



AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DE MARIANA/MG: UMA PERSPECTIVA ONOMÁSTICA

DOI: 10.48075/ri.v26i1.31802

Izadora Lopes¹

RESUMO: O presente artigo faz um recorte da toponímia presente nas estações ferroviárias em Mariana/MG, a fim de endossar a importância da cultura e da história das pessoas que habitavam e transitavam nestes locais, desde a primeira metade do século XX. É com base em tal explicação que ocorreu a escolha por nove topônimos do grupo de estações do Ramal Ponte Nova. Esses topônimos foram constituídos ao longo de décadas e sofreram obliteração desde os anos 80, com a interrupção dos serviços ferroviários, há mais de 40 anos. A Toponímia no Brasil, atualmente, é uma disciplina científica de investigação da origem dos nomes de lugares e da história social atinente a eles. Este estudo objetiva recuperar a origem histórica dos topônimos: Crasto, Dom Silvério, Edgard Werneck, Floresta, Goiabeiras, Lavras Velhas, Mariana, Passagem de Mariana e Ribeirão do Carmo. A toponímia registra as circunstâncias das experiências de pessoas, experiências essas que representam a história e a cultura. Segundo Isquierdo (2012) os nomes próprios de lugares são ressemantizados com o fim precípua de nomear um lugar. A nomeação de lugares sempre foi, para além de sua função denominativa, significativa para as sociedades em todo o mundo. A toponímia codifica a história, o lugar e a herança cultural, portanto, cada comunidade possui uma maneira sui-generis da realidade extralinguística, segundo Villalva (2014) incluindo ou excluindo a oralidade, registros discursivos mais ou menos prestigiados, ou diferentes delimitações temporais. Segundo o modelo taxonômico proposto por Dick (1990) será realizada uma análise e classificação dos topônimos.

Palavras-chave: Toponímia; século XX; Estudo Lexical; estrada de ferro; estações ferroviárias.

THE RAILWAY STATIONS OF MARIANA/MG: AN ONOMASTIC PERSPECTIVE

¹Aluna do mestrado [Universidade Federal de Ouro Preto, Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Departamento de Letras, Programa de Pós-Graduação em Letras], Mariana, MG, Brasil. Endereço eletrônico: izadora.lopes@aluno.ufop.edu.br.

ABSTRACT: The present paper makes a cut of the toponymy present in the railway stations in Mariana/MG, in order to endorse the importance of the culture and history of the people who lived and transited in these places, since the first half of the 20th century. It is based on this explanation that the choice of nine place names belonging to the stations group of Ramal Ponte Nova. These toponyms were formed over decades and have been obliterated since the 1980s, with the interruption of rail services over 40 years ago. Toponymy in Brazil, currently, is a scientific discipline of investigation of the origin of place names and the social history related to them. This study aims to recover the historical origin of the toponyms: Castro, Dom Silvério, Edgard Werneck, Floresta, Goiabeiras, Lavras Velhas, Mariana, Passagem de Mariana and Ribeirão do Carmo. Toponymy records the circumstances of people's experiences, experiences that represent history and culture. According to Isquierdo (2012) the proper names of places are resemantized with the primary purpose of naming a place. The naming of places has always been, in addition to its nominative function, significant for societies around the world. Toponymy codifies history, place and cultural heritage, therefore, each community has a sui-generis way of extralinguistic reality, according to Villalva (2014) including or excluding orality, more or less prestigious discursive records, or different temporal delimitations. According to the taxonomic model proposed by Dick (1990), an analysis and classification of toponyms will be carried out.

Keywords: Toponymy; 20th Century; Lexical Study; railway; railway stations.

INTRODUÇÃO

Na toponímia de Mariana há pequenas informações que muitas vezes escapam do olhar casual, mas que desempenharam papéis fundamentais. As estações ferroviárias, uma vez efervescentes centros de conexão, agora silenciosamente testemunham as mudanças inexoráveis do tempo. Como pontos de encontro, trabalho e transição, essas estações exerceram uma função vital na formação da identidade local e que sofrem as ações implacáveis do tempo. Neste artigo, exploraremos o significado dessas estações ferroviárias em Mariana, refletindo sobre seu declínio e o legado que deixaram para trás em um mundo que se transforma incessantemente. As estações ferroviárias em Mariana, Minas Gerais, representam um importante patrimônio cultural imaterial que reflete não apenas a infraestrutura de transporte, mas também as complexas interações entre espaço e tempo que moldaram a história da região. O sistema ferroviário desempenhou um papel crucial no desenvolvimento econômico e social do estado, bem como na formação da identidade local.

A língua, utilizada na comunicação do homem, seja através da fala ou da escrita e gestos, representa muito mais que as marcas linguísticas, mas representações de uma

sociedade que são os conhecimentos multisseculares em suas diversas marcas sociais e culturais. Salienta-se, antes de mais nada, tentar uma aproximação da noção de língua, objeto da Linguística: é um conjunto sistemático de signos e regras que formam um conjunto estruturado e formal, Polguère (2018, p.24) acrescenta:

Deve-se entender com isso que não se trata de um simples repertório de elementos indecomponíveis e autônomos que servem para comunicar. Os elementos constitutivos de cada língua estão interligados, eles são feitos para interagir e se combinar. É esta organização interna de uma língua que faz dela uma ferramenta de comunicação particularmente potente, capaz de produzir um número infinito de mensagens diferentes. (POLGUÈRE, 2018, p.24)

Nas camadas toponímicas encontram-se raízes centenárias, que revelam desde influências portuguesas a nomeações espontâneas e nomeações advindas de homenagens, entre outras razões e circunstâncias. Evidentemente, um projeto como as ferrovias não deve ser interpretado como uma mera conquista da engenharia, uma vez que é perpassado por questões de alterações no espaço e na vida social das pessoas

A ferrovia diluiu a dimensão local e de localidade dos antagonismos sociais na dimensão geopolítica dos embates sociais e políticos da modernidade antes que os embates fossem efetivos. Já não era possível viver sem temer os desdobramentos do mundo criado pelo capital moderno e pela máquina. (MARTINS, 2004, p. 9).

O presente artigo apresenta uma análise toponímica das estações ferroviárias pertencentes ao município de Mariana, Minas Gerais. O estudo considera a origem histórica dos nomes de lugares ou topônimos, sobretudo, no que se refere aos aspectos históricos e socioculturais. Martins (2004) endossa que essas estações foram palco de inovações e componentes de uma nova mentalidade, de uma nova concepção da sociedade e das relações sociais.

A escolha do tema se deu através de um levantamento prévio baseado no livro "Vestígios da paisagem carioca: 50 lugares desaparecidos do Rio de Janeiro". Inspirados por essa investigação, voltamos nosso olhar para Mariana e suas estações ferroviárias, que evocam memórias de uma era que não mais existe, tornam-se portadoras de narrativas entrelaçadas.

Este artigo traça um percurso de análise do que consideramos parte do patrimônio cultural imaterial da língua presente nas estações ferroviárias de Mariana, Minas Gerais. No desdobrar deste trabalho, exploraremos, em primeiro lugar, a importância dessas estações como testemunhas vivas de um passado enraizado na sociabilidade e no trabalho. Nossa escolha foi pela investigação das estações de Mariana e de seus distritos. Assim, arrolaremos as estações ferroviárias presentes nesses distritos, como uma maneira de resgatar seus nomes e destacar os aspectos históricos e socioculturais atinentes a eles.

A QUESTÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL IMATERIAL E OS NOMES DE LUGARES

As estações ferroviárias foram mais do que simples infraestruturas logísticas; elas se tornaram símbolos físicos da conexão entre a cidade e a necessidade da criação desse meio de transporte na região. A disposição geográfica dessas estações desempenhou um papel crucial na definição das rotas comerciais e no acesso às áreas de exploração, consequentemente moldando a urbanização e o desenvolvimento econômico de Mariana. As estações, uma vez mais, foram as testemunhas dessa evolução, mantendo viva a conexão entre o passado e o presente.

Portanto, as estações ferroviárias em Mariana transcendem sua função física para se tornarem espaços de encontro entre espaço e tempo. A preservação e a análise detalhada dos topônimos podem oferecer acesso ao patrimônio cultural imaterial e nos ajudar a compreender o papel que as estações ferroviárias desempenharam na construção da cidade de Mariana e de seus distritos.

A CRIAÇÃO DE MARIANA E O RIBEIRÃO DO CARMO

A fundação de Mariana está ligada às “Entradas” que se iniciaram pelo Ribeirão do Carmo, um elemento geográfico que desempenhou um papel central no desenvolvimento do arraial, que se formou nos últimos anos do século XVII.

A religião católica teve um papel importante no episódio de criação, de divisão administrativa e controle do território marianense, o que influenciou a escolha de alguns topônimos, e que explica o primeiro, que deu nome à cidade: Ribeirão do Carmo. Anos depois da criação da cidade, os pequenos arraiais foram surgindo da necessidade de se explorar novas fontes de metais preciosos.

A QUESTÃO ADMINISTRATIVA: MARIANA NO SÉCULO XVIII

No século XVIII Mariana se tornou um importante centro administrativo de Minas Gerais. A cidade adquiriu uma estrutura administrativa, como a Câmara Municipal de Mariana, estabelecida em 1711, que desempenhou um papel crucial na governança local. Além de administrar questões legais e judiciais, a Câmara participava dos cuidados com os aspectos urbanos, regulamentava o comércio e participava da tomada de decisões que moldaram a vida da comunidade. Essa complexa teia administrativa retrata a importância de Mariana como um polo central na região das Minas.

Esses elementos apontam para o aspecto histórico da cidade, salienta-se a apresentação desses fatos para a compreensão do patrimônio cultural imaterial da língua que permeia narrativas em Mariana e seus distritos.

CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL (EFCB)

Uma das empreitadas ferroviárias mais significativas no Brasil foi Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), sua construção remonta a 1855 sob a direção de Christiano Benedicto Ottoni (1811-1896). A EFCB conectou o estado do Rio de Janeiro a São Paulo, e depois os limites do Rio de Janeiro e de Minas Gerais. A primeira estação a ser concluída foi a de Chiador, em 1889. A ferrovia conectou áreas produtoras às cidades, permitindo que produtos agrícolas e matérias-primas alcançassem pessoas.

Por fim, a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) transcendeu sua função prática e está presente, até os dias atuais, nas memórias coletivas, influenciando a cultura, a economia e a própria identidade da região.

O RAMAL PONTE NOVA

O Ramal Ponte Nova surgiu entre os anos de 1914 e 1926, foi o eixo que cruzou a cidade de Mariana e seus distritos na década de 20, para o transporte de mercadorias e passageiros, ao que se nomeava de trens mistos.

O eixo da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) trouxe desenvolvimento econômico e social para a cidade de Mariana e muitos de seus distritos. Ressaltamos o

legado cultural e histórico dessas estações ferroviárias, uma vez que serviram de pontos de encontro, intercâmbio cultural e desenvolvimento de identidades locais.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E METODOLÓGICA

Apesar de relacionado ao léxico, o estudo da Onomástica se distingue porque se ocupa dos nomes de pessoas e de lugares. O estudo da toponímia é importante para a sociedade, na medida em que ele aponta a origem histórica de povos antigos e a localização com precisão de sítios desaparecidos. Por se tratar de um referente, ele poderá deixar registrado na memória de uma sociedade aqueles povos que passaram, de onde e como surgiram. Em outras palavras, se um acidente geográfico recebe o nome de Morro, e este espaço é destruído, na toponímia em geral, seu nome não desaparece por se tratar de um referente. O topônimo fornece pistas referentes à vida religiosa, agrícola, etnológica, dentre muitas outras características de um povo.

O topônimo e o antropônimo são, pois, entidades que vão além da expressão linguística e envolvem, obrigatoriamente, os referentes que destacam. Assim sendo, no âmbito dos Estudos Linguísticos, eles ocupam certa peculiaridade. Para Gonçalves (2007, p. 73) “todos os lugares habitados têm nomes. A toponímia é uma herança preciosa das culturas passadas”. Para ilustrar, podemos tomar a seguinte situação: quando o distrito de uma cidade recebe o nome de São José, isso revela o espírito religioso do povo daquele lugar, isto é, a fé católica do lugarejo, sua religiosidade e devoção específica ao santo homenageado. Assim, esse Santo tem uma história mítico-religiosa associada ao local, que o reconheceu ao atribuir seu nome a essa localidade.

O patrimônio lexical da língua constitui-se das representações de uma sociedade que são os aspectos culturais e conhecimentos multisseculares, e os estudos lexicais, através da Toponímia, custodiam essa valiosa mescla de informações, de conhecimentos presentes nas camadas toponímicas. “Ao lado do tempo reencontrado, está o espaço reencontrado” (POULET, 1992, p. 54-55, apud ABREU, 1998, p. 83), a motivação pode se perder da memória coletiva, e por isso precisa ser resgatada; ou, ainda, o topônimo original pode ser substituído por um outro, e a riqueza do patrimônio lexical vai se perdendo, daí a necessidade de propormos estudos como este. Trata-se de uma questão muito cara, a recuperação e preservação do patrimônio léxico-cultural, que são os topônimos. De acordo Dick, à Onomástica interessa o nome, do qual se pressupõe:

(...) o nomeador (sujeito, emissor ou enunciador), o objeto nomeado (o espaço e suas subdivisões conceptuais, que incorpora a função referencial e sobre o qual recairá a ação de nomear), o receptor (ou o enunciatário, que recebe os efeitos da nomeação, na qualidade de sujeito passivo). (DICK,1998, p. 103).

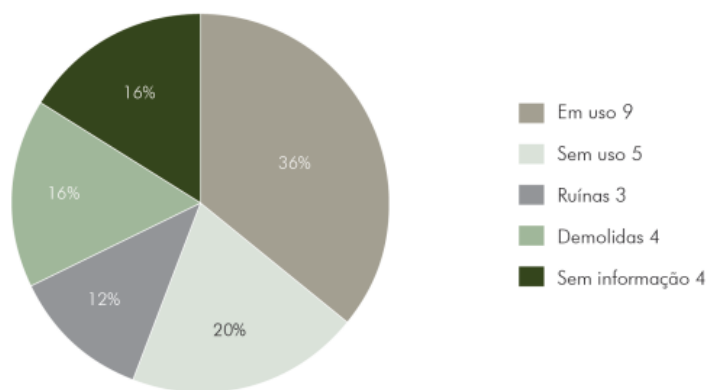
Para a realização deste estudo foram necessários alguns métodos como: a pesquisa bibliográfica para consulta a livros e artigos de história antiga de Minas Gerais e das estações em discussão para se aproximar de um significado. As cartas geográficas ainda representam uma fonte primária básica (DICK, 2006), são instrumentos confiáveis que permitem uma projeção sócio-histórica (períodos ou fluxo contínuo). Para entender a localização precisa dos topônimos, foi realizada uma consulta a mapas cartográficos. Além disso, foi feita análise e classificação dos topônimos a partir do modelo taxonômico proposto por Dick (1990).

DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

De acordo com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e relatos dos moradores mais antigos, até a década de 1980 ainda havia trens mistos circulando ao longo do Ramal Ponte Nova da Estrada de Ferro Central do Brasil. No entanto, essa atividade foi interrompida, e hoje encontra-se desativada.

O eixo, objeto deste estudo, já abrigou um total de 25 estações. Quatro delas desapareceram ao longo das décadas, interrompendo algumas paradas, inclusive no município de Mariana. Três estações que outrora abrigaram a movimentação e a vida ao longo do ramal encontram-se hoje em estado de ruína.

Imagem 1 – Ramal Ponte Nova (2018)



Fonte: SILVA, 2018.

A *Imagem 1* apresenta um gráfico do Ramal Ponte Nova e suas estações, algumas foram desativadas e outras encontram-se em ruínas. A Estação Ferroviária de Mariana representa um elo com o passado e uma peça central no patrimônio cultural imóvel da cidade. O município de Mariana reconheceu a importância histórica e arquitetônica desta estação ao proceder com o tombamento. Fica claro que essa estação mantém seu lugar na memória das estações ferroviárias do Brasil.

As estações ferroviárias recebem, ainda na atualidade, destaque para suas atribuições, como pontos de encontro entre pessoas, culturas e experiências. Para ilustrar, imaginemos a seguinte situação: a estação *Oculus*, em Nova Iorque, que é também um *shopping* e uma passagem para os pedestres que querem economizar o caminho no *Financial District*. Ainda se espera o estabelecimento de diversas lojas e restaurantes.

A análise das motivações dos nomes de estações ferroviárias de Mariana/MG oferece conhecimentos importantes no que se refere ao conhecimento da história da Estrada de Ferro de Minas Gerais. Este artigo se concentra na discussão sobre a toponímia das estações do Ramal Ponte Nova, no que compete ao perímetro do município de Mariana. A chegada da ferrovia à essa região, trouxe condições de se acessar mercadorias e novidades, de maneira rápida e adequada. Segundo o site *Estações Ferroviárias Mineiras* (2019)

O ramal de Ponte Nova foi construído em 1887 e 1888 para a estação de Burnier, se atingir Ouro Preto, então capital da Província, de forma que ela se ligasse com o Rio de Janeiro por via férrea. Somente mais tarde, entre 1914 e 1926, é que foi construído o trecho que chegaria até Ponte Nova. Por uma resolução da RFFSA, RI-51 de 2/6/1964, o ramal passou a ser operado pela Leopoldina. Até 1980 ainda

havia trens mistos percorrendo o ramal. Atualmente o ramal da Ponte Nova está desativado, tanto para passageiros como para cargas. Seus trilhos foram praticamente todos arrancados.

O mapa a seguir mostra a extensão da malha ferroviária e todos os topônimos. Foram tomados para análise, todos os que correspondem a circunscrição de Mariana/MG, segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

Imagem 2 – Mapa Esquemático das Principais Linhas Férreas de Minas Gerais (2017).

Destaque em vermelho: Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB).



Fonte: SILVA, 2018.

A *imagem 2* apresenta uma representação visual das diferentes áreas e estações ao longo do Ramal Ponte Nova da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), em Mariana.

Imagem 3 – Mapa das Principais Linhas Férreas de Minas Gerais (2018). Ramal destacado para análise: Ramal Ponte Nova.



Fonte: SILVA, 2018.

Tabela 1 – Legenda para o mapa ilustrado na “Imagem 3”.

Convenções	
Linha preta	Linhas Ferroviárias Erradicadas
Verde	Estações com Tombamento Federal
Azul	Estações Valoradas
Amarelo	Estações com Proteção Municipal
Vinho	Estações com Proteção Estadual
Roxo	Estações em Uso
Laranja	Estações Sem Uso
Azul Escuro	Estações Demolidas
Amarelo Claro	Estações Sem Informações

Passagem de Mariana (Laranja - Sem Uso): Indica que a estação de Passagem de Mariana está atualmente sem uso ferroviário.

Quilômetro 554 – (Laranja – Sem Uso): Indica que a estação Floresta está atualmente sem uso ferroviário.

Mariana (Roxo e Amarelo - Em Uso e Proteção Municipal): A estação de Mariana é representada em duas cores diferentes, roxo e amarelo. Isso sugere que partes da estação ainda estão em uso e em atividade, enquanto outras áreas estão sob proteção municipal.

Ribeirão do Carmo (Laranja - Sem Uso): Similar a Passagem de Mariana, esta cor indica que a estação Ribeirão do Carmo não está em uso ferroviário atualmente.

Monsenhor Horta (Roxo - Em Uso): A estação Monsenhor Horta é destacada em roxo, indicando que essa área ainda está em uso, provavelmente mantendo alguma atividade ferroviária.

Lavras Velhas (Amarelo Claro - Sem Informações): A cor amarelo-clara indica que não há informações disponíveis sobre o estado atual da estação Lavras Velhas.

Furquim (Roxo - Em Uso): Semelhante a Monsenhor Horta, Furquim está em uso, o que é representado pela cor roxa.

Goiabeiras (Laranja - Sem Uso): A estação Goiabeiras não está sendo usada atualmente, como indicado pela cor laranja.

Crasto (Vermelho - Ruínas): A cor vermelha sinaliza que a estação Crasto encontra-se em ruínas.

O mapa exibe uma representação visual das diferentes áreas e estações ao longo do Ramal Ponte Nova da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) em Mariana, oferecendo um panorama das condições atuais de cada local. É importante destacar que as informações fornecidas no mapa são baseadas nas especificações do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), que fornece detalhes sobre o estado e uso das estações:

Passagem de Mariana (Laranja - Sem Uso – (cf. SILVA, 2018): a estação de Passagem de Mariana está atualmente sem uso ferroviário, como representado pela cor laranja. Isso sugere que não há atividade ferroviária em andamento nessa estação.

Quilômetro 554 – (Laranja – Sem Uso – (cf. SILVA, 2018): a estação é denominada assim pelo IPHAN, trata-se da mesma denominada Estação Floresta e encontra-se sem uso, desde a década de 80.

Mariana (Roxo e Amarelo - Em Uso e Proteção Municipal – (cf. SILVA, 2018): Segundo o IPHAN, partes da estação de Mariana estão em uso e atividade, representadas em roxo. Além disso, o IPHAN destaca que algumas áreas da estação estão sob proteção municipal, denotadas pela cor amarela. Isso indica um esforço para preservar sua importância histórica e cultural. Mariana (Trem Turístico): A estação de Mariana também é usada como ponto de partida para um trem turístico, oferecendo uma experiência nostálgica que permite aos visitantes mergulhar na história ferroviária da região.

Ribeirão do Carmo (Laranja - Sem Uso – (cf. SILVA, 2018): O IPHAN assinala que a estação Ribeirão do Carmo não está em uso ferroviário, como indicado pela cor laranja. Isso sugere que não há atividade ferroviária ocorrendo na estação.

Monsenhor Horta (Roxo - Moradia – (cf. SILVA, 2018): O IPHAN destaca que a estação Monsenhor Horta é usada como moradia, conforme representado pela cor roxa. Isso indica uma transformação da estação em um espaço residencial.

Lavras Velhas (Amarelo Claro - Sem Informações – (cf. SILVA, 2018): O IPHAN não fornece informações sobre o estado atual da estação Lavras Velhas, representado pela cor amarelo claro.

Furquim (Roxo - Centro Cultural – (cf. SILVA, 2018): O IPHAN especifica que a estação Furquim é usada como um centro cultural, representado pela cor roxa. Isso sugere que a estação desempenha um papel na promoção da cultura e da arte.

Crasto (Vermelho - Ruínas – (cf. SILVA, 2018): De acordo com o IPHAN, a estação Crasto está em ruínas, como indicado pela cor vermelha. Isso indica um estado avançado de deterioração da estrutura.

Em conjunto, essas informações oferecem uma compreensão mais profunda das condições atuais e usos das diferentes estações ao longo do Ramal Ponte Nova. O mapa se torna uma ferramenta poderosa para visualizar como esses locais foram transformados e como a história ferroviária continua a influenciar a paisagem e a cultura da região.

Taxionomias de natureza física

Estação **Goiabeiras**

Esta é uma das últimas estações erguidas na região, datada de março de mil novecentos e quarenta e nove. Salienta-se neste topônimo o termo específico goiaba, de motivação fitotoponímica. Segundo o DHPB, podemos supor o seguinte:

1. Arbusto mediano originário da América Tropical e que dá frutos de variados tamanhos. Goyaba, arvore mediana, semelhante em folhas e flôr as Masseiras; o seu fructo fica descripto no araçá. LUIZ DOS SANTOS VILHENA (1921) [1801], CARTA VIGESIMA [A00_0846 p. 749].

2. Araçá goiaba

O fruto da goiabeira. [...] porém eu regeitando as mais, descreverei unicamente o araçá guayaba, por ser de mais activa efficacia entre os mais araçaz; e assim Araçá guayaba hé huma fruta produzida por huma arvore silvestre [...]. FRANCISCO ANTÔNIO DE SAMPAIO (1971) [1782], ARAÇÁ GUAIBABA [A00_1648 p. 33].

Portanto, chegou-se à conclusão de que para o caso do referido nome, a toponímia registrou uma paisagem vegetal que existe ou já existiu e estava em certo destaque no ambiente físico. Goiabeira é um derivado da palavra goiaba, e em sua forma pluralizada: Goiabeiras, o que pode indicar uma localização precisa do vegetal.

Estação **Floresta**

A implementação data de dez de novembro de mil novecentos e quarenta e três, possui 79 anos e atualmente restam apenas as ruínas da estação já desativada desde a década de 70. Esta estação representou uma parada entre o distrito de Passagem de Mariana e a cidade Mariana, acredita-se que a sua motivação esteja presente no nome de uma fazenda próxima: Fazenda Floresta. Segundo o site *Estações Ferroviárias* “Esta estação servia à fazenda Floresta. (...) o posto foi demolido na década de 1970, aproximadamente”. Este topônimo foi classificado na taxa dos fitotopônimos, uma vez que remete a um elemento da flora brasileira, ainda que mais genérico. Sugiro que possa se tratar de uma caracterização da paisagem, quando na escolha do nome para o lugar. Dick completa

Quantos aos genéricos **floresta** e **mata** e/ou **mato**, a sua referência como signos toponímicos, na nomenclatura oficial brasileira, é extensa, principalmente em relação ao segundo termo, todos aparecendo, porém, em sintagma simples ou em compostos ou em formações sufixais. (DICK, 1990, p.174).

Taxionomias de natureza antropocultural

Estação **Passagem de Mariana**

Corônimo + (distrito) Passagem de Mariana

Sua fundação data de doze de outubro de mil novecentos e quatorze. Este distrito representou um ponto de separação entre os municípios de Mariana e de Ouro Preto, que estão separados por apenas 12 quilômetros. O cenário mudou apenas com a construção da atual BR-356. Na pequena localidade, a urbanização ocupou o espaço de muitas edificações coloniais. Como símbolo dos tempos idos, há ainda, a igreja de Nossa Senhora da Glória. Do povoamento e formação do local, percebe-se pelas feições paisagísticas dos morros, um passado marcado pelas expedições e suas diversas explorações no local

Distrito do município de Mariana. Fica a meio caminho, entre Ouro Preto e Mariana. O distrito de Passagem foi suprimido pela lei nº 116, de 9 de março de 1839, incorporado seu território ao de Mariana. O decreto nº 155, de 26 de julho de 1890, elevou a distrito de paz o policial da Passagem. A denominação Passagem foi mudada para Passagem de Mariana, pelo decreto-lei nº 148, de 17 de dezembro de 1938. A paróquia foi criada por provisão de 15 de abril de 1941. O que dá vida à pequena vila é a mina, explorada ainda hoje com vantagem. A exploração do ouro, ali, data dos tempos das bandeiras. Muitas datas foram concedidas, desde 1729; mais tarde, adquiriu-as todas José Botelho Borges, que explorou o ouro por muito tempo, sendo, após sua morte, os terrenos levados à praça, em 1819; foram arrematados pelo barão de Eschwege. Organizou este a Sociedade Mineralógica da Passagem, com capital de 1.900 libras. Depois de exploradas as minas por muitos anos, foram interrompidos os trabalhos e vendida a propriedade a um inglês, Thomaz Bawden que, logo em seguida, a revendeu à Anglo-Brazilian Gold Company Ltd., em 1859. Esta companhia adquiriu mais três propriedades vizinhas, as lavras do Fundão, do Paredão e de Matacavalos; durante mais de meio século, explorou as minas a companhia inglesa, com resultados compensadores. Últimamente, passou a pertencer a brasileiros. Em Passagem, foi levantada, primeiramente, a capela de Santo Antônio do Morro, na fazenda do Tte. Cel. Maximiano de Oliveira Leite; chegou a ser curada; mas depois da morte daquele sertanista, entrou em decadência e passou a ser apenas capela particular da fazenda. Foi, então, construída, em lugar mais cômodo, outra capela, tendo por orago N. Sª da Glória, que passou a ser curada. (BARBOSA, 1968, p.345).

Este topônimo é classificado como um hodotopônimo, pois, remete à um caminho ou via: Passagem.

Estação **Mariana**

Corônimo + (cidade) Mariana

Esta estação foi inaugurada em doze de outubro de mil novecentos e quatorze. Extensivo ao nome da cidade, ela possui seu denominativo motivado pelo topônimo do município: Mariana. É um antropotopônimo, um nome próprio individual, em homenagem à então rainha D. Maria Ana Josefa de Áustria, Rainha de Portugal e esposa de D. João V. Mariana recebeu o título de cidade, pela Carta Régia de 23 de abril de 1745, no evento de criação de um bispado em Minas Gerais

O Sargento-mór Alpoim foi igualmente encarregado pelo Rei de levantar na Villa do Carmo a planta de uma cidade. O Bispado, que desde 1720 planejava D. João V crear nas* Minas, afinal ficou deliberado, e proposto á Santa Sé por acto de 23 de abril de 1745. (VASCONCELLOS, 1904, p.398; 399).

Abonação retirada de um documento eclesiástico:

“Livro do Primeiro dos Assentos dos Baptismos, Casamentos e Obitos da antiga Villa do Ribeirão do Carmo, hoje Cid.^e Marianna o qual vay por mim numerado[...]”. (Cf. Anexo 1 – Documentos Eclesiásticos – p. 16, L. 1-5)

Segundo o “Trem da Vale”, atualmente a Estação Mariana encontra-se no seguinte estado: A Estação de Mariana, também denominada Estação Parque é um complexo composto pela Praça Lúdico-Musical, pela Biblioteca da Estação, pelo antigo casarão que abrigava a estação ferroviária de Mariana e por vagões fixos localizados nos arredores do prédio.² De todos os topônimos estudados, é o único que não sofreu nenhum tipo de elisão, devido ao uso ainda recorrente da estação e da linha que liga os municípios de Mariana e Ouro Preto.

Estação **Ribeirão do Carmo**

Corônimo + distrito (Ribeirão do Carmo)

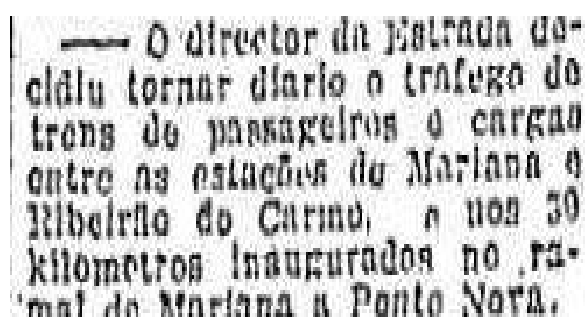
Topônimo de fundação da cidade de Mariana e primeira Vila do estado de Minas Gerais. Seu povoamento teve início pelo ribeirão nomeado Carmo. Recebe, no entanto, a forma simples do topônimo “Carmo”, se tornando Ribeirão do Carmo e que ficou extensivo ao nome desta estação ferroviária, fundada em 18/02/1923. Segundo o *Dicionário de Todos*

² Trem da Vale.

os Santos “em torno do qual se deu início do povoamento mineiro, mesmo sendo designado sob a invocação de Nossa Senhora do Carmo, recebeu apenas a forma específica ‘do Carmo’, constituindo, assim, um topônimo simples”. Ele é classificado como um hierotopônimo, pois é um nome sagrado e que remete à uma ordem religiosa.

Sobre esse topônimo é possível dizer que ocorreu uma mudança gramatical, passou de lexia virtual (antes do momento da enunciação) a lexema (como ocorre com qualquer palavra ocorrência), em outros termos, passou de substantivo comum a substantivo próprio. Um sintagma toponímico é composto por um termo genérico (o acidente físico ou humano): rio, cachoeira, córrego, serra e sítio, fazenda) e o termo elemento específico (o topônimo propriamente dito), por isso, o lexema só é atualizado caso faça parte do léxico virtual do falante. José Rebello Perdigão³ endossa que o Capitão João Lopes de Lima, paulista, e o Pe. Manoel Lopes descobriram o famoso ribeirão do Carmo. Esse território foi dividido em 15 de agosto de 1700, na esperança de se encontrar ouro de melhor quilate. Passados dois ou três anos, descobriu-se o Rio Brumado e Sumidouro por João Pedroso. Mais abaixo, fundou-se a Freguesia de Bom Jesus do Monte, por João Lima Bomfante.

Imagem 4 – Ocorrência do topônimo em um periódico de 1923, ano de inauguração da estação.



Fonte: O Estado de S. Paulo, 8/6/1923/Gutierrez L. Coelho; Marcelo Lordeiro; Julio Cesar Alves; O Estado de S. Paulo, 1923.

Estação **Dom Silvério**

Segundo o historiador Cônego Trindade, Dom Silvério foi bispo e primeiro Arcebispo de Mariana, de 1906 a 1922. De acordo com o mesmo historiador, Dom Silvério nasceu em 1840 e viveu até 1922. A motivação está, portanto, no nome próprio do ilustre munícipe, provavelmente fruto de uma homenagem e está registrado desde a criação da estação: dezoito de fevereiro de mil novecentos e vinte e três. Classificamos, assim, como um

³ Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. 69, p. 1.^a, 279-280.

axiotopônimo, quando temos um nome acrescido do título: Dom. Ainda sobre a motivação, Santos (2019) endossa:

De origem muito humilde, mulato, Dom Silvério desde cedo demonstrou uma facilidade muito grande com o aprendizado e com o latim. Apadrinhado por Dom Viçoso (1788-1875), teve no Seminário de Nossa Senhora da Boa Morte uma formação religiosa destacável. Foi daqueles sacerdotes que amparado pela Igreja soube retribuí-la com ações e serviços que ficaram reconhecidos na história eclesíastica mineira e nacional. No ano de 1897 seria empossado como bispo de Mariana e promovido a arcebispo em 1907. Incumbiu-se, particularmente, da tarefa de restabelecer novamente o patrimônio diocesano que havia sido dilapidado desde a separação entre Estado e Igreja”. (SANTOS, 2019, p.6).

Estação **Lavras Velhas**

O topônimo está registrado desde um de dezembro de mil novecentos e vinte e três. Foi classificado na taxa dos sociotopônimos, uma vez que indica atividades realizadas em Minas Gerais, no período colonial: a exploração de metais preciosos. No DHPB tem-se

2. Extração de metais.

Proveu mais q’ atendendo ao requerim.^{to} de pessoas Mineiras deste Continente de quão perniciosas se ão as vendas e vendagens de bebidas por entre as lauras, de donde sucede não só a embriagação dos Escravos, mas tãobem a extirpação, e lapidação do oiro em negocios com os mesmos escravos [...]. ANTONIO BARBOZA DE MATTOS COITINHO (OUVIDOR) JOSÉ JOAQUIM DO COITO (ESCRIVÃO) (1921) [1779], AUTO DE PROVIMENTOS DE CORREIÇÃO QUE MANDA FAZER O D.OR OUVIDOR GERAL E CORREGEDOR DESTA COMARCA ANTONIO BARBOZA DE MATTOS COITINHO NESTE PRESENTE ANNO DE 1779 [M00_0017 p. 107].

Segundo Dick (1990) os sociotopônimos remetem às atividades profissionais, trabalho *Catas, Lavras, Garimpo, Lavagem, Engenho, Monjolo, Olaria*. Vasconcellos indica a localização geográfica exata de Lavras Velhas

Ocupando tantos cargos rendosos, nos quaes á exemplo dos coevos poderia se enriquecer, vemos que assim não aconteceu. No Livro de Notas n. 1 do Tabellião Pilos da Villa do Carmo, acha-se uma Escriptura do compra feita, pelo Capitão Mór Carlos Pedroso, em 23 do agosto de 1715, ao Capitao Domingos de Araujo Lanhoso,

de doussitios por 4.800 oimyas inclisivé 6 peças do gentio do Guiné, com a clausula adjecta de hypotheca até final pagamento. Ura desses sitios, ou ambos, estão hoje convertidos na Fazenda chamada Ressaca, entre S. Caetano e Lavras Velhas, em ambas as margens do ribeirão do Carmo. (VASCONCELLOS, 1904, p.144).

A imagem abaixo revela a datação desse topônimo, mais uma vez, o excerto de jornal é datado de cinco de dezembro, quatro dias depois da criação da Estação Lavras Velhas e que apresenta uma tentativa de organização do funcionamento dos trilhos.

Imagem 5 - Ordem para que os trens mistos fossem a Lavras Velhas

— O sub-director da 2a. divisão, tendo recebido comunicação de que a estação de Lavras Velhas, estava apta para o serviço de trafego, determinou á chefia do movimento, que expedisse horarios prolongando as viagens dos trens do ramal de Ouro Preto, que termina em Marianna, até aquella estação.
Com semelhante autorização, o dr. Delamara S. Paulo, chefe do movimento, expediu telegrammas de providencias e mandou organizar escalas do pessoal, etc. Agora, foi expedida uma circular por ordem superior tornando sem offeito a anterior, pois a estação de Lavras Velhas, não está aparelhada para o serviço do trafego.

Fonte: O Estado de S. Paulo, 5/12/1923.

Estação **Edgard Werneck**

Esta estação está localizada no distrito de Furquim e a motivação de seu nome, atribuída à Edgard Werneck Furquim de Almeida, engenheiro e funcionário-membro da Estrada de Ferro Central do Brasil, assassinado em 1925, no estado de Pernambuco. Este topônimo está registrado há 96 anos.

Este topônimo é classificado de acordo com o modelo proposto por Dick (1990) como um antropotopônimo, sua motivação está no nome e apelido de família do engenheiro homenageado.

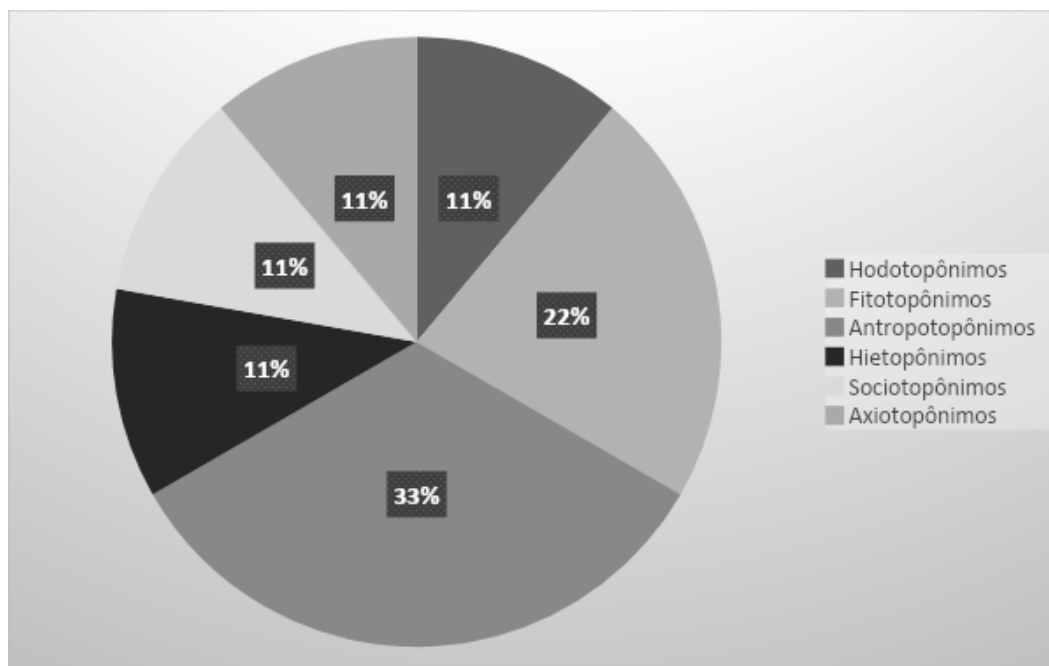
Estação **Craсто**

O topônimo também é extensivo ao nome da localidade. Sua motivação, Castro, é um apelido de família, e as primeiras pessoas a chegarem a este local, dando destaque a Manuel de Castro

Estes se conservaram em algumas partes que acharam desta constituição de formações de rios e cascalhos, como foi no lugar da Cidade [Mariana] alguns, São Sebastião outros e os mais nas Lavras Velhas, Crasto e Furquim”. (Notícias dos primeiros descobridores das primeiras minas do ouro pertencentes a estas Minas Gerais, pessoas mais assinaladas nestes empregos e dos mais memoráveis casos acontecidos desde os seus princípios. Bento Fernandes Furtado; Minas Gerais; ca. 1750, apud Códice Costa Matoso, 1999:180).

O levantamento dos topônimos em questão levou às seguintes conclusões: eles possuem datação de uma época da construção das ferrovias e modernização do sistema de transporte brasileiro, no entanto, possuem características conservadoras, porque são extensivos ao nome da própria localidade. Essas localidades possuem datação muito mais recuada que a das estações ferroviárias, por isso, podemos supor que esses topônimos estão registrados, na maioria dos casos, há muitas décadas. Essas informações revelaram uma visão toponímica com perfil marcante de denominações espontâneas, como: Passagem de Mariana, Floresta, Ribeirão do Carmo e Goiabeiras. O que leva a conclusão de que alguns topônimos ainda privilegiavam alguma característica de um acidente geográfico do local, isto é, características da paisagem física. Por isso, revelam uma história escondida registrada nos topônimos desses acidentes humanos. A visão de mundo e costumes de um povo e suas atividades, como: Lavras Velhas. Analisou-se também os topônimos Edgard Werneck, Dom Silvério, Mariana, Castro, que fazem homenagem a munícipes e pessoas ilustres e que alguma maneira marcaram a história do município. Esse estudo não representa uma leitura completa, é o início de uma discussão que pode ser revisitada e pesquisada mais a fundo.

Gráfico 1 – percentual das taxes de natureza física e antropocultural



Fonte: dados da pesquisa.

O *gráfico 1* representa uma breve análise taxonômica das estações ferroviárias de Mariana, seus nove topônimos foram classificados em seis taxionomias. Segundo Dick (1990, p. 61)

É, pois, na realidade circundante, ou no chamado universo ambiental em que o homem se organiza, individual e comunitariamente, que se encontram as influências positivas ou negativas de sua própria experiência cultural, no mais amplo sentido. E é nessa mesma cadeia de possibilidades que os topônimos se estruturam e se distribuem em estratos de diversas naturezas. (DICK, 1990, p.61).

Na figura acima, as áreas denominadas *Antropotopônimos* e *Fitotopônimos* representam as motivações mais recorrentes, o que quer dizer que a hipótese de que os nomes de pessoas motivariam em maior parte a toponímia dessas estações, foi concretizada. Ainda que a primeira possibilidade tenha sido seguida, a segunda taxa que merece destaque é a dos Fitotopônimos, juntamente com as demais taxes indicou uma variação muito importante, diante da pequena amostra coletada. Logo, temos a presença dos hodotopônimos, fitotopônimos, hierotopônimos, antropotopônimos, sociotopônimos e axiotopônimos, indicando para vários referenciais toponímicos. Sugiro que uma parte importante da memória desse lugar está contida na toponímia das Estradas de Ferro do município em questão.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Podemos perceber uma elisão dos nomes tradicionais e por isso a necessidade de preservar e recuperar os não muitos exemplos existentes “(...) porque um marco não deve ser alterado. Precisa ficar intacto para continuar transmitindo a porção cultural que encerra.” [Dick, 1997, p.223-224]. A toponímia de Mariana entrega identidades, relações de poder embutidas e comunicam várias mensagens. Além de serem manifestações de herança linguística, cultural e social. É como se o passado aparecesse sem transformações para o lugar

[...] e sua opção hegemônica do modal rodoviário, construindo todo um conjunto de valores na sociedade de que o único e melhor transporte seria o veículo automotor colocando o trem no passado da “Maria-Fumaça” e de algo que não merece sair da nostalgia e do pitoresco de um tempo que não volta mais. (GIFFONI, 2006, p.199).

História, memória e cultura são componentes importantes na formação da identidade e esses constituintes são carregados nas práticas toponímicas de um lugar. Vistos nessa perspectiva, os topônimos não devem ser entendidos apenas como um sistema de referência, pois pode haver conexões consideráveis entre o nome, o que ele alude e a pessoa que dá o nome.

REFERÊNCIAS

ABREU, M. DE A. Sobre a memória das cidades. *Revista da Faculdade de Letras - Geografia*. I série, v. XIV, p. 77–97, 1998.

Códice Costa Matoso. Coleção das notícias dos primeiros descobrimentos das minas na América que fez o doutor Caetano da Costa Matoso sendo ouvidor-geral das do Ouro Preto, de que tomou posse em fevereiro de 1749, & vários papéis. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1999. 2v.: il. (*Coleção Mineiriana. Série Obras de Referência*)

DICK, M. V. de P. do A. *A Motivação Toponímica: Princípios teóricos e Modelos Taxionômicos*. São Paulo; FFLCHAJSP, 1990.

DICK, M. V. de P. do A. A Construção do Texto Onomástico: Escritura e Oralidade. São Paulo. *Anais da XLVHI Reunião Anual da SBPC*, p. 158-159, 1997.

GIFFONI, J. M. S. *Trilhos arrancados: História da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878 – 1966)*. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2006.

GUTIERREZ, L.; COELHO, M. L.; ALVES, J. C. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 8 jun. 1923.

GONÇALVES, T. M. *Cidade e Poética: um estudo de psicologia ambiental sobre o ambiente urbano*. Ijuí: Ed. Unijuí, 2007, 208p. (Educação em Ciência).

ISQUERDO, A. N. Léxico regional e léxico toponímico: interfaces linguísticas, históricas e culturais. In: SEABRA, M. C. T. C. de (Orgs.). *As ciências do léxico: lexicologia, lexicografia, terminologia*. Vol. VI. Campo Grande: Editora da UFMS, 2012, p. 115-139.

MARTINS, J. de S. A ferrovia e a modernidade em São Paulo: a gestação do ser dividido. *Revista USP, São Paulo*, n.63, p.6-15, setembro/novembro, 2004.

MOTA, I. *Vestígios da paisagem carioca: 50 lugares desaparecidos do Rio de Janeiro*/Isabela Mota, Patricia Pamplona. – 2.ed. – Rio de Janeiro: Mauad X, 2021. 488p.

Ordem para que os trens mistos fossem a Lavras Velhas. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 5 dez. 1923.

POLGUÈRE, A. *Lexicologia e semântica lexical: noções fundamentais*. Trad. Sabrina Pereira de Almeida. São Paulo: Contexto, 2018.

SILVA, F. dos S. *Remanescências da arquitetura ferroviária em Minas Gerais: uma ferramenta de preservação das estações ferroviárias*. Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável. Escola de Arquitetura. (Dissertação). Belo Horizonte: 2018.

VILAÇA, F. *São Paulo: segregação urbana e desigualdade*. Estudos avançados. Universidade de São Paulo: Instituto de Estudos Avançados, 2011.

VILLALVA, A. *Introdução ao estudo do léxico: descrição e análise do Português*/ Alina Villalva, Joao Paulo Silvestre. – Petropolis, RJ : Vozes, 2014.

Recebido em 27 de agosto de 2023.

Aprovado em 17 de novembro de 2023.

