETAPA 3, ano 7)

O **Produto P6**, a ser entregue no quarto ano de trabalho no projeto (ano 7), será o ponto de convergência das diversas ações realizadas: um **Livro paradidático**. Para esse produto haverá três entregas: P6.1, **Relatório com planejamento detalhado das etapas para redação e publicação do livro paradidático** (31 meses – desembolso contra produto de 60% do total previsto para o ano); P6.2, com o **Manuscrito do livro** (36 meses – desembolso contra produto de 25% do total previsto para o ano) e P6.3, com o **Livro diagramado e o ebook de domínio público** (42 meses – desembolso contra produto de 5% do total previsto para o ano). O livro será ainda impresso por editora com expertise em publicações paradidáticas para que possa ser distribuído, caso a ANTT assim o deseje, para escolas e bibliotecas públicas. A materialização da metodologia descrita no Produto P5 e de toda a pesquisa até esse momento realizada se dará justamente na produção desse livro paradidático que viabilizará uma comunicação acessível a alunos do ensino médio, primordialmente, e à comunidade, de forma ampla, dos complexos e abrangentes resultados da pesquisa histórica.

Produto P7 (ETAPA 5, ano 7)

O **Produto P7**, a ser completado no final do projeto (ano 7), seguirá o formato do Produto P4, mas com o conjunto das ações realizadas. Trata-se do **Relatório Final** de pesquisa com resultados consolidados da pesquisa histórica desenvolvida (42 meses – desembolso contra produto de 5% do total previsto para o ano).

Produto P8 (ETAPA 4, ano 7)

O **Produto P8**, a ser completado também no final do projeto (42 meses – desembolso contra produto de 5% do total previsto para o ano), será um novo evento a ser realizado também em Tiradentes. Esse **Seminário Final híbrido (online/presencial)** do projeto, tal qual o Produto P2, também reunirá na cidade representantes da ANTT, da Concessionária, agentes públicos interessados e membros da comunidade local e sociedade civil, para a apreciarem e interagirem com a equipe do projeto na apresentação dos resultados finais da pesquisa realizada. Para além dos produtos listados, nesse momento, serão também apresentados, ao público amplo, online e presencialmente, os artigos científicos desenvolvidos ao longo do projeto, que esperamos já estejam também publicados ou ao menos em processo de publicação. Os sumários executivos das apresentações constituirão o produto a ser entregue, mas tal qual no Produto P2, o seminário terá também suas partes principais gravadas e esse material poderá ser disponibilizado caso haja interesse.

8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS / NORMATIVOS APLICÁVEIS

ABREU, Maurício de Almeida. “Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII”. GEOUSP, *Espaço e Tempo*, São Paulo, USP, v. 4, n. 1, p. 13-25, 2000.

- ABREU, Regina. A Fabricação do Imortal. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- ALONSO, A. Idéias em movimento: a geração 1870 na crise do Brasil Império. São Paulo: Paz e Terra; 2002.
- ANDRADE, Marcos Ferreira. Elites regionais e a formação do Estado Imperial Brasileiro: Minas Gerais – Campanha da Princesa (1799-1850). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional. 2005.
- ASSIS, Machado de. Memórias Póstumas de Brás Cubas. São Paulo: W.M. Jackson Inc. Editores, 1959.
- BAESSE, C. Estação Ferroviária de Araguari. Um Ícone de Transformação do Modus Vivendi de um Povo Através dos Tempos. In: COELHO, G. N. Seminário Ferrovia: 150 anos, de arquitetura e história. 1. ed. Goiânia: Trilhas Urbanas. 2004.
- BAKER, Alan. “‘The Dead don’t Answer Questionnaires’: researching and writing Historical Geography”. *Journal of Geography in Higher Education*, v. 21, n. 2, p. 231-243, 1997.
- BARBOSA, Waldemar de Almeida. “O Centenario da Estrada de Ferro”. In: Voz do Oeste. Dores do Indaiá. 23/11/1930. n.115/ano3.
- BLASENHEIM, Peter Louis. “As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove”. *Locus, Revista de História*, Juiz de Fora, MG: Núcleo de História Regional/Editora UFJF, v. 2, n. 2, p. 61-80, 1996.
- BLASENHEIM, Peter Louis. A regional history of the Zona da Mata in Minas Gerais, Brazil: 1870-1906.
- BLASENHEIM, Peter. “As Ferrovias de Minas Gerais no século dezenove”. In: *Locus Revista de História*. Juiz de Fora. Vol 2.
- BORGES, B. G. A Estrada de Ferro Goiás: uma análise histórica. In: COELHO, G. N. Seminário Ferrovia: 150 anos, de arquitetura e história. 1. ed. Goiânia: Trilhas Urbanas. 2004.
- BORGES, Barsanufio G. O Despertar dos Dormentes. Goiânia: Cegraf/ UFG, 1990.
- BRADSHAW, James Gregory (ed.). *Managing Archives and Archival Institutions*. Chicago: University of Chicago Press, 1988.
- BRITO, Nascimento. *Meio século de estradas de ferro*. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1961.
- CANO, Wilson. Raízes da Concentração industrial. Rio de Janeiro: Difel, 1977.
- CARDOSO, José Luís. “Circulating economic ideas: adaptation, appropriation, translation” in: *The political economy of Latin American Independence*, edited by Alexandre Mendes Cunha and Carlos Eduardo Suprinyak. London & New York: Routledge, 2017.
- CARDOSO, José Luís. “The international diffusion of economic thought” in: *A Companion to the History of Economic Thought*, edited by Warren Samuels, Jeff Biddle and John Davis. Oxford and New York: Blackwell, 2003.
- CARVALHO, André Simplicio. “O novo mapa da Estrada de Ferro Leopoldina”, *Terra Brasilis* [Online], 15, 2021.
- CASTILHO, F. F. A. Entre a locomotiva e o fiel da balança: a transição da mão-de-obra no Sul de Minas. Dissertação de Mestrado, Juiz de Fora: UFJF. 2009.
- CHAVES, G. H, SOUZA, A. J. C. Os Projetos de Traçados da Estrada de Ferro Goiás no Município de Araguari: de Ramal a Tronco Principal. In: Anais da XV Semana da Geografia da Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2011.
- CHOUINARD, Denys. Respect des fonds et la vie des documents; principe pertinent et actuel? In: ASSOCIATION DES ARCHIVISTES DU QUÉBEC. Le respect des fonds à

- tous les stades de vie des documents: actes [du] XIXe congrès de l'Association des archivistes du Québec. Québec: Association des archivistes du Québec, 1990.
- COELHO, G. N. Patrimônio ferroviário tombado em Goiás. Goiânia: Ed. Trilhas Urbanas, 2002.
- COOK, Michael. The Management of Information from Archives. Aldershot: Gower, 1986. 233 p.
- COOK, Terry. Mind Over Matter: Towards a New Theory of Archival Appraisal. In: CRAIG, Barbara L. (ed.). The Archival Imagination: Essays in Honour of Hugh A. Taylor. Ottawa: Association of Canadian Archivists, 1992, p. 38-70.
- COOK, Terry. O conceito de fundo arquivístico: teoria, descrição e proveniência na era pós-custodial. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional / Ministério da Justiça, 2017.
- COOPER, Martin. Brazilian railway culture. Cambridge: Cambridge Scholars Publishing, 2011.
- COSTA, Paulo. Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro: RFFSA, 1958.
- COSTA, Maria Lúcia Prado. A Cia. Estrada de Ferro Muzambinho. Campanha: Fundação 18 de março – Fundamar. 1995.
- DAVID, Eduardo G. 127 Anos de Ferrovia. Juiz de Fora: Associação de Engenheiros da E.F. Central do Brasil, 1985.
- DEAN, Warren. A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira. 1. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.
- DULCI, Otavio. Política e Recuperação Econômica em Minas Gerais. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.
- EL-KAREH, Almir. Filha Branca de Mãe Preta – a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865. Petrópolis: Vozes, 1982.
- ENGELS, Friedrich; MARX, Karl. O Manifesto Comunista. Tradução Maria Lucia Como. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
- ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS. Instruções para os Serviços do Tráfego. Primeira Edição. S.A. Litho-typographia Fluminense: Rio de Janeiro, 1921.
- FAUSTO, Boris. (dir.). História Geral da Civilização Brasileira: Estrutura de poder e economia (1889-1930). V.8. t. 3. 8ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand. 2006.
- FINGER, Anna Eliza. *Vilas Ferroviárias no Brasil*. Os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul. Brasília: FAU UnB, 2009. Dissertação de mestrado.
- GANN, Cláudio. “Vicissitudes da Primeira Estrada de Ferro Brasileira”. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Jan/mar. 1954.
- GODOY, M. P. F. de. Do Rio de Janeiro a Goiás – 1896 (A viagem era assim). Brasília: Ed. do autor, 1961.
- GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência de Minas Gerais. São João del Rei (1831-1888). São Paulo: Annablume. 2002.
- GREGORY, Ian; Ell, Paul. Historical GIS: technologies, methodologies and scholarship. Cambridge: Cambridge Press, 2008.
- HARDMAN, Francisco F. O Trem Fantasma: a modernidade na selva. São Paulo: Edusp, 1988.
- KURZ, Heinz, Tamotsu NISHIZAWA, & Keith TRIBE. *The Dissemination of Economic Ideas*. Cheltenham: Edward Elgar; Barnett, Vincent. 2015. *Routledge handbook of the history of global economic thought*. New York: Routledge, Taylor & Francis Group, 2011.

- LANNA, Ana Lúcia Duarte. A Transformação do Trabalho: a passagem para o trabalho livre na Zona da Mata Mineira. Campinas: Editora da Unicamp, 1988.
- LENHARO, Alcir. As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842. São Paulo: Símbolo, 1979.
- LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *Ferrovia, Sociedade E Cultura, 1850-1930*. Belo Horizonte: Argumentum, 2009.
- LIMA, Vasco de Castro. A Estrada de Ferro Sul de Minas. 1884-1932. São Paulo: Copas, 1934.
- LIMA, Vasco. A Rêde Sul Mineira de Viação. São Paulo: Copag, 1934.
- LISBOA, Joaquim. Apontamentos sobre a Estrada de Ferro d'Oeste de Minas. Rio de Janeiro: Typographia de Soares e Niemeyer, 1881.
- MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1974.
- MELO, Josemir Camilo de. A primeira ferrovia inglesa no Brasil. The Recife -São Francisco Railway. Recife: Cepe, 2016.
- MILLER, Frederic M. Arranging and Describing Archives and Manuscripts. Chicago: Society of American Archivists, 1990. 133 p. (Archival Fundamental Series, v. 1).
- MONTEIRO Filho, Jeronymo. Construção das estradas. Rio de Janeiro: Scientifica, 1945.
- MONTEIRO, Norma de Góes. Imigração e Colonização em Minas, 1889-1930. Belo Horizonte e Rio de Janeiro: Editora Itatiaia. 1994.
- NIZZOLLA, Liliane J. e CARNEIRO, Fernanda G. *Manual de Procedimentos Patrimônio Ferroviário*. CPTF, DEPAM, IPHAN. Brasília: 2010.
- OLIVEIRA, José Geraldo Rodrigues de & GRINBERG, Lúcia. A saga dos cafeicultores no Sul de Minas. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.
- OTTONI, Cristiano. O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil. Rio de Janeiro: Typ. Imperial, 1859.
- OTTONI, Jorge. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Relatório do Anno de 1905 apresentado ao Exmo. Sñr. Dr. Lauro Severiano Müller D.D. Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas pelo Director Engenheiro Jorge Benedicto Ottoni. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1906.
- PAULA, Dilma Andrade de. Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, 2000.
- PERES, Wanderley. Estrada de Ferro Therezopolis. Teresópolis: Pró-Memória Teresópolis, 2009.
- PERKIN, Arnold. The Railway Age. London: Oxford University Press, 1976.
- PICANÇO, Francisco Barreto (1884). Viação férrea do Brazil: descrição technica e estatistica de todas as nossas estradas de ferro. Rio de Janeiro: Typ. E Tilh. De Machado & C.
- PIMENTA, Dermeval José; ELEUTÉRIO, Arysbur Batista; CARAMURU, Hugo. As Ferrovias em Minas Gerais. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003.
- PONTES, Hildebrando. Discurso inaugural da Estação de Araxá. Araxá: Tipografia do Minas-Brasil. 1926.
- QUEIROGA, P. Contratos de Estradas de Ferro. Ouro Preto, 1882.
- RESENDE, M. E. Lage de. Formação da estrutura de dominação em Minas Gerais: o novo PRM – 1889-1906. Belo Horizonte: UFMG/PROED. 1982.
- RESTITUTTI, C. Corte. As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial (Minas Gerais, 1839-1884). Araraquara: dissertação de mestrado – Unesp, 2006.

- RFFSA. Pequeno Histórico da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM). Rio de Janeiro: RFFSA, 1996.
- RODRIGUEZ, Helio Suêvo. A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.
- ROMERO, M. A. B.; TAVARES, L. R. A Estação Ferroviária da Estrada de Ferro Goiás como Genius Loci na Cidade de Araguari. In: Anais da XIV Semana da Geografia da Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2009.
- SANTOS, Welber. A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João Del Rei (1877-1898). Dissertação de Mestrado. Mariana: UFOP, 2009.
- SEMEGHINI, Ulysses C. Do café à indústria: Uma cidade e seu tempo. Campinas: Editora da Unicamp. 1991.
- SETTI, João Bosco. Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.
- SILVA, Marcelo Werner da. A Formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.
- SILVA, Moacir Moreira Franco. Geografia das estradas de ferro brasileiras. In: I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.
- SILVA, Sérgio. Expansão Cafeeira e Origem da Indústria no Brasil. São Paulo: Alfa Omega, 1976.
- SIQUEIRA, Edmundo. Resumo Histórico de The Leopoldina Railway Company, Limited. Rio de Janeiro: Gráfica Editora Carioca, 1938.
- SOUKEF Junior, Antonio. D'Alessio, Vito. Leopoldina Railway Company: 150 anos de ferrovia no Brasil. São Paulo: Dialetto, 2005.
- SPINDEL, Cheywa R. Homens e máquinas na transição de uma economia cafeeira. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1980.
- SUMMERHILL, Willian R. Trilhos do desenvolvimento: As ferrovias no crescimento da economia brasileira 1854-1913. São Paulo: Alfaiatar. 2018.
- TAYLOR, Hugh A. The Arrangement and Description of Archival Materials. Munich, New York, London and Paris: K. G. Sauer, 1980. 181 p. (International Council on Archives Handbook Series, v. 2).
- TELLES, Pedro Carlos da Silva. História da engenharia ferroviária no Brasil. Rio de Janeiro, RJ: Notícia & Cia, 2011.
- THIBODEAU, Sharon Gibbs. Archival Arrangement and Description. In: BRADSHAW, James Gregory (org.). Managing Archives and Archival Institutions. Chicago: University of Chicago Press, 1989. p. 67-77.
- VALLADÃO, A. “Cristiano Otoni e o Progresso Ferroviário do Brasil” In: Revista IHGB, vol 238.
- VAZ, Mucio Jansen. A Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico-Descriptivo, 1880 – 1922. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1922.
- ZORZO, Francisco Antônio. “Retornando à história da rede viária baiana: o estudo dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede rodoviária da Bahia (1850 – 1950)”. Sitientibus, Feira de Santana, n. 22, jan./jun., p. 99-115, 2000.

9 ANEXOS DO PLANO DE TRABALHO

Deverão ser apensados os anexos listados a seguir, e outros que se fizerem necessários:

- I - Resumo do Plano de Trabalho;
- II - Cronograma físico-financeiro do projeto;
- III - Cotações comerciais;
- IV - Currículos dos Coordenadores e Equipe de Pesquisadores em formato .pdf;
- V - Orçamento analítico previsto;
- VI - Detalhamento de Viagens
- VII - Lista de bens, produtos e estudos com previsão de transferência; e
- VIII - Declaração de observância ao disposto na Resolução nº 6.021, de 2023, e na Portaria nº 17, de 2023.