



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO**  
**INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO, CULTURA E**  
**SOCIEDADE**  
**Linha 2 - Patrimônio Cultural: Memória e Sociedade**

**DISSERTAÇÃO**

**MEMÓRIA FERROVIÁRIA EM VALENÇA-RJ: APAGAMENTOS E**  
**RECONSTRUÇÕES**

**JOÃO BATISTA DE FREITAS NEUBANER**

Nova Iguaçu  
Maio, 2023



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO, CULTURA E  
SOCIEDADE (PPGPACS)**

**MEMÓRIA FERROVIÁRIA EM VALENÇA-RJ: APAGAMENTOS E  
RECONSTRUÇÕES**

**JOÃO BATISTA DE FREITAS NEUBANER**

Sob a Orientação da Professora Dra.  
**Ana Paula Ribeiro de Araujo**

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do Grau de **Mestre em Patrimônio, Cultura e Sociedade**, no curso de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade. Área de concentração: Patrimônio Cultural: Memória e Sociedade.

Nova Iguaçu  
2023

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

N477m Neubaner, João Batista de Freitas , 1965-  
Memória Ferroviária em Valença - RJ - Apagamentos e  
reconstruções / João Batista de Freitas Neubaner. -  
Valença, 2023.  
152 f.: il.

Orientadora: Ana Paula Ribeiro de Araujo.  
Dissertação(Mestrado). -- Universidade Federal Rural  
do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em  
Patrimônio, Cultura e Sociedade, 2023.

1. Memória Ferroviária. 2. Patrimônio Cultural. 3.  
Patrimônio Industrial. I. Araujo, Ana Paula Ribeiro de  
, 1972-, orient. II Universidade Federal Rural do Rio  
de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em Patrimônio,  
Cultura e Sociedade III. Título.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO, CULTURA E  
SOCIEDADE



TERMO Nº 616 / 2023 - PPGPACS (12.28.01.00.00.22)

Nº do Protocolo: 23083.034718/2023-27

Nova Iguaçu-RJ, 30 de maio de 2023.

Termo de aprovação da dissertação de JOÃO BATISTA DE FREITAS NEUBANER, intitulada Memória Ferroviária em Valença-RJ: apagamentos e reconstruções, submetida como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Patrimônio, Cultura e Sociedade, no Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Patrimônio, Cultura e Sociedade. A banca examinadora foi composta pelos professores/pesquisadores: Ana Paula Ribeiro de Araujo (presidente); Isabel Cristina Castro da Rocha como avaliadora externa à UFRRJ, Julio Cesar Ribeiro Sampaio e Raquel Alvitos Pereira, docentes do PPGPACS/UFRRJ.

*(Assinado digitalmente em 31/05/2023 10:42 )*  
ANA PAULA RIBEIRO DE ARAUJO  
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR  
DeptAU (12.28.01.00.00.00.43)  
Matrícula: 2344729

*(Assinado digitalmente em 30/05/2023 23:16 )*  
JULIO CESAR RIBEIRO SAMPAIO  
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR  
DeptAU (12.28.01.00.00.00.43)  
Matrícula: 1461577

*(Assinado digitalmente em 07/06/2023 11:54 )*  
RAQUEL ALVITOS PEREIRA  
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR  
DeptH/IM (12.28.01.00.00.88)  
Matrícula: 1862824

*(Assinado digitalmente em 06/07/2023 16:51 )*  
ISABEL ROCHA  
ASSINANTE EXTERNO  
CPF: 511.136.197-91

Visualize o documento original em <https://sipac.ufrj.br/public/documentos/index.jsp> informando seu número: **616**, ano: **2023**, tipo: **TERMO**, data de emissão: **30/05/2023** e o código de verificação: **cd5e26844f**

## **DEDICATÓRIA**

Aos meus pais, *in memoriam*, e minhas irmãs que sempre me apoiaram.

A Marcelo Monteiro que sempre caminhando ao meu lado, acreditou, incentivou e apoiou.

## **AGRADECIMENTOS**

Ao Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade – PPGPACS que proporciona uma ampla discussão multidisciplinar sobre patrimônio cultural.

Aos professores do PPGPACS que de forma generosa compartilham conhecimento e que de forma mui especial, em tempos de pandemia se dedicaram para que, mesmo on-line, o curso não perdesse sua excelência. Obrigado por ampliarem minha visão de mundo.

À minha orientadora, Dra. Ana Paula Ribeiro de Araujo, que, sempre discreta e presente, me incentivou, sem impor limites e compreendendo o meu tempo.

Aos membros da banca que ajudaram a elevar minha pesquisa indicando caminhos possíveis.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

## RESUMO

NEUBANER, João Batista de Freitas. **Memória ferroviária em Valença-RJ: apagamentos e reconstruções**. 152p. Dissertação (Mestrado em Patrimônio, Cultura e Sociedade). Instituto Multidisciplinar, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, RJ, 2023.

Esta dissertação tem como objetivo estudar a trajetória da construção da memória ferroviária por meio dos processos de (re)construção da memória ferroviária no município de Valença, Rio de Janeiro, Brasil. Desde a desativação do ramal ferroviário em 1973 na cidade, vem sendo promovidas várias ações no sentido de valorizar a memória ferroviária por parte da sociedade civil e agentes públicos caracterizando como um estudo de caso singular. A partir da noção de lugar de memória propusemos analisar os processos de (re)construção da memória em espaços como o Museu Ferroviário de Valença e a Associação União Valenciana para Preservação Ferroviária (UVAFER). A pesquisa se caracteriza como de natureza aplicada uma vez que é orientada para uma aplicação prática. Possui abordagem qualitativa uma vez que trabalha com significados, crenças, valores e atitudes de uma dada realidade social. Considerando os objetivos é descritiva uma vez que tem como objetivo principal a descrição do objeto de estudo, a memória ferroviária de Valença. Quanto aos procedimentos se caracteriza como um estudo de caso, uma vez que traz estudo profundo e exaustivo de um objeto específico de modo a permitir uma compreensão mais detalhada sobre o fenômeno da memória, identidade e valorização do patrimônio ferroviário. A História oral foi adotada como método, fonte e técnica de pesquisa para descrever os processos de construção da memória e identidade a partir de sujeitos e lugares de memória importantes da história da ferrovia. Em relação ao Museu Ferroviário de Valença analisou-se a coleção formada por Sebastião Victor, compreendendo o próprio museu enquanto documento histórico. Para pesquisar as motivações que culminaram em 2018 no retorno de três carros de passageiros entrevistamos os agentes que atuam na construção da memória coletiva. Cumpre ressaltar que a coleta e análise desses discursos também contribuiu para a compreensão da construção dessa memória a partir da patrimonialização do passado ferroviário de Valença dialogando com a historiografia sobre o tema. Concluímos que as ações para a preservação e promoção do patrimônio e da memória ferroviária em Valença contaram com atuação decisiva dos agentes da comunidade.

**Palavras-chave:** Memória ferroviária. Patrimônio cultural. Patrimônio industrial.

## ABSTRACT

NEUBANER, João Batista de Freitas. **Railway memory in Valença-RJ: erasures and reconstructions**. 152p. Dissertation (Masters in Heritage, Culture and Society). Instituto Multidisciplinar, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, RJ, 2023.

This dissertation aims to study the trajectory of the construction of the railway memory through the processes of (re)construction of the railway memory in the municipality of Valença, Rio de Janeiro, Brazil. Since the deactivation of the railway branch in 1973 in the city, several actions have been promoted in the sense of valuing the railway memory by civil society and public agents, characterizing it as a singular case study. Based on the notion of a place of memory, we proposed to analyze the processes of (re)construction of memory in spaces such as the Railway Museum of Valença and the Valenciana Union Association for Railway Preservation (UVAFER). The research is characterized as applied in nature since it is oriented towards a practical application. It has a qualitative approach since it works with meanings, beliefs, values and attitudes of a given social reality. Considering the objectives, it is descriptive since its main objective is the description of the object of study, the railway memory of Valença. As for the procedures, it is characterized as a case study, since it brings a deep and exhaustive study of a specific object in order to allow a more detailed understanding of the phenomenon of memory, identity and appreciation of the railway heritage. Oral history was adopted as a method, source and research technique to describe the processes of construction of memory and identity based on subjects and important places of memory in the history of the railroad. Regarding the Valença Railway Museum, the collection formed by Sebastião Victor throughout his life was analyzed, comprising the museum itself as a historical document. In order to research the motivations that culminated in the return of three passenger cars in 2018, we interviewed the agents who work in the construction of collective memory. It should be noted that the collection and analysis of these speeches also contributed to the understanding of the construction of this memory from the patrimonialization of the railway past of Valença, dialoguing with the historiography on the subject. We conclude that actions for the preservation and promotion of heritage and railway memory in Valença relied on the decisive action of community agents.

**Keywords:** Railway memory. Cultural heritage. Industrial heritage.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> Mapa dos sistemas rodoviário e ferroviário de Marquês de Valença, quando Conservatória ainda estava anexada ao município de Barra do Piraí — 1944.....	44
<b>Figura 2:</b> Mapa da Cidade de Valença, demarcando a linhas férreas e suas respectivas estações antes das emancipações de Barra do Piraí e de Santa Teresa (Rio das Flores). .....	47
<b>Figura 3:</b> Mapa representando o município de Valença, demarcando a infraestrutura ferroviária que existiu entre as décadas de 1910 e 1970.....	48
<b>Figura 4:</b> Pátio da estação ferroviária de Desengano (atual Distrito de Juparanã), Valença, 1880, Marc Ferrez.....	49
<b>Figura 5:</b> Mapa das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro entre 1854 e 1873. Destaque para a União Valenciana no já construída no trecho entre a Estação de Desengano e Valença. ....	50
<b>Figura 6:</b> Estação de Valença da Estrada de Ferro União Valenciana na década de 1870. ....	51
<b>Figura 7:</b> Estação da Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto em Barra do Piraí, s/d.....	52
<b>Figura 8:</b> Fotografia de fábrica da locomotiva <i>Mogul 2-6-0</i> da E. F. Rio das Flores.....	54
<b>Figura 9:</b> Inauguração da nova Estação Ferroviária de Valença em 1914. ....	55
<b>Figura 10:</b> Mapa do Ramal de Jacutinga, da Rede Viação Fluminense, Linha Auxiliar da EFCB em 1928. ....	56
<b>Figura 11:</b> Composição ferroviária próxima à Estação em Valença, década de 1970. . ....	58
<b>Figura 12:</b> Estação de Juparanã em 1908.....	63
<b>Figura 13:</b> Planta da cidade de Valença com a demarcação dos imóveis tombados (vermelho) e tutelados (azul). ....	66
<b>Figura 14:</b> Detalhe da Planta da cidade de Valença com a demarcação do complexo ferroviário da cidade, abaixo a esquerda o complexo ferroviário (estação e oficinas).....	66
<b>Figura 15:</b> Recorte de jornal com matéria sobre o Museu Ferroviário em 2002. Destaque para a fotografia de Sebastião Victor e a Maria Fumaça estacionada no Distrito de Conservatória (Valença). ....	81
<b>Figura 16:</b> Objetos e ferramentas utilizadas na manutenção de trilhos. . ....	82
<b>Figura 17:</b> Planta baixa da Estação Ferroviária de Valença. Destaque para a dimensão do espaço do Museu no pavimento superior da edificação.....	83
<b>Figura 18:</b> Inauguração da Estação Ferroviária de Valença em 1914. ....	84
<b>Figura 19:</b> Primeira sala do Museu Ferroviário.....	85
<b>Figura 20:</b> Primeira sala do Museu. Destaque para o quadro do artista Zirlei Ávila representando a estação em funcionamento. ....	86

<b>Figura 21:</b> Documentos pessoais e fotografias de ex-ferroviários estações e identificação de fabricação de locomotivas. ....	88
<b>Figura 22:</b> Entrada e escada de acesso ao Museu Ferroviário. ....	90
<b>Figura 23:</b> Estado de conservação da Locomotiva adquirida pela UVAFER antes de ser transferida para Valença. Fonte: Acervo de Marcos Silvestre de Souza, s/d. ....	96
<b>Figura 24:</b> Placa de identificação vagão fabricado em Valença em 1971. ....	100
<b>Figura 25:</b> Obelisco e Placa “Monumento Memória da Escola profissional Mário Castilhos” que funcionou entre 1954 e 1972. ....	103
<b>Figura 26:</b> Prédio das oficinas da EFCB onde funcionou a Escola Profissional Mário Castilhos. ....	104
<b>Figura 27:</b> Faixa alusiva ao retorno dos carros de passageiros para Valença. ....	110
<b>Figura 28:</b> Carros de passageiros no dia da chegada em Valença. ....	111
<b>Figura 29:</b> Carros de passageiros de primeira classe restaurados e estacionados na Praça dos ferroviários, canteiro Nestor Fernandes. ....	111
<b>Figura 30:</b> Carro de passageiro de segunda classe restaurado e estacionados na Praça dos ferroviários, canteiro Nestor Fernandes. ....	112
<b>Figura 31:</b> Locomotiva 262 estacionada junto aos carros de passageiros adquiridos em 2018. ....	116
<b>Figura 32:</b> Locomotiva 262 em processo de restauração. ....	117
<b>Figura 33:</b> Locomotiva 262 em processo de restauração. ....	117

## LISTA DE QUADROS

<b>Quadro 1:</b> Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (29/12/2022). Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010 e Portaria IPHAN nº 17/2022. ....	62
--	----

## LISTA DE ABREVIACÕES E SIGLAS

DETRAN	Departamento de Trânsito
DNIT	Departamento Nacional de Trânsito
EFCB	Estrada de Ferro Central do Brasil
EFCRF	Estrada de Ferro Commercio e Rio das Flores
EFDPII	Estrada de Ferro Dom Pedro II
EFSIRP	Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto
EFUV	Estrada de Ferro União Valenciana
FAA	Fundação Dom André Arcoverde
IAFV	Inventário Arquitetônico das Ferrovias de Valença
INEPAC	Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do estado do Rio de Janeiro
IPHAN	Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MRS	Malha Regional Sudeste
OSCIP	Organização da Sociedade Civil de Interesse Público
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SPHAN	Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
UFRRJ	Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
UVAFER	União Valenciana para a Preservação Ferroviária

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	24
CAPÍTULO I - MODERNIDADE, MEMÓRIA E IDENTIDADE: TECENDO CONCEITOS E LUGARES .....	18
1.1 O moderno e a modernidade .....	18
1.2 A memória e seus lugares .....	26
1.3 Memória e patrimônio .....	32
1.4 Memória e identidade .....	35
CAPÍTULO II - A HISTÓRIA DAS FERROVIAS EM VALENÇA E A CONSTITUIÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO .....	42
2.1 Chega a Desengano a Estrada de Ferro Dom Pedro II .....	48
2.1.1 Do Rio Paraíba do Sul ao Rio Preto: a estrada de ferro União Valenciana .....	50
2.1.2 Do rio Paraíba a Minas Gerais: a Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto .....	52
2.1.3 Do Rio Paraíba do Sul ao Rio Preto: a Estrada de Ferro Comercio e Rio das Flores .....	53
2.1.4 A Estrada de Ferro Central do Brasil e o Ramal Jacutinga.....	54
2.2 Anos 1970: apagamentos.....	56
2.3 A Patrimonialização dos Bens Ferroviários de Valença .....	58
2.4 Inventários culturais: promotores da memória e do patrimônio .....	67
CAPÍTULO III - A MEMÓRIA FERROVIÁRIA EM VALENÇA E SEUS AGENTES: RECONSTRUÇÕES.....	72
3.1 As Cartas Patrimoniais e a História Oral como Instrumentos Promotores da Memória	73
3.2 O Museu Ferroviário de Valença e seus Idealizadores .....	80
3.3 A Escola Profissional Mario Castilhos .....	98
3.4 A União Valenciana para a Preservação Ferroviária – UVAFER .....	107
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	120
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	124
ANEXOS.....	128

É preciso que a sociedade viva; mesmo que as instituições sociais estejam profundamente transformadas, e então, sobretudo quando estiverem, o melhor meio de fazer com que elas criem raízes é fortalecê-las com tudo o que se puder aproveitar de tradições

(HALBWACHS,2003)

## INTRODUÇÃO

Esta dissertação tem como objetivo estudar a trajetória da construção da memória ferroviária<sup>1</sup> por meio da compreensão dos processos de (re)construção da memória ferroviária no município de Valença, Rio de Janeiro, Brasil. A preservação da memória ferroviária está associada à preservação do patrimônio industrial que nas últimas décadas conquista espaço entre pesquisadores. Esse movimento teve início na Inglaterra nos anos 1950 percebendo nas atividades industriais não só os impactos econômicos, mas também sociais (OLIVEIRA, 2013, p. 667).

O patrimônio ferroviário de Valença faz parte do conjunto do setor I dos bens culturais tombados provisoriamente pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do estado do Rio de Janeiro (INEPAC) em 2004. Neste conjunto constituído por terrenos, edificações praças, sítio histórico e paisagístico e fazendas representativas do ciclo do café.

A esse objetivo principal somam-se três objetivos específicos tais como: recuperar a trajetória do Sr. Sebastião Victor enquanto sujeito histórico diretamente associado à criação de uma memória ferroviária em Valença; entender o processo de criação do Museu Ferroviário buscando compreender os sentidos empregados em sua formação; analisar e interpretar os discursos que mobilizam os dirigentes ligados ao grupo de Ex-alunos da Escola Profissional Mário de Castilhos e da UVAFER enquanto motivadores da construção de uma memória ferroviária coletiva. Objetivamos, desse modo, evidenciar como se opera um processo que aqui chamaremos de reconstrução da memória ferroviária destacando a ação de instituições e sujeitos.

---

<sup>1</sup> “Em 2010 a Portaria IPHAN nº 407 normatizou o processo para patrimonialização dos bens ferroviários e estabeleceu a sua preservação por meio da inscrição na denominada Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Inaugurou-se, assim, um novo instrumento de preservação cultural, a inscrição na referida Lista, que prescinde de avaliação do Conselho Consultivo do órgão, mas não da aprovação pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, criada na Portaria. Entre outras responsabilidades, a mesma exprimiu a necessidade de gestão coletiva do patrimônio ferroviário entre a União, os estados, municípios e entidades da sociedade civil [...]. Pode-se considerar o conceito ou categoria memória ferroviária como fiel à história monumental e tradicional, pois generaliza as especificidades com o objetivo de criar um discurso de unidade sobre um passado que foi heterogêneo, confundindo recordação, que é uma vivência direta e gera uma memória direta, com a imagem do passado, que não possui um testemunho sobre o fato. A generalização sobre o conceito de memória ferroviária objetificou uma política de preservação de grande envergadura, que pressupõe haver uma memória ferroviária em todos os lugares e que ela é facilmente associada a quaisquer valores (histórico, artístico, paisagístico, arquitetônico, belas artes, memória etc.). Tal qual a memória coletiva, a memória ferroviária é uma totalização, uma invocação ao todo, que em sua enunciação pretende obter certa adesão social, ainda mais quando seu uso pressupõe uma importância imanente que deriva de sua proteção como patrimônio” (PROCHNOW, 2015).

O processo de (re)construção<sup>2</sup> da memória ferroviária em Valença é delimitado temporalmente pelo período compreendido entre os anos de 2001 quando é inaugurado o Museu Ferroviário de Valença e o ano de 2018 quando são trazidos para a cidade três vagões<sup>3</sup>, ou melhor dizendo, carros de passageiros de trem, que foram fabricados nas oficinas da rede ferroviária em Valença. A chegada dos carros de passageiros para compor o acervo do Museu Ferroviário, ocorreu na tarde de 23 de janeiro de 2018, foi iniciativa da UVAFER – União Valenciana para a Preservação Ferroviária. Num espetáculo de memórias coletivas que se ressignificavam quase meio século após o último trem ter passado por ali defronte a antiga estação, agora transformada em terminal rodoviário.

O patrimônio ferroviário de Valença também já foi objeto de estudo no Inventário elaborado pelo arquiteto Annibal Affonso Magalhães da Silva em 2019. Contudo, para além da importância do patrimônio arquitetônico e paisagístico, após a desativação do ramal ferroviário em 1973 na cidade, várias ações por parte da sociedade civil e agentes públicos vem sendo empreendidas no sentido de valorizar o patrimônio ferroviário de Valença. Deste modo, o estudo a partir dos sujeitos da memória passa a ser fundamental para a construção da memória coletiva e da identidade local somando-se aos valores já elencados pelo processo de tombamento e pelo inventário. Essa será contribuição deste trabalho: evidenciar os agentes que se mobilizam para a preservação da memória ferroviária em Valença.

A partir da noção de lugar de memória, onde as narrativas se encontram e são reconstruídas, propõe-se compreender os processos de (re)construção da memória a partir dos lugares e sujeitos como: o acervo do Museu Ferroviário de Valença ex-alunos da Escola Profissional Mário Castilhos e os membros da UVAFER.

O crescente interesse pelas ferrovias e pelas histórias dos trens se faz presente em meios populares e acadêmicos levando em conta uma memória que pode ser traduzida em patrimônio na medida em que se torna indissociável da história de um povo e das memórias que moldaram suas vidas, seus costumes e seus valores. O avivamento da memória de uma

---

<sup>2</sup> Utilizamos o jogo de palavras “(re)construção” e “construção” no sentido de evidenciar um processo contemporâneo promovido por sujeitos engajados na preservação de promoção da memória ferroviária em Valença.

<sup>3</sup> A nomenclatura vagões refere-se ao transporte de cargas enquanto carro transporta passageiros. De acordo com o site Brasil ferroviário, existem nove tipos de vagões no transporte ferroviário: vagão fechados, vagão gôndola, vagão hopper, vagão plataforma ou prancha, vagão tanque, vagão gaiola, vagão frigorífico, vagão especial e vagão carro. Os vagões (veículos) para o transporte de passageiros são tecnicamente chamados de carros ferroviários. Estes veículos não possuem tração, portanto, dependem de outros veículos com tração própria para serem tracionados. Esses vagões podem ser customizados de acordo com a necessidade do trem, eles podem se tornar vagão restaurante, vagão dormitório, vagão administrativo, vagão de banheiros, bem como se dividem em diferentes categorias de contratação, como por exemplo, podem ser de alto luxo, classe a, executivo, entre outros. Disponível em: <https://www.brasilferroviario.com.br/tipos-de-vagoes> Acesso em 10/10/22.

sociedade contribui para a preservação do patrimônio, conferindo-lhes identidade e sentimento de pertencimento.

O estudo da constituição da memória ferroviária em Valença mostra-se importante tanto pelo ineditismo da temática em relação àquele território, quanto por trazer a luz personagens como o trabalhador ferroviário Sebastião Victor e sua realização ainda em vida, o Museu Ferroviário de Valença. Essa instituição é o fio de memória que liga passado e presente, ela une também diferentes sujeitos históricos, compreender as suas trajetórias é fundamental para lançar luz sobre o espetáculo da memória cujo ápice se deu com chegada dos carros de passageiros em 2018, como narrado acima.

Junto ao processo de construção social desta memória ferroviária da qual o museu é a expressão mais significativa, um grupo de ex-alunos da extinta Escola Profissional Mário de Castilhos que foi criada em Valença na década de 1940, para a formação de mão de obra qualificada que atuaria na Rede Ferroviária, também se organizou. A intenção era criar uma associação e um local para reencontrarem antigos colegas de classe e de trabalho com o propósito de promover reuniões periódicas e eventos. Cabe ressaltar que a união desses ex-alunos que informalmente se reuniam culminou na instalação de outra entidade de ensino técnico no município de Valença conforme relatos que descreveremos mais adiante de um dos integrantes desse grupo de ex-alunos.

A partir desse desejo coletivo, manifestado por diferentes setores da comunidade valenciana, em manter viva a memória profissional, por parte de ex-ferroviários e ex-alunos, a memória afetiva igualmente é evidenciada por parte daqueles que por diferentes motivos a fazem. Em 2016, foi criada em Valença uma associação para a preservação da memória ferroviária, a UVAFER por pessoas que não tinham relação direta com a ferrovia.

O primeiro capítulo apresenta uma discussão teórica a partir dos conceitos de moderno, modernidade, memória, patrimônio e identidade e suas implicações para a compreensão do processo de patrimonialização. Estes conceitos foram tratados a partir do diálogo com autores que abordam o conceito de memória, como Jacques Le Goff, Maurice Halbwachs, Françoise Hartog, Michel Pollack e Pierre Nora. Buscamos dialogar também com teóricos da cultura, do patrimônio e dos processos de identidade cultural.

O segundo capítulo apresenta o histórico da construção das ferrovias em Valença desde o século XIX. Busca-se evidenciar como o desenvolvimento econômico da cidade foi alavancado a partir da chegada das estradas de ferro, que propiciaram um melhor escoamento da produção cafeeira. Este desenvolvimento foi mantido após o fim do período áureo do café com a implantação das indústrias têxteis e a ferrovia corrobora para continuar o crescimento

econômico da cidade. Entretanto com as políticas desenvolvimentistas desde a década de 1920 quando o rodoviarismo, enquanto política de estado foi implantada e na década de 1950 foi aprofundada com o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, que privilegiava a indústria automobilística diminuem os investimentos no setor ferroviário (MATOS, 2010; LIMA, 2009; PAULA, 2000). Políticas estas aprofundadas, em muitos aspectos nos governos militares nas décadas seguintes, houve o incentivo para a construção de estradas de rodagem atendendo a demanda da indústria automobilística. Isso contribuiu para o desmantelamento de um transporte barato e popular, as ferrovias, que atendia as mais distantes localidades e que, desta forma, serviu para isolar muitas comunidades rurais.

O patrimônio ferroviário que sobreviveu após 1973, ano em que ocorreu a desativação da linha férrea que atravessava o núcleo urbano de Valença, os distritos e áreas rurais, ajuda a manter viva a lembrança daqueles tempos. Ainda neste capítulo apresenta-se o Inventário Arquitetônico das Ferrovias de Valença como a mais recente iniciativa de preservar o patrimônio construído. Este inventário igualmente colabora com a reconstrução da memória ferroviária na medida em que trás à luz do conhecimento todo o processo de instalação das ferrovias. Com riqueza de detalhes, imagens e mapas o inventário é o mais completo guia para estudos de natureza material sobre ferrovias em Valença.

No terceiro e último capítulo apresentamos os sujeitos/agentes da memória ferroviária em Valença, personagens que com suas narrativas nos permitem escrever a história a partir do olhar dos protagonistas desta história. O ponto de partida para a construção da memória foi a coleção de Sebastião Victor que deu origem a boa parte do acervo do Museu Ferroviário de Valença. Outros personagens importantes são os ex-alunos da extinta Escola Profissional Mario de Castilhos, descrevendo sua função no contexto em que foi criada, tempo de atividade, cursos que oferecia e o que isso contribuía para a formação de profissionais que atuaram em várias localidades no país.

Por fim, buscamos compreender o papel da UVAFER, seus membros, como surgiu essa associação, quais seus objetivos, suas atuações e suas contribuições neste período. Aqui, caberá especial atenção ao processo de aquisição e restauração dos três carros de passageiros que estão expostos no entorno da antiga estação ferroviária nas proximidades do Museu Ferroviário e mais recentemente uma locomotiva que está em processo de restauração.

A intenção é mostrar que as memórias coletivas, traduzidas em narrativas de grupos distintos fazem parte de um processo identitário e de reconstrução da memória de uma comunidade, assim como tantas outras identidades que caracterizam um povo. Demonstrem-se também como essas memórias são cristalizadas em espaços que as mantém vivas,

considerando-se que estas formam lugares que as preservam.

# CAPÍTULO I

## MODERNIDADE, MEMÓRIA E IDENTIDADE: TECENDO CONCEITOS E LUGARES

A ideia do Museu foi um ex-ferroviário que ficava ali na rodoviária nova, hoje um pequeno espaço, com algumas peças do que era usado na época, inclusive visitei algumas vezes o Museu, quem teve aquela ideia ali foi esse senhor, uma pessoa muito simpática. Lembranças, tem muitas, me lembro muito da tradição da escola profissional no desfile de sete de setembro, tínhamos uma bateria da escola e aquela bateria a escola era considerada na cidade de primeira categoria, todo mundo esperava por ela, o desfile da escola era muito legal.<sup>4</sup>

Apresentamos a seguir uma discussão teórica que pretende recolocar alguns conceitos centrais para a compreensão do conceito de memória. Arrolamos autores cujas definições já se fazem clássicas para as ciências humanas. Nosso objetivo não será uma exposição exaustiva, mas, com o debate teórico, melhor situar o objeto em tela.

Iniciaremos abordando o conceito de modernidade e moderno uma vez que as ferrovias no Brasil surgiram como sinônimo de progresso e desenvolvimento. Os trilhos de ferro seriam por si só, na visão da época, promotores da civilização. Na sequência apresentaremos e discutiremos a noção de lugares de memória e o seu processo de patrimonialização.

### 1.1 O moderno e a modernidade

Trazemos os conceitos de moderno, modernismo, modernização e modernidade que são geralmente utilizados em trabalhos acadêmicos que escrevem sobre ferrovias e trens associando-os às benesses obtidas através destas. Discutiremos a origem dos mesmos e pretendemos contextualizá-los dentro de uma cronologia de fatos que demonstra o quanto de dinamismo contém cada um desses conceitos, que se derivam, e se adaptam às novas realidades. Para esse estudo usaremos como referência a segunda parte da obra *História e Memória* de Jaques Le Goff.

A noção de modernidade aliada aos conceitos de desenvolvimento e progresso, experimentados por parte de algumas gerações da população do município de Valença em mais de um século, compõe o discurso da memória. Nas últimas décadas esta comunidade

---

<sup>4</sup> Entrevista concedida por Vanderlei Rios Andrade em 2022.

vem empreendendo esforços para um processo de reconstrução de uma memória ferroviária que se liga ao passado ferroviário da cidade. E aqui cabe incluir os artefatos industriais e a própria arquitetura industrial que se constituem como vestígios materiais da paisagem urbana do município.

A definição de moderno no dicionário da língua portuguesa (FERREIRA, 2001) nos remete a uma ideia de atualidade ao defini-lo como algo dos tempos atuais, mais próximo, recente ou mesmo o que está na moda. Entretanto, é necessário que entendamos que o antigo de hoje já foi moderno outrora, daí se aplica o dinamismo dos conceitos e as releituras que se pode fazer acerca destes. Já o conceito de modernidade aparece em meados do século XIX como uma resposta às mudanças que o mundo ocidental vivenciava a partir das transformações oriundas da industrialização conforme pontua Jaques Le Goff.

Na segunda metade do século XIX, transforma-se com o aparecimento do conceito de “modernidade”, que constitui uma reação ambígua da cultura à agressão do mundo industrial. Na segunda metade do século XX generaliza-se no Ocidente, ao mesmo tempo em que é introduzido em outros locais, principalmente no Terceiro Mundo, privilegiando a ideia de 'modernização', nascida do contato com o Ocidente (LE GOFF, 1992, p. 161).

O historiador acrescenta as relações entre o conceito de modernidade e o de modernização como uma consequência do processo de ocidentalização. A ideia é que os novos modos de olhar e pensar sobre tudo, e conseqüentemente os novos comportamentos, advêm de uma cultura ocidental provocada por um processo inédito de mudanças nas relações de trabalho e os anseios gerados por essas mudanças. O ato de modernizar ou adaptar-se às necessidades modernas é propiciado pelo contato com nações que já haviam experimentado esses efeitos.

Lucina Ferreira Matos em sua dissertação faz uso das expressões moderno e modernidade em sua pesquisa como experiências vividas e como justificativa de ações.

Os trilhos abriram o caminho para o tempo da velocidade, do estreitamento dos espaços, “o moderno que se arrastava ocultamente se tornou visível, máquina a vapor, equipamento, alterações no espaço, outra linguagem, outro modo de ver e ver-se. Tornou-se, de fato, o que já era sem poder ser: o tempo regulado pelo custo e pelo lucro. O homem deixava de ser o condutor da tropa para ser conduzido como tropa” (MARTINS *apud* MATOS, 2010, p. 9).

O diálogo entre o passado e o presente, em parte justifica a necessidade de constantes renovações, as novidades são provocadas pelo desejo de fazer diferente do que já foi feito. As novas necessidades surgem atribuindo diferentes valores aos signos de outros tempos e, dessa forma, o que se associa ao passado é antigo e o que se associa ao presente é moderno. Cabe

destacar que “[...] antigo/moderno não são necessariamente oposição um ao outro: antigo pode ser substituído por tradicional e moderno por recente ou novo [...] e a consciência da modernidade nasce do sentimento de ruptura com o passado” (LE GOFF, 1992, pp. 162-163).

As rupturas com métodos e processos trazem algo novo que difere do até então conhecido. O termo moderno nasce com o rompimento do Império Romano e a divisão da História.

De fato, as sociedades históricas, mesmo que não se tenham apercebido da amplitude das mutações que viviam, experimentaram o sentimento de moderno e forjaram o vocabulário da modernidade nas grandes viragens da sua história. A palavra 'moderno' nasceu com a queda do Império Romano no século V; a periodização da história em antiga, medieval e moderna instaura-se no século XVI, cuja "modernidade" foi assinalada por Henri Hauser [1930]; Théophile Gautier e Baudelaire lançam o conceito de modernidade na França do Segundo Império, quando a Revolução Industrial está se impondo; economistas, sociólogos e politólogos definem e discutem a ideia de modernização logo após a Segunda Guerra Mundial, no contexto da descolonização e da emergência do Terceiro Mundo (LE GOFF, 1992, p. 163).

A experiência do moderno é carregada de sentimentos e novas propostas são inseridas nos mais diversos campos: novos espaços urbanos, novas formas de escrever e de se produzir arte, novos comportamentos e hábitos são adquiridos. Fatos históricos marcaram profundamente o ocidente: a Revolução Industrial e a Revolução Francesa com significativos avanços tecnológicos e avanços na conquista de direitos sociais. As duas revoluções se completam na medida em que uma traz novas relações de trabalho e a outra traz garantia de direitos. Ambas, na segunda metade do século XVIII, vão permitir que o século XIX seja repleto do sentido de moderno e de modernidade. Porém, junto com a experiência de modernidade vêm os conflitos.

Com base na herança histórica da querela entre antigos e modernos, a revolução industrial vai mudar radicalmente os termos da oposição no par antigo/moderno, na segunda metade do século XIX e no século XX. Aparecem três novos polos de evolução e de conflito: na passagem do século XIX para o XX, movimentos de ordem literária, artística e religiosa reclamam-se ou são rotulados de "modernismo" – termo que marca o endurecimento, pela passagem a doutrina, de tendências modernas até então difusas; o encontro entre países desenvolvidos e países atrasados leva para fora da Europa Ocidental e dos Estados Unidos os problemas da "modernização", que se radicalizam com a descolonização, posterior à Segunda Guerra Mundial; para concluir, no seio da aceleração da história, na área cultural ocidental, simultaneamente por arrastamento e reação, aparece um novo conceito, que se impõe no campo da criação estética, da mentalidade e dos costumes: a modernidade (LE GOFF, 1992, p. 172).

Os valores do humanismo e da razão, as bases do iluminismo que com seus ideais

contribuíram para os ideais da Revolução Francesa, esse movimento intelectual e cultural faz do homem moderno um homem livre para pensar e criar. Com essa liberdade moderna e nova chega o modernismo onde as artes e a literatura serão diretamente impactadas assim como a religiosidade, até então não questionada, passa a ser investigada.

Três movimentos muito diferentes alinharam-se – um, por reivindicação, outros dois pelo conteúdo – sob esta etiqueta, em 1900: a) um movimento literário, limitado à área cultural hispânica; b) um conjunto de tendências artísticas, das quais a mais importante foi o *Modern Style* (arte nova); c) vários esforços de investigação dogmática, no seio do cristianismo e, principalmente, do catolicismo (LE GOFF, 1992, p. 172).

A estética da modernidade é marcada pela mudança de atitudes e de paradigmas, uma nova consciência é provocada a buscar novas respostas e seguir novos caminhos, desta forma escritores e artistas criam diferentes tendências estilísticas que deem essas respostas. Incluímos aqui a arquitetura e a paisagem industrial bem como a própria arte industrial, ambas impregnadas dessa estética moderna, objetos com os quais dialogamos em nossa pesquisa, como os elementos da proposta modernista com temas ligados ao trabalho e ao trabalhador em uma de suas vertentes.

A partir da segunda metade do século XIX e início do século XX, houve uma aceleração da implantação de ferrovias no país e as pequenas cidades do interior puderam se conectar com a modernidade. A paisagem urbana se transformava com as malhas ferroviárias e em muitas localidades com fábricas. Havia um sentimento de que o país precisava se modernizar, as mudanças no cenário político empunhavam dar à nação uma nova identidade e são importados novos hábitos.

No contexto do progresso e da solução para o transporte de carga, até então efetuado no lombo de cavalos e mulas, a ferrovia encurtava distâncias entre os produtores de café e os portos. Nas primeiras décadas do ingresso do transporte ferroviário no Império brasileiro foram inaugurados sessenta e seis novos trechos de linha. A produção de café teve papel fundamental no projeto ferroviário - a economia cafeeira elevou o país a produtor agrícola por excelência no panorama internacional e introduziu a mão-de-obra imigrante em seu plantio, exigindo a modernização dos costumes e dos transportes. Além da relação próxima com a monocultura cafeeira, os trilhos influenciaram na melhoria das cidades brasileiras e contribuíram para o surgimento de indústrias. Segundo José de Souza Martins (2008), a ferrovia mudou o tempo da sociedade da segunda metade do século XIX e começo do XX. Anunciou a era moderna e proporcionou a mudança da lógica da sociedade escravocrata à industrial. (MATOS, 2010, pp. 8-9).

Sobre o conceito de modernização como consequência ou adaptação às necessidades modernas, um fato exemplifica, em parte, esse processo: a colonização dos países

conquistados, no qual de um lado estava a identidade dos povos conquistados e de outro lado estava a necessidade, imposta, de modernização. Essa modernização e a sensação do moderno foram e vêm sendo experimentadas em diferentes épocas e lugares devido a processos históricos políticos que impedem o caminhar paralelamente entre as diversas nações. Nações na América, na África e na Ásia colonizadas por Europeus tardiamente puderam experimentar os efeitos da modernização e o progresso ou desenvolvimento advindo do moderno, salvo algumas poucas exceções como os Estados Unidos da América por exemplo. Algumas nações já no final do século XIX puderam vivenciar esse sentimento do moderno e outras vêm fazendo essa experiência depois da Segunda Guerra Mundial. Assim, esse conceito de moderno vem sendo ressignificado com novos valores incorporados.

Diante desse cenário de mudanças provocadas seja por contato com outras culturas ou por relações econômicas, que desde a expansão marítima no século XVI e aumentada a partir do século XIX após a Revolução industrial, a experiência do novo e moderno vai sendo percebida pelas novas possibilidades. A modernidade, naquele momento, traduzia a criatividade nos processos de criação, as mudanças paisagísticas e a mudança do próprio homem. O homem moderno, nesse contexto, trazia um novo olhar sobre o mundo e isso se traduzia em seu comportamento, em suas formas de fazer e de se expressar, quer seja em sua apresentação pessoal, quer seja em suas criações. Entretanto, esse sentimento de modernidade que foi iniciado em épocas remotas, continua dinâmico e presente.

A modernidade encontrou o seu teórico no filósofo Henri Lefebvre, que distingue "modernidade" e "modernismo": A modernidade difere do modernismo, tal como um conceito em via de formulação na sociedade, difere dos fenômenos sociais, tal como uma reflexão difere dos fatos... A primeira tendência – certeza e arrogância – corresponde ao Modernismo; a segunda – interrogação e reflexão já crítica – à Modernidade. As duas, inseparáveis, são dois aspectos do mundo moderno [1962, p. 10]. (LEFEBVRE *apud* LE GOFF, 1992, p. 182).

Ainda de acordo com o autor a modernidade é o fruto das ideias do modernismo. É um resultado ideológico que gera um processo criativo e uma ruptura com ideologias e teorias vigentes produzindo inovações.

No Brasil do século XIX a experiência moderna foi reflexo dos processos de urbanização e industrialização já presentes na Europa. As transformações nas paisagens urbanas, os novos produtos de consumo e as novas ideias que circulavam eram um sinônimo de modernidade sinalizando um progresso econômico. Já no século XX houve uma aceleração das mudanças sociais e econômicas, provocando um maior poder aquisitivo por parte da população e, conseqüentemente, um maior consumo de bens e serviços. Todo esse cenário

gera transformações e um anseio por olhar o sentido das coisas novas.

Ser moderno no Brasil do século XIX, ao reproduzir os modelos de urbanização e civilização europeus, se fazia com a manutenção dos métodos antigos de relações de trabalho como a escravidão. Apenas no final do século com a abolição da escravidão e a introdução massiva de mão de obra imigrante europeia esse cenário de modernização advinda da industrialização começaria a se modificar.

As bases desse novo eixo de desenvolvimento são o trabalho livre, como base da cultura cafeeira paulista, ou seja, não escravo, e a massiva imigração de contingentes estrangeiros que passam a vir ao país – especialmente para o estado de São Paulo e o sul do país – a partir de 1880 aos milhões (SOUZA, 2017, p. 74).

O autor ainda nos chama a atenção para esse sentimento de modernidade à custa da injustiça social antes e depois da escravidão, pois a mão de obra dos imigrantes, já acostumada com o sistema capitalista, foi mais absorvida nessa nova realidade do que a dos antigos escravos. Neste sentido podemos ampliar nossa discussão mais uma vez, sobre o dinamismo e a complexidade do conceito de moderno e nos perguntar: moderno para quem? Assim retornamos a Jaques Le Goff para pensar sobre a “ambiguidade do moderno”, um moderno que se volta para o passado e um moderno que não é para todos.

Acrescento com as palavras de Lucina Ferreira Matos “Desde a sua implantação no Brasil, a ferrovia consagrou-se como símbolo da modernidade e do progresso. Aliás, esse foi o argumento para sua construção, e isso impactou sobremaneira a vida na sociedade.” Que pensar nas ferrovias no contexto do século XIX era pensar em progresso (MATOS, 2010, p. 10).

David Harvey em seu livro sobre a *Condição Pós-Moderna*, assinala que “[...] o modernismo parece bem diferente a depender de onde e quando nos localizamos” (HARVEY, 2017, p. 33). Analisando suas proposições podemos perceber que o sentido de moderno, modernidade e modernização se manifestam na experiência urbana onde as transformações são visíveis, sejam nas mudanças da paisagem urbana, seja no comportamento das pessoas, e completa seu pensamento:

É importante ter em mente, portanto, que o modernismo surgido antes da Primeira Guerra Mundial era mais uma reação às novas condições de produção (a máquina, a fábrica, a urbanização), de circulação (os novos sistemas de transportes e comunicações) e de consumo (a ascensão dos mercados de massa, da publicidade, da moda de massas) do que um pioneiro na produção dessas mudanças. [...] Também parece que o modernismo, depois de 1948, era em larga medida um fenômeno urbano, tendo existido num relacionamento inquieto, mas complexo com a experiência do crescimento urbano explosivo (com várias cidades passando da

marca do milhão no final do século), da forte migração para os centros urbanos, da industrialização, da mecanização, da reorganização maciça dos ambientes construídos e de movimentos urbanos de base política de que os levantes revolucionários de Paris em 1848 e 1871 eram um símbolo claro, mas agourento (HARVEY, 2017, pp. 32-33).

A partir do diálogo estabelecido com esses autores, reforçamos que os conceitos ligados à ideia do moderno e seus derivantes são dinâmicos, resultantes das mudanças do mundo contemporâneo. Ainda segundo Harvey (2017, p. 34): “A crescente necessidade de enfrentar os problemas psicológicos, sociológicos, técnicos, organizacionais e políticos da urbanização maciça foi um dos canteiros em que floresceram movimentos modernistas”. Nas cidades reorganizadas com uma compreensão do espaço, o modernismo surge como movimento artístico que traduz o homem e suas aspirações e seus novos sentimentos, era uma arte das cidades, dos espaços de trabalho, dos conflitos e da liberdade de expressão.

O modernismo ao romper com os modelos acadêmicos e se aproximar do popular, ao usar de ampla liberdade de expressão e de criatividade, traz à tona uma discussão de identidade que através da arte discute o homem e seu espaço. Com diferentes percepções o homem moderno já não se identifica mais com os valores e os ideais que a história ensinou. O mundo se transformou e continua em constante transformação produzindo novas formas de se expressar e de se comunicar. Aqui cabe uma discussão sobre o que foi moderno ou era considerado moderno. Modernizar era refletir ou copiar modelos de urbanização e civilização, de lugares onde surgiram esses conceitos e foram incorporados no vocabulário e modo de vida das pessoas. Mais tarde o pensamento de modernidade e de modernismo vai adquirindo novos contornos e interpretações. Se antes ser moderno era romper com o passado e se adaptar a novo modelo de civilidade, com o passar do tempo a experiência do moderno se volta para o homem e seu espaço, suas ambições e seu cotidiano. O moderno passa a ser autêntico e olhar ao seu redor, discutindo sua identidade e sua autenticidade.

O homem moderno vem continuamente passando por profundas transformações e anseios conforme a dinâmica do mundo o impõe, o moderno é sempre uma busca nova, o moderno em sua essência é renovável e flexível. A emergência do mundo contemporâneo abre múltiplas possibilidades de ser moderno. Mas o que é ser moderno? O moderno que está alicerçado no progresso econômico aliado à conquista de direitos sociais e básicos do ser humano, mas que ainda não é uma realidade para todos.

A modernidade, manifestada em sua esfera material que se disponibiliza em bens de consumo, por vezes, tem um preço alto e nem todos podem ter acesso. Coexistem inúmeras disputas e contradições sobre o que é moderno e sobre viver a modernidade, sobre

modernismo e acerca do que é ter acesso a modernização, ao mesmo tempo o que melhor expressa essas condições para uns não o são para outros onde o sujeito da história, na busca por identidades, dá o tom. É o dinamismo dos conceitos e dos signos.

Ainda discorrendo sobre os impactos do mundo moderno trazemos para nossa reflexão o historiador Eric Hobsbawm que nos apresenta o significado da palavra e do conceito moderno a partir das Revoluções Francesa e Industrial.

As palavras são testemunhas que muitas vezes falam mais alto que os documentos. Consideremos algumas palavras que foram inventadas, ou ganharam seus significados modernos, substancialmente no período de 60 anos de que trata este livro. Palavras como "indústria", "industrial", "fábrica", "classe média", "classe trabalhadora", "capitalismo" e "socialismo". Ou ainda "aristocracia" e "ferrovia", "liberal" e "conservador" como termos políticos, "nacionalidade", "cientista" e "engenheiro", "proletariado" e "crise" (econômica). "Utilitário" e "estatística", "sociologia" e vários outros nomes das ciências modernas, "jornalismo" e "ideologia", todas elas cunhagens ou adaptações deste período. Como também "greve" e "pauperismo". Imaginar o mundo moderno sem estas palavras (isto é, sem as coisas e conceitos a que dão nomes) é medir a profundidade da revolução que eclodiu entre 1789 e 1848, e que constitui a maior transformação da história humana desde os tempos remotos quando o homem inventou a agricultura e a metalurgia, a escrita, a cidade e o Estado. Esta revolução transformou, e continua a transformar, o mundo inteiro (HOBSBAWM, 2012, p. 2).

Hobsbawm nos mostra um mundo moderno que após passar por expressivas mudanças ressignificou sentidos e palavras, incorporou novos conceitos e a partir dessas mudanças cria novos processos de manutenção do trabalho e das relações. Sobre o papel das ferrovias nesse contexto de mundo moderno acrescenta:

O período histórico que começa com a construção do primeiro sistema fabril do mundo moderno em Lancashire e com a Revolução Francesa de 1789 termina com a construção de sua primeira rede de ferrovias e a publicação do Manifesto Comunista (HOBSBAWM, 2012, p. 4).

O historiador aqui estabelece como um marco temporal a chegada das ferrovias no mundo moderno como o fim das grandes revoluções que dinamizaram o mundo provocando mudanças nas relações.

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular. Mal tinham as ferrovias provado serem tecnicamente viáveis e lucrativas na Inglaterra (por volta de 1825-30) e planos para sua construção já eram feitos na maioria dos países do mundo ocidental, embora sua execução fosse geralmente retardada. [...] Indubitavelmente, a razão é que nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era; a revelação fez-se ainda mais surpreendente pela incomparável maturidade técnica

mesmo das primeiras ferrovias (HOBSBAWM, 2012, p. 32).

Hobsbawm destaca como o imaginário popular foi inflamado com todas as possibilidades de experiências modernas surgidas com o advento das ferrovias a qual o autor se refere como a “era das ferrovias”. As distâncias encurtadas e as comunicações mais rápidas. As mercadorias e as riquezas escoando mais velozes. A circulação de ideias e as trocas culturais conseqüentemente foram incorporadas a esse sentimento do novo e do moderno.

O impacto gerado pelas transformações advindas dessas revoluções e invenções, que mudaram o mundo e abriram caminhos para novas possibilidades, deixaram marcas e lembranças que transpondo o tempo são rememoradas através de registros materiais e orais, depositadas em lugares onde a memória acessa.

## **1.2 A memória e seus lugares**

Podemos avançar em nossa discussão sobre os conceitos de memória e de história. A história é ciência que investiga o passado na busca do conhecimento e a memória, enquanto conceito para a história é um instrumento desta, diferente de lembrança; memória e história dialogam. A história é uma análise crítica do passado, é um estudo no presente a partir do passado. A memória é fonte para a história na medida em que o conhecimento do passado é conduzido pelo presente a partir de lembranças individuais e coletivas. Trazemos para dialogar com o presente texto François Hartog, que em seu livro *Regimes de Historicidade*, nos apresenta o momento em que a memória passa a ser considerada como fonte para o historiador.

Em 1974, são publicados os três volumes de *Faire de l'histoire*, dirigidos por Jaques Le Goff e Pierre Nora, cuja pretensão é “ilustrar e promover um novo tipo de história [...]. Quatro anos mais tarde, *A história nova*, dicionário corrigido por Jaques Le Goff, Roger Chartier e Jaques Revel, abriu espaço para a memória, como verbete “Memória Coletiva”. Forjada por Maurice Halbwachs, a noção é retomada e definida por Pierre Nora, mas com a condição de que os historiadores saibam como dela se servir (HARTOG, 2014, pp. 157-158).

A história cumpre o papel de verificar a memória que por sua vez está sujeita a distorções, imprecisões e revisões, assim como a própria história. Contudo, a história revisa a memória, investiga e instrumentaliza para aproximar passado e presente.

Ainda dialogando com Hartog o autor mostra a relação entre memória e história, “A

memória coletiva pode também fazer parte do “território” do historiador ou, melhor ainda, tornar-se instrumento da escalada da história contemporânea” (HARTOG, 2014, p. 160). Mostrando como a memória atua como um objeto para o historiador. Não há oposição entre história e memória, ambas se completam e a história conta com detalhes de que a memória é portadora. François Hartog se utiliza da mesma forma do conceito de memória coletiva, cunhada por Maurice Halbwachs, para estabelecer uma relação entre o tempo presente, a história e a memória.

Com a *memória coletiva*, livro que ele deixou inacabado, Halbwachs traçava uma clara linha divisória entre a história e a memória, em benefício de uma abordagem pela memória, que polidamente dispensava o historiador, reenviando-o a seus arquivos e à sua exterioridade. A história é uma, enquanto há tantas memórias coletivas quantos grupos, nas quais cada um imprime sua própria duração (HARTOG, 2014, p. 159).

Na memória coletiva o passado é constantemente revisitado e sobre ele é lançado um novo entendimento. Ainda que a memória seja passível de dúvidas por parte de historiadores ela contribui com a história complementando-a e preenchendo lacunas por quem as viveu. Hartog também nos fala do “presentismo” da memória citando Pierre Nora.

Tal como se define hoje em dia, a memória não é mais o que se deve reter do passado para preparar o futuro que se quer; ela é o que faz com que o presente seja presente para si mesmo. Ela é um instrumento presentista (HARTOG, 2014, p. 163).

A memória traz o passado para o presente. Ela não guarda apenas lembranças, mas propõe reviver. Lugar de memória é lugar diferente de espaço físico onde são dispostos objetos. Os lugares de memória são suportes da memória e dessa forma se constitui uma narrativa. Lugar de memória é onde as narrativas se encontram e são reconstruídas, assim esse lugar está vivo e ativo, diferente de uma lembrança de um passado distante.

Ainda sobre o tempo, a reflexão que ele conduz, a propósito do acontecimento, sugere uma relação entre o novo estatuto dado ao acontecimento em uma sociedade de consumo e uma maneira de apreender o tempo: "Talvez o tratamento a que submetemos o acontecimento seja uma maneira [...] de reduzir o próprio tempo a um objeto de consumo e de investir nele os mesmos afetos?". Aqui se indicaria, como sugestão, um outro componente do presentismo. Tomado no tempo do consumo, também o tempo se torna um objeto de consumo. O modo de ser do passado é o de seu surgimento no presente, mas sob o controle do historiador (HARTOG, 2014, p. 160).

Pierre Nora, citado por Hartog, defende que o passado não deve ser separado do presente, mas sim ser manifestado no presente. O autor assinala que não se pode estabelecer

um tempo para que os acontecimentos se situem como coisa passada ou coisa presente

Pierre Nora nos chama a atenção para nossa definição de memória: “O que nós chamamos de memória é, de fato, a constituição gigantesca e vertiginosa do estoque material daquilo que nos é possível lembrar, repertório insondável daquilo que poderíamos ter necessidade de nos lembrar.” (NORA, 1993, p. 15). A mudança de estrutura de uma cidade do interior, como Valença, permitindo a mobilidade social acessível a todas as camadas da sociedade traz à memória certa necessidade de recuperar e preservar vestígios de um passado digno de ser lembrado e reconstruído, pois como nos diz Nora.

À medida em que desaparece a memória tradicional, nós nos sentimos obrigados a acumular religiosamente vestígios, testemunhos, documentos, imagens, discursos, sinais visíveis do que foi, como se esse dossiê cada vez mais prolífero devesse se tornar prova em não se sabe que tribunal da história (NORA, 1993, p. 15).

Os fragmentos do passado que a memória guarda são elos distintos entre passado e presente. É o processo seletivo que o agente da história aplica na busca de evidências e respostas para converter a memória em ciência que a torna fonte segura e verdadeira. David Lowenthal nos questiona sobre como podemos estar seguros de que esses fragmentos são reflexos da verdade. Contudo, o autor afirma que os “Registros históricos e lembranças podem nos levar a supor que, afinal, existiu um passado” (LOWENTHAL, 2012, p. 67).

Para ampliar os autores que tratam da memória enquanto uma categoria passível de se tornar um objeto de estudo, podemos trazer ao debate Michel Pollak. O autor inicia seu texto citando os conceitos de memória coletiva de Maurice Halbwachs e de lugares de memória de Pierre Nora e, a partir da análise de Durkheim, a memória coletiva fortalece o sentimento de pertencimento sem considerar as relações de poder. O autor aponta para o estudo dos fatos sociais e como eles se tornam coisas: “Numa perspectiva construtivista, não se trata mais de lidar com os fatos sociais como coisas, mas de analisar como os fatos sociais se tornam coisas, como e por quem são solidificados e dotados de duração e estabilidade” (POLLAK, 1992, p. 4).

Michael Pollak aponta para a predileção dos pesquisadores pelos conflitos e disputas na construção da memória e cita alguns exemplos para ilustrar, a desestalinização, os sobreviventes dos campos de concentração e o recrutamento forçado dos alsacianos. O autor nos explica que num primeiro olhar os três exemplos não têm nada em comum: a interrupção de uma memória, o silêncio dos deportados e o sentimento de exclusão. Contudo afirma que “[...] esses três exemplos têm em comum o fato de testemunharem a vivacidade das

lembranças individuais e de grupos durante dezenas de anos e até mesmo séculos” (POLLAK, 1992, p. 8).

O autor nos mostra que estudar as memórias coletivas implica em analisar sua função e que a referência do passado serve para manter a coesão dos grupos e com isso estabelece-se pontos de referência. A memória é enquadrada pela história e é guardada em objetos que a materializam. O processo de enquadramento da memória está sujeito a uma seletividade da mesma segundo Pollak, a memória coletiva elege os fatos que deseja guardar, algo que seja comum a um grupo ou a muitos.

Estudar as memórias coletivas fortemente constituídas, como a memória nacional, implica preliminarmente a análise de sua função. A memória, essa operação coletiva dos acontecimentos e das interpretações do passado que se quer salvaguardar, se integra, como vimos, em tentativas mais ou menos conscientes de definir e de reforçar sentimentos de pertencimento e fronteiras sociais entre coletividades de tamanhos diferentes: partidos, sindicatos, igrejas, aldeias, regiões, clãs, famílias, nações e etc. A referência ao passado serve para manter a coesão dos grupos e das instituições que compõem uma sociedade, para definir seu lugar respectivo, sua complementariedade, mas também as oposições irredutíveis (POLLAK, 1992, p. 9).

O caráter seletivo da memória em processos de construção identitária passa por um mecanismo de defesa que elege, a partir de lembranças individuais, memórias coletivas, selecionando similaridades entre o grupo e que os represente. Pollak encerra suas considerações apontando que as memórias coletivas enquadradas são importantes para a continuidade da estrutura social que guarda muitas destas memórias e que o silêncio, diferente do esquecimento, pode ser necessário para a manutenção da comunicação com o meio ambiente e desta forma administrar a memória.

No clássico ensaio *Entre memória e história: a problemática dos lugares* de Pierre Nora nos é apresentado o conceito de lugares de memória e a separação entre memória e história, que, segundo o historiador, são objetos distintos. A diferença entre ambas é que a memória é orgânica funcionando como um elo entre gerações, ou seja, em sociedades pré-industrializadas a memória funcionava como história. Já a história é a narrativa da memória, pois a história começa onde a memória termina. “A memória é vida [...] A história é reconstrução [...] A memória emerge de um grupo que ela une [...]. A história, ao contrário pertence a todos e a ninguém, o que lhe dá uma vocação para o universal. [...] A memória é um absoluto e a história só conhece o relativo” (NORA, 1993, p. 09). O efeito da globalização provoca uma ruptura com o passado como se a memória não existisse mais e com isso há um rompimento com o processo identitário. Nora inicia seu argumento afirmando que há uma aceleração da história que recria um passado desaparecido e morto e daí parte nossa urgente

carência de criar mecanismos de lembrar.

Aceleração da história. Para além da metáfora, é preciso ter a noção do que a expressão significa: uma oscilação cada vez mais rápida de um passado definitivamente morto, a percepção global de qualquer coisa como desaparecida – uma ruptura de equilíbrio. O arrancar do que ainda sobrou de vivido no calor da tradição, no mutismo do costume, na repetição do ancestral, sob o impulso de um sentimento histórico profundo. A ascensão à consciência de si mesmo sob o signo do terminado, o fim de alguma coisa desde sempre começada. Fala-se tanto de memória porque ela não existe mais. (NORA, 1993, p. 07).

Pierre Nora afirma que nossa memória não existe mais, que são apenas vestígios, que ela se materializou, e daí a nossa necessidade de estabelecer lugares de memória. “Se habitássemos ainda nossa memória não teríamos necessidade de lhe consagrar lugares” (NORA, 1993, p. 08). Nora nos mostra que esses lugares são rastros de memória individual ou coletiva que se materializou em forma de instituições para preservar o que deve ser lembrado. No processo de criar espaços para salvar a memória evidenciamos que não há mais uma memória espontânea.

Nora apresenta alguns exemplos de lugares de memória na França que são símbolos nacionais importantes no contexto da formação do Estado e também nos aponta um excesso de memória, onde tudo pode se tornar um objeto de memória. Um arquivo, uma associação, um monumento, uma construção, um livro, enfim, as múltiplas possibilidades de algo ser um lugar de memória, mas somente serão lugares de memória quando há a vontade de memória, por que a Memória é fisiológica, caso contrário serão lugares de história, narrada mas não sentida, não experimentada, não há a dimensão simbólica e a funcional.

Segundo Nora (1993), os lugares de memória possuem três dimensões, são ao mesmo tempo material, simbólico e funcional, tem sua forma material (arquivos, associações, etc.) e seu simbolismo: proporcionam viver experiências de um grupo àqueles que não viveram; tem sua funcionalidade: cristalizando lembranças e passando-as adiante lugares de memória ocupam um espaço na medida que a memória se cristaliza, são lugares que proporcionam experiências simbólicas e com uma função pedagógica de fazer lembrar, de não deixar esquecer. A função de um lugar de memória é remanejar a memória, fazer lembrar-se de algo que já não existe mais.

O autor trás em seu argumento exemplos de documentos e livros para mostrar que a memória dita, o que a história escreve. Os livros de história só são lugares de memória quando remanejamos a história transportando o leitor para as experiências narradas e, independente do valor desigual dos textos, o gênero tem suas constantes e suas

especificidades. Implicam num saber de outras memórias, num desdobramento do homem de escrita e do homem de ação, na identificação de um discurso individual com outro coletivo e na inserção de uma razão particular, numa razão de estado. Assim também como os monumentos, as construções e os museus, estes, são lugares de memória na medida em que ressignificam a memória coletiva (NORA, 1993).

A aceleração da história nos sobrecarrega de informações diariamente e a necessidade de reter informações nos leva a criar ambientes de armazenamento, principalmente para reter as tradições, os costumes, os modos de fazer e outros componentes do processo de formação de identidade.

Nenhuma época foi tão voluntariamente produtora de arquivos como a nossa, não somente pelo volume que a sociedade moderna espontaneamente produz, não somente pelos meios técnicos de reprodução e de conservação de que dispõe, mas pela superstição e pelo respeito ao vestígio. À medida em que desaparece a memória tradicional, nós nos sentimos obrigados a acumular religiosamente vestígios do que foi, como se esse dossiê cada vez mais prolífero devesse se tornar prova em não se sabe que tribunal da história. (NORA, 1993, p. 15).

Vivemos em busca do passado, em busca de informações que nos remontem a um lugar que não mais existe, buscamos vestígios e fragmentos de nossa própria história. Desta forma somos impelidos a exercitar uma consciência histórica e entender nossa responsabilidade como sujeitos da história.

O dever de memória faz de cada um o historiador de si mesmo. O imperativo da história ultrapassou muito, assim, o círculo dos historiadores profissionais. Não são somente os antigos marginalizados da história oficial que são obcecados pela necessidade de recuperar seu passado enterrado. Todos os corpos constituídos, intelectuais ou não, sábios ou não, apesar das etnias e das minorias sociais, sentem a necessidade de ir em busca de sua própria constituição, de encontrar suas origens. (NORA, 1993, p. 17).

A história narrada sob a ótica de quem a viveu, a história dos excluídos e dos marginalizados se traduz nas memórias de grupos sociais invisibilizados. Como nos indica Nora é imperativa nesses grupos a necessidade de se fazer ouvir e de se fazer conhecer. Narrar suas memórias as mantém vivas e necessárias para o entendimento e contextualização da história.

Quando a memória não está mais em todo lugar, ela não estaria em lugar nenhum se uma consciência individual, numa decisão solitária, não decidisse dela se encarregar. Menos a memória é vivida coletivamente, mais ela tem necessidade de homens particulares que fazem de si mesmos homens-memória (NORA, 1993, p. 18).

Pierre Nora conclui estabelecendo que os lugares de memória se constituem, na modernidade, como os únicos lugares onde a memória permanece na forma de rastro em um mundo marcado pela ruptura e pela transformação constante, pela aceleração da história, pela dualidade entre tradição e modernidade. Lugares de memória ressignificam heróis, personagens, espaços, fatos, discutem identidades, pertencimentos, reavivam memórias e proporcionam experiências. François Hartog discute a emergência desse campo salienta, em relação às proposições de Nora.

O importante é, inicialmente, o entre: posicionar-se entre história e memória, não opô-las, nem confundi-las, mas servir-se de uma e de outra. Apelar à memória para renovar e ampliar o campo da história contemporânea (conferir, de fato, à memória coletiva, o papel que a história dita das mentalidades representara para a história moderna). Decorre disso a abertura de um campo novo: o de uma história da memória (HARTOG, 2014, p. 160).

Da citação acima extraímos a relação direta com o objeto da pesquisa que aqui apresentamos, construir uma história da memória ferroviária no município de Valença. O par conceitual moderno/modernidade alicerçou os discursos que fizeram da ferrovia o expoente do progresso. De certo modo, as manifestações contemporâneas da memória buscam esse lugar do passado, agora como uma ausência. Nessa mesma direção se dá todo o processo de patrimonialização dos vestígios desse passado ferroviário e da paisagem que ele ensejou. Patrimonialização compreendida aqui enquanto um processo social, prática cultural e ato político. É o processo que elege um patrimônio cultural por parte do Estado, a partir de uma seleção feita pela comunidade e sua memória coletiva. A memória social ou memória coletiva é determinante para entender o processo de patrimonialização como uma construção cultural.

### **1.3 Memória e patrimônio**

Para pensarmos o conceito de patrimônio e suas inter-relações com a memória, trataremos o conceito de nação e autenticidade na sua elaboração por Reginaldo Gonçalves (2007). Gonçalves discorre sobre o conceito de nação e afirma que “a nação, enquanto coleção de indivíduos ou indivíduo coletivo, através da posse de seu patrimônio cultural ou sua cultura, define sua autenticidade”, onde cultura é algo a ser possuído, preservado e restaurado. Nesse contexto, o autor se refere à memória para a construção de identidades a partir de um passado narrado. O autor usa a expressão “tradições inventadas” de Hobsbawm para explicar como as identidades nacionais são criadas e mostra como os monumentos

nacionais do Brasil se relacionam com as ideias presumidas na identidade da nação brasileira.

O autor mostra dois exemplos de patrimônio cultural: Ouro Preto no Brasil e Williamsburg nos EUA, ambos simbólicos às ideias de identidade e memória nacional. Entretanto, surge a ideia de inautenticidade em relação ao exemplo norte-americano apesar de seus ideólogos defenderem o contrário.

A autenticidade do patrimônio nacional é identificada com a suposta existência da nação como uma unidade real, autônoma, dotada de uma identidade, caráter, memória etc. Em outras palavras, a crença nacionalista na “realidade” da nação é retoricamente possibilitada pela crença na autenticidade do seu patrimônio. Não importa que os conteúdos das definições de patrimônio autenticidade e nação possam variar bastante em termos históricos e sociais. Ideólogos do patrimônio ou ideólogos da nação, considerados “autoritários” ou “democráticos”, convergem em sua crença na autenticidade. (GONÇALVES, 2007, p. 268).

O autor usa o exemplo americano para mostrar como se dá a construção dos chamados patrimônios culturais. Em comparação com as obras de restauração cita Violet-Le-Duc que propunha intervenções e reconstruções para atingir uma fidelidade com as características originais. Mostra que esse modelo de patrimônio construído sofreu alterações em sua materialidade e com isso uma perda de sua “aura”.

Em relação ao modelo brasileiro, o conceito inicial de patrimônio, restrito aos monumentos arquitetônicos e à arte erudita, foi modificado e ampliado incorporando documentos, tecnologias antigas, festas e outras formas de compreensão do patrimônio nacional brasileiro, em ambos os contextos, Ouro Preto com sua originalidade se encaixa perfeitamente. Nos dois exemplos o autor não entra na discussão de pertinência ou não da representatividade de nação, mas sim na questão da autenticidade mostrando como se dá a construção de patrimônio de modo ficcional.

A historiadora Márcia Chuva pode nos auxiliar a construir um olhar para o futuro ao pensar novos modelos de preservação do patrimônio cultural. Inicia com uma retrospectiva para compreender a divisão entre materialidade e imaterialidade, descreve a trajetória das primeiras ações dos órgãos de proteção ao patrimônio e destaca a importância de Mário de Andrade nesse contexto como idealizador do projeto de criação do Sphan: “Mario de Andrade apontava para uma concepção integral da cultura, na qual concebia patrimônio em todas as vertentes e naturezas, sendo que o Estado deveria estar pronto para uma ação integradora.” (CHUVA, 2011, p. 151).

No contexto da política de Estado do governo Vargas o campo do folclore foi separado do patrimônio e desta forma sem a diversidade cultural brasileira pretendida por Mario de Andrade, uma diversidade descoberta por Andrade em suas viagens pelo interior do Brasil e

ainda muito presente no país, representativa do povo brasileiro, diferente da cultura europeia expressiva nos grandes centros urbanos. O projeto de Mario de Andrade não teve espaço no contexto de patrimonialização, folclore e patrimônio são entendidos e estudados de formas separadas. Após a segunda guerra mundial a noção de patrimônio é ampliada e a cultura passa a ser estudada como um processo dinâmico. No Brasil algumas iniciativas foram tomadas nesse sentido, como criação de órgãos e novas políticas culturais foram implementadas (CHUVA, 2011, p. 152). A autora conclui que ainda existem muitas lacunas a serem preenchidas no campo da cultura. São muitos interesses em jogo e aponta para a necessidade de uma investigação mais aprofundada sobre a direção tomada na trajetória da instituição do patrimônio brasileiro e que a noção de patrimônio cultural é ampla necessitando de estabelecer novos paradigmas para preservar esse patrimônio

Antônio Gilberto Ramos Nogueira propõe uma reflexão sobre a trajetória de construção do patrimônio como um longo processo para a valorização e reconhecimento da cultura afro-brasileira, buscando articular as diretrizes que norteiam o processo de reelaboração da nova perspectiva de ensino para pensar a identidade brasileira, transformando o significado do conceito de patrimônio cultural.

Nogueira inicia suas considerações a partir da Lei 10.639 de 2003 e seu desafio de corrigir a orientação eurocêntrica no sistema pedagógico brasileiro. O autor nos chama a atenção para a diversidade cultural do Brasil, tangíveis e intangíveis, e necessidade de uma educação patrimonial no projeto de reeducação das relações étnico-raciais. Partindo da pergunta “quem somos nós?” O autor apresenta uma retrospectiva sobre nossa literatura, trazendo autores como Gilberto Freyre, Florestan Fernandes, Mario de Andrade e os modernistas que propuseram uma identidade para o povo brasileiro e os critérios utilizados. Uma imagem do povo brasileiro foi oficializada em detrimento da multiplicidade cultural que é própria do Brasil.

Ao privilegiar as expressões culturais de uma determinada classe ou grupo social como a de tradição europeia herança luso colonial geralmente identificada com o poder constituído, a noção de patrimônio e a política oficial de preservação revelaram-se elitistas e conservadoras, principalmente num país caracterizado pela contradição e pluralidade étnico cultural como o nosso (NOGUEIRA, 2008, p. 241).

Nogueira (2008) destaca a importância do tombamento do Terreiro da Casa Branca em Salvador/BA e da Serra da Barriga em Alagoas para uma nova concepção de patrimônio a ser valorizada e preservada. Espaços de resistência da cultura afrodescendente que por séculos lhes foi negada manifestar sua própria identidade. O reconhecimento e a valorização de suas

culturas lhes permitiu de fato o direito à cidadania. Nogueira acrescenta que “no conjunto das reivindicações que exigiam uma maior participação e o efetivo direito à cidadania, encontramos o que Marilena Chauí denominou de ‘cidadania cultural’, na qual o direito à memória tornou-se um substrato relevante no espaço das políticas inclusivas” (NOGUEIRA, 2008, p. 242). Desta forma novas questões sobre o que é patrimônio surgiram e por serem espaços dinâmicos surgem novas formas de preservar e garantir direitos, é instituído o registro de bens de natureza imaterial através da inscrição em livros específicos.

Conhecer para preservar”, “preservar para valorizar” e se “autorreconhecer”: esta deve ser a meta da educação patrimonial na construção de um conhecimento crítico assentado na diversidade. Não somente no sentido de criar uma consciência preservacionista sustentável, mas, sobretudo em garantir às comunidades o direito de intervir diretamente na seleção do seu patrimônio como importante elemento de fortalecimento das identidades e memórias locais” (NOGUEIRA, 2008, p. 252).

O autor termina suas considerações destacando a importância da educação patrimonial. Cada comunidade tem sua própria história e garantir que essa história seja contada é assegurar que as identidades culturais sejam mantidas. Após 80 anos da criação de uma lei que protege o patrimônio no Brasil emergem outras indagações sobre o que é patrimônio e quem interessa a proteção de determinado bem. Para além dos testemunhos materiais, toda herança cultural transmitida de geração em geração torna-se patrimônio na medida em que se torna um traço de identidade do povo.

#### **1.4 Memória e identidade**

Nas últimas décadas muito se tem discutido sobre patrimônio cultural, o que é e qual sua importância no processo de formação e afirmação das múltiplas identidades que constantemente se transformam, incorporando ou descartando traços, afirmando ou assimilando valores. A identificação cultural traz à tona outras discussões importantes para pensarmos os valores atribuídos à produção cultural, desperta o sentimento de pertencimento, suscita a necessidade de criação e implementação de políticas públicas conjugadas com sociais considerando a importância da participação da sociedade na preservação/conservação do patrimônio.

Entender que não apenas as coisas materiais bastam para que seja preservada uma cultura e toda a memória nesta contida, implica compreender que o processo cultural é diverso e demanda de uma pluralidade de conceitos e saberes que agem direta e indiretamente na

produção cultural. Deste modo, a preservação de patrimônios culturais, como no caso de Valença em que o tombamento pelo INEPAC<sup>5</sup> inclui o Centro Histórico e Paisagístico da Serra dos Mascates, o conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico, mas que não incluíram bens culturais materiais móveis representativos da atividade da Estação Ferroviária reunidos no Museu Ferroviário de Valença<sup>6</sup>, localizado na parte superior da atual Rodoviária Princesa da Serra, ultrapassa a materialidade das coisas para incorporar também os valores imateriais.

Essas abordagens sobre as relações entre a sociologia, a antropologia e a história nos permitem um aprofundamento teórico sobre questões de formação de nação a partir de processos identitários em construção e a relação estabelecida entre esses processos. Também ampliam a noção do conceito de cultura, bem como a relação com o conceito e a dimensão de patrimônio cultural.

O diálogo com o nosso objeto de pesquisa torna-se imperativo. Analisar o processo de reconstrução da memória ferroviária em Valença implica compreender como uma experiência isolada pode oferecer diretrizes para ações futuras. O papel do idealizador do Museu Ferroviário o Sr. Sebastião Victor que para o contexto da década de 70 do século passado, quando as discussões sobre preservação do patrimônio e o emprego da memória social nessas discussões ainda eram restritos aos poucos que trabalhavam nessa área, demonstrou uma visão inovadora sobre o que é patrimônio. Suas ações mostram como uma pessoa simples, um trabalhador da rede ferroviária, sem formação no campo da cultura e do patrimônio teve a sensibilidade de querer contar uma parte da história da cidade a partir simples objetos, mas que para ele eram portadores de memória. Suas memórias se misturam ao museu que

---

<sup>5</sup> Centro Histórico de Valença (parte II - Conjuntos Arquitetônicos Urbanísticos e Paisagísticos). Número do processo: E-18/001.004/2004: Antigas OFICINAS E ESCRITÓRIOS DA REDE FERROVIÁRIA CENTRAL DO BRASIL, posteriormente unidade da FÁBRICA SANTA ROSA, à Praça Dr. Paulo de Frontin n.º 249; Antiga ESTAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA CENTRAL DO BRASIL, atual RODOVIÁRIA PRINCESA DA SERRA, à Praça Dr. Paulo de Frontin n.º 137-A; PRAÇA DOS FERROVIÁRIOS, composta por quatro canteiros; Antigas OFICINAS E ESCRITÓRIOS DA REDE FERROVIÁRIA CENTRAL DO BRASIL, posteriormente depósito da FÁBRICA SANTA ROSA, à Praça Dr. Paulo de Frontin n.ºs 12, 400, 400-A, 400-B, esquina com a Rua Dr. Figueiredo, e outros.

Disponível em: [http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens\\_tombados/detalhar/442](http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/442). Acesso: 05/05/2023.

<sup>6</sup> <https://www.portalturismobrasil.com.br/atracao/3498/Museu-Ferrovuario>. O Museu Ferroviário de Valença ainda não está vinculado ao Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM), Disponível em: <https://www.gov.br/museus/pt-br/museus-IBRAM>, mas está listado no Guia dos Museus Brasileiros. Disponível em: [https://www.gov.br/museus/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/guias-e-manuais/guiadosmuseusbrasileiros\\_sudeste/@@download/file](https://www.gov.br/museus/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/guias-e-manuais/guiadosmuseusbrasileiros_sudeste/@@download/file).

O Museu Ferroviário de Valença está identificado pelo Registro de Museus Ibero-americanos (RMI) do Programa Ibermuseus. Disponível em: <http://www.rmiberoamericanos.org/> Acesso em 05/05/2023.

O Museu Ferroviário de Valença também foi identificado pelo Projeto Museu do Rio. Disponível em: <https://www.museusdorio.com.br/site/index.php/museus-estado-do-rio/regiao-medio-paraiba>. Acesso em 05/05/2023.

idealizou. A patrimonialização dos objetos que compõe sua coleção particular e que se tornou o núcleo da coleção do museu é referencial para as ações de reconstrução e preservação da memória ferroviária nos dias de hoje.

O sociólogo jamaicano Stuart Hall, em seu livro *A Identidade Cultural na Pós-Modernidade*, aponta para três concepções de identidade a partir do sujeito da história: o sujeito do iluminismo, o sujeito sociológico e o sujeito pós-moderno. O sujeito do iluminismo era um indivíduo centrado, unificado, dotado das capacidades de razão, de consciência e ação, ou seja, imutável por toda vida. O sujeito sociológico interagia mais com os outros e, apesar de ter sua essência interior, se modifica dialogando com o mundo externo. O sujeito pós-moderno é resultado desse processo de diálogo e interação não possuindo uma identidade fixa ou permanente. Em seguida afirma que as sociedades modernas estão sempre em rápida e constante mudança. De acordo com Hall, podemos entender que as constantes mudanças da sociedade, efeito da globalização, afetam as identidades culturais nacionais que estão em permanente formação e transformação, onde o conceito de nação é imaginado e construído, a nação é uma comunidade simbólica. Nesse sentido podemos apontar os critérios de valoração para a definição do patrimônio ferroviário destacando a relação de identidade com a comunidade, como propomos mostrar nesta pesquisa. Segundo o *Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário*, definimos como critérios:

I. O valor universal do Patrimônio Cultural Ferroviário como representante de atividades históricas, principalmente aquelas referentes à Era Industrial, na qual esse patrimônio se insere; II. A representatividade do Patrimônio Cultural Ferroviário nos processos de ocupação do território, na implantação das cidades, na industrialização, nos fluxos migratórios e nas transformações sociais, econômicas e culturais decorrentes da implantação das redes ferroviárias e no processo de transmissão de informações; III. A qualidade de tipologias, sítios e paisagens, que apresentam um valor particular deste patrimônio. Para tanto devem ser considerados o caráter de antiguidade, pioneirismo, exemplaridade ou singularidade; IV. Os valores intrínsecos aos próprios sítios, estruturas, elementos construtivos, equipamentos, paisagem, documentação e registros intangíveis contidos na memória dos homens e das suas tradições; V. O valor simbólico e social imbuído no Patrimônio Cultural Ferroviário, como parte do registro da vida de homens e mulheres comuns, e que, como tal, confere-lhes um importante sentido identitário; VI. O caráter de “sistema” e “rede” dos bens ferroviários, configurando-se num patrimônio cultural amplo e diversificado, que forma um todo organizado, isto é, um conjunto de elementos interconectados (IPHAN, 2010, pp. 27-8).

As memórias coletivas contribuem para a formação cultural de variados grupos sociais que se reconhecem e se conectam por um elo em comum. O patrimônio imaterial reconhecido é a cristalização da pluralidade cultural e surge da memória coletiva e compartilhada, de saberes que são repassados de geração para geração.

Pensar a cultura a partir da antropologia é enxergar um vasto complexo que compreende as línguas, as danças, as expressões, as crenças, a arte e tantos outros hábitos, costumes e significados, transmitidos e incorporados no grupo social, são da natureza humana, inato, herdado e assimilado, um patrimônio que confere identidade aos indivíduos pertencentes ao grupo. Desta forma não podemos pensar em cultura “dentro de uma caixa” com limitações e estática, cultura é pluralidade e diversidade.

Para uma ampla compreensão de cultura carecemos entender que a mesma é dinâmica e diversificada, assim como também entender a capacidade bicultural dos indivíduos ao transitarem em registros culturais diversificados. Há uma relação entre produtores e receptores da cultura onde os hábitos e as práticas sociais são processos de trocas culturais, as representações como o modo de ver e sentir essas práticas constantemente sofrem mudanças espaciais e temporais.

Assim como a cultura é dinâmica, igualmente dinâmico é o processo identitário que se forma a partir da assimilação cultural. Para uma compreensão desse processo é necessário analisar alguns elementos como parâmetros de análise dos processos identitários. Segundo os professores Frank Marcon e Marcelo Alário Ennes é necessária uma reflexão crítica sobre os usos superficiais da noção de identidade nas ciências sociais e propõe tratá-la como fenômeno social dinâmico e em processo, atrelado a relações de poder analisando os atores envolvidos nesse processo, as disputas, as normas e os contextos históricos.

No decorrer do artigo, chegamos à definição de quatro parâmetros a partir dos quais entendemos que os processos identitários podem ser pensados e analisados. Eles envolvem a) os atores sociais de algum modo articulados a grupos, b) os motivos de disputas de pertencimento ou não a tais grupos, c) os elementos morais e normativos que regulam o meio pelos quais estes atores entram em interação pelo que disputam e d) os contextos históricos e sociais nos quais são produzidos e, ao mesmo, contribuem para sua produção (ENNES; MARCON, 2014, p. 277).

Os autores não pretendem simplificar e nem construir um conceito único de cultura, ao refletir sobre as relações de poder. Eles buscam compreender os processos identitários a partir das múltiplas identidades em diferentes espaços e os elementos formadores desse processo.

Todo esse processo de construção de identidade, quando compartilhada com os diferentes sujeitos, provoca um sentimento de pertencimento aos agentes nele envolvidos ao identificar traços em comum e que culmina na atribuição de valor representativo para alguns grupos sociais. Ou seja, eleger como patrimônio aspectos relevantes para a preservação de sua cultura e, também, enquanto processo que atua como parte de reivindicação de identidade promovida pela sociedade. Nas últimas décadas do século XX surge a categoria de patrimônio

imaterial, contribuindo para abrir novas possibilidades de registrar as práticas e representações culturais, facilitando assim o uso da palavra patrimônio e com isso destaca a importância de entender o patrimônio também como um modo de pensar, agir e comunicar, inserindo práticas e saberes como partes do processo de formação de identidades.

Refletindo sobre processos identitários em grupos sociais avançamos a discussão para uma construção de identidade. Hall aponta cinco elementos a serem observados para nortear um caminho de compreensão de como é imaginada e construída uma identidade nacional. Primeiro a narrativa da nação. Segundo a ênfase nas origens, na continuidade, na tradição e na intemporalidade onde nossos valores estão presentes. Terceiro é a invenção da tradição que, segundo Hobsbawm e Ranger: “Tradições que parecem ser antigas são muitas vezes de origem bastante recente e algumas inventadas [...]” (HOBBSAWM; RANGER, 1983, p. 01 *apud* HALL, 2005, p. 54). Um quarto é o mito fundacional: “uma estória que localiza a origem da nação, do povo e de seu caráter nacional num passado tão distante que eles se perdem nas brumas do tempo, não do tempo “real”, mas de um tempo mítico”. (HALL, 2005, pp. 54-5). O quinto e último elemento é a ideia de um povo puro e original.

O autor analisa se as culturas nacionais e as identidades produzidas por elas são unificadas e citando Ernest Renan destaca três fatores que constituem o princípio espiritual da unidade de uma nação: “[...] a posse em comum de um rico legado de memórias [...], o desejo de viver em conjunto e a vontade de perpetuar, de uma forma indivisiva a herança que se recebeu” (RENAN, 1990, p. 19 *apud* HALL, 2005, p. 58).

Stuart Hall mostra que a cultura nacional não forma uma única identidade nacional porque os indivíduos são diferentes e ela é usada como estrutura de poder. Considerando que nações são resultados de unificação de culturas e na maioria das vezes de forma impositiva e violenta elas se compõem de diferentes grupos (sociais, étnicos e de gênero); nações modernas ocidentais sofreram uma hegemonia forçada por parte dos colonizadores.

Buscando as múltiplas dimensões do que é patrimônio, identificando os atores sociais envolvidos no processo de patrimonialização e contextualizando-os em seus espaços, suas disputas e tensões envolvidas nesse processo, as leituras sobre identidade nos apontam outros caminhos para olhar e aprofundar nossa pesquisa. Contribui também para a discussão sobre reconhecimento, pertencimento e diversidade das diversas culturas, para a importância de enxergar a identidade brasileira que é plural, para a necessidade de ações afirmativas e para uma educação patrimonial que promova um reconhecimento e valorização de todas as expressões culturais.

Nossa pesquisa também dialoga com trabalhos anteriores desenvolvidos no Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade da UFRRJ. Em 2019, Eriknatan Clementino Medeiros apresentou a dissertação *Complexo Ferroviário de Valença aspectos da História e do Patrimônio Industrial Ferroviário*. Nesse trabalho o autor buscou analisar o complexo ferroviário de Valença a partir dos bens imóveis edificados a partir de 1914, quando da inauguração do Ramal Jacutinga (Estrada de Ferro Central do Brasil). Há uma proposta de diálogo com o processo de tombamento realizado pelo INEPAC, documento também importante para a nossa investigação. Interessou a Medeiros compreender como o patrimônio ferroviário de Valença aproximava-se conceitualmente da categoria de patrimônio industrial no âmbito das discussões para o tombamento do complexo. Por fim, resume a atuação dos agentes públicos na promoção do patrimônio cultural da cidade afirmando que:

Em Valença, nas últimas gestões da municipalidade, observamos falta de incentivo a cultura, história, memória e ao patrimônio. Desde o incêndio que destruiu o Casarão de Artes, em 2000, aniquilando consigo a mais importante coleção de “livros raros” da região; até a falta de um lugar para sediar a Biblioteca Popular Municipal Dom Pedro II, em 2017, convivemos com essa falta de diálogo entre a Prefeitura e os cidadãos [...]. A demolição de nossa “cidadania cultural” tornou-se um problema crônico, que ultrapassa a ausência de recursos. Embora os valencianos reconheçam o significado da ferrovia no cotidiano, nem mesmo o centenário da Linha de Jacutinga e do Complexo Ferroviário de Valença, em 2014 foram comemorados pela administração pública, desconsiderando a importância e o valor de tal patrimônio. Possivelmente pela perpetuação de uma espécie de “coronelismo” na administração da cidade, aonde o lado cultural vem sendo deixado para um segundo plano (MEDEIROS, 2019, p. 160).

Na pesquisa *Memória Ferroviária em Vila de Cava: o Direito à Memória na Construção do Patrimônio Cultural da Baixada Fluminense – Nova Iguaçu, RJ*, concluída em 2021, Joana D`Arc Cesar Viana estudou a estação de Vila de Cava e a relação entre esse bem imóvel e a comunidade do entorno. A autora buscou compreender o modo pelo qual os sujeitos articulam, individual e coletivamente, a memória ferroviária. O trabalho desenvolvido pela autora aproxima-se do nosso a partir do conceito de “lugar de memória” e ação dos sujeitos em torno do patrimônio ferroviário.

As lembranças individuais ainda se fazem presentes no cotidiano dos moradores de Vila de Cava e do entorno. Estas continuam vivas no imaginário coletivo dos grupos sociais que vivem nas proximidades da estação de Vila de Cava e traduzem os significados e as ressignificações da estação, o que faz dela um objeto de memória a serviço da história e permite a criação de um espaço no qual as narrativas tornam-se elementos fundamentais de referência cultural a partir do campo da memória (VIANA, 2021, p. 170).

Desse modo, situamos nosso trabalho em um conjunto mais amplo de preocupações

acadêmicas em relação à construção de identidades, o patrimônio cultural ferroviário e os agentes e sujeitos envolvidos nos processos de preservação e promoção de uma memória ferroviária que se mantém viva a partir da relação entre esses sujeitos e os bens móveis e imóveis a ela associados.

## CAPÍTULO II

### A HISTÓRIA DAS FERROVIAS EM VALENÇA E A CONSTITUIÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Tinham as indústrias e um comércio bacana, tinham poucas escolas, mas em compensação tinha trabalho, as pessoas trabalhavam na ferrovia, nas fábricas, no comércio, quase nada na prefeitura porque não tinha muita escolarização. A cidade ainda passava por um processo de dificuldade de ascensão escolar. Com o término da indústria têxtil aqui, em Paracambi, Três Rios e essa região toda foram dispersando. Como essa questão da malha e outras coisas que foram entrando, a era do petróleo e o asfalto, uma parte no Brasil que nós perdemos infelizmente. Poderíamos e deveríamos ter nos embranquecido nisso, porque a Europa mantém os trilhos até hoje e aqui poderia ter mantido também. Acho que desse embranquecimento eu sinto falta, de marcar historicamente a visão de primeiro mundo. Nós embranquecemos em outras coisas que nos prejudicam e não embranquecemos nisso, mas não era interesse.<sup>7</sup>

O transporte ferroviário como conhecemos hoje, sobre trilhos de ferro, tem sua origem na Inglaterra nas primeiras décadas do século XIX. Contudo, o transporte sobre carris, ou barras de metal que eram utilizadas para o deslizamento de veículos, já era utilizado desde o século XVI em regiões de minas na Europa, porém puxados por tração animal. O uso da energia do vapor, que transforma a energia térmica em energia mecânica, como propulsor de motores em veículos de transporte, foi desenvolvido após a Revolução Industrial. Segundo Helio Suevo Rodriguez,

A origem do transporte feita sobre trilhos pode ser contada a partir do século XVI, nas minas da Alsácia e outras na Europa Central. [...] O uso da tração animal foi um percussor natural para esse meio de transporte, antecipando o pleno uso do transporte ferroviário a partir do final do século XVIII, quando a Revolução Industrial, na Inglaterra, propiciou a descoberta da utilização da energia do vapor para mover as máquinas, logo depois aplicada também para o transporte sobre rodas (RODRIGUEZ, 2004, p. 12).

Do momento da descoberta da energia a vapor até a utilização desta no transporte chegamos ao início do século XIX, momento em que o transporte a vapor foi inaugurado com sucesso, após algumas tentativas, na Inglaterra. No continente americano surgem ferrovias em 1837 mais precisamente na América Latina, em Cuba e na América do Sul foi na Guiana Inglesa. O Brasil terá inaugurado oficialmente sua primeira estrada de ferro em 1854.

Cuba foi o país que teve a primeira ferrovia aberta na América Latina, de Havana a Guines, em 19 de novembro de 1837. Na América do Sul, as primeiras ferrovias inauguradas datam de novembro de 1848 na Guiana Inglesa [...] no Peru em abril de

---

<sup>7</sup> Entrevista concedida por Edna Victor em 2022.

1851 [...] no Chile em 1 de janeiro de 1852 (RODRIGUEZ, 2004, p. 14).

No Brasil a primeira iniciativa apontada no sentido de modernizar o transporte no país através das ferrovias a vapor data de 1835, quando o Regente Diogo Antônio Feijó, assina o Decreto nº 101 de 31 de outubro de 1835 e através deste possibilita a criação de companhias férreas. O decreto estabelecia um privilégio para as companhias de explorar o referido transporte por 40 anos, porém não foi suficiente para estimular empresas a investirem, nesse momento a economia do país girava em torno do café produzido na província fluminense, cujos grãos eram transportados por lombo de animais até os portos onde eram exportados.

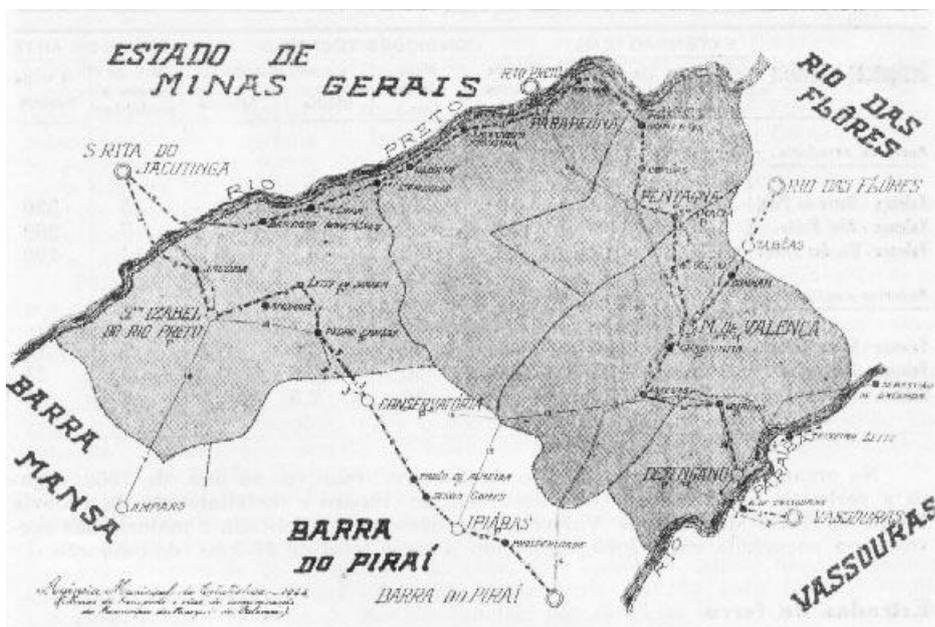
Mais de uma década se passou até que um novo decreto do governo fosse assinado e finalmente modernizando o transporte no Brasil. O decreto nº 641 de 26 de junho de 1852 concedia a uma ou mais companhias a construção de estradas de ferro que partissem da corte com destino às províncias de Minas Gerais e São Paulo. O decreto estabelecia algumas vantagens e proibia o emprego de mão de obra escrava, cujo tráfico de escravos no Brasil foi proibido em 1850.

O Brasil em meados do século XIX era um país cafeeiro, com a produção concentrada nas províncias fluminense e mineira e a exportação através da capital do império, no porto do Rio de Janeiro. Portanto era natural que os poderosos fazendeiros de café dessa região, ainda adeptos do escravismo, pressionassem o governo para conseguir um meio de transporte mais moderno que aliviasse o café das tropas de mulas, único modo até então de transportar o café dos centros produtores até os portos do fundo da Baía de Guanabara. Também o tropeiro, o dono das tropas de carga, também pressionava para não perder a exclusividade no transporte interior-porto e vice-versa. Como esse transporte era também feito por escravos, a falta deles, a partir de 1850, com a Lei Eusébio de Queiroz (proibição do tráfico de escravos), deu mais força aos fazendeiros para reivindicarem uma estrada de ferro (RODRIGUEZ, 2004, p. 15).

A riqueza gerada pelo café produzido no Vale do Paraíba fluminense foi usada para formar o capital inicial investido na criação de companhias férreas. Ao mesmo tempo, a necessidade de transportar o café até o porto para exportação de forma mais otimizada, foram motivos que levaram os produtores de café a criarem companhias de estrada de ferro. Essas companhias foram se ligando à linha principal, a EFDPII, que ligava o Vale à corte e aos portos. No século seguinte houve uma contínua expansão da malha ferroviária no município (Figura 1).

O município de Valença tem uma história marcada pelo desenvolvimento da lavoura cafeeira no século XIX. Destacamos, contudo, que essa história por diversas vezes omite os habitantes originais da região, os indígenas Puris, e, não raro, apaga a presença dos africanos e seus descendentes que foram trazidos ao Brasil como mão de obra escravizada. Desta mesma

forma, são invisibilizados trabalhadores e cidadãos comuns que hoje com suas ações e memórias constroem a história.



**Figura 1:** Mapa dos sistemas rodoviário e ferroviário de Marquês de Valença, quando Conservatória ainda estava anexada ao município de Barra do Piraí — 1944.

As ferrovias chegaram mais de meio século depois do processo inicial de ocupação territorial e formação do núcleo urbano, vieram na esteira do desenvolvimento econômico trazido pelo café, visível nas fazendas produtoras que se espalhavam por todo Vale do Paraíba fluminense.

A freguesia de Valença, destinada a Villa desde 25 de Agosto de 1801 e creada em 1819, como se deduz do decreto de 26 de Março, só foi erecta em 1823 pelo Alvará de 17 de Outubro, em virtude da Resolução de 3 de Fevereiro [...] <sup>8</sup> (FERREIRA, 1978, p. 7).

A ocupação do território de Valença tem como marco inicial a criação de um aldeamento indígena nomeado de Aldeia de N. S. da Glória de Valença em 1789. Valença era a família do Vice-rei que ordenou a criação da aldeia conforme nos relata Luiz D. Ferreira.

Em meados dos anos 1850 o país viu nascer à primeira companhia férrea, a Estrada de Ferro Mauá. No dia 1º de maio de 1854, foi aberta ao tráfego a Estrada de Ferro Mauá (EFM). Em 1852 é criada a “Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de

<sup>8</sup> Foi mantida a grafia conforme documento original.

Petrópolis”, que detinha a exploração de uma linha de navegação pela Baía de Guanabara, partindo do centro da cidade do Rio de Janeiro e indo até o atual município de Magé, de onde partiria o trem até a localidade de Fragoso na Raiz da Serra de Petrópolis (RODRIGUEZ, 2004, pp. 16 -18).

A segunda ferrovia a operar no Brasil foi a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco - RSF, inaugurada em 8 de fevereiro de 1858 para que o transporte ferroviário barateasse os custos do transporte do açúcar do engenho até o porto.

Pernambuco receberia a RSF, segunda estrada de ferro do Império, primeira a ser empreendida por companhia inglesa e, nos termos das condições contratadas a partir do Decreto n. 1.030, de 7 de agosto de 1852, proibida de utilizar a mão de obra de escravos em suas frentes de trabalho. [...] Aprovado o projeto da RSF, datado de 1853, as obras da 1ª seção seriam inauguradas no dia 7 de setembro de 1855, em alusão aos 33 anos da Independência do Brasil (SANTOS, 2017, p. 11).

A terceira ferrovia construída no Brasil foi a Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFDPII) inaugurada em 1858, criada para atender aos interesses dos cafeicultores do Vale do Paraíba que até então obtinham seus lucros com mão de obra escrava e com a Lei nº 581 de 4 de setembro de 1850, Lei Eusébio de Queiroz, que proíbe o tráfico de africanos passam a investir em estradas de ferro.

Ao autorizar, em junho de 1852, a construção de estradas de ferro no Brasil, o governo atendia aos reclames da classe escravista, especialmente a dos fazendeiros de café fluminenses, apreensivos com a interrupção do fornecimento de negros vindos da África. Precisavam se recuperar do golpe que lhes fora recentemente assestado (EL-KAREH, 1980, p. 33).

Esta foi a primeira ferrovia a passar pelo território valenciano no ano de 1865 quando foi inaugurada a estação Ferroviária de Barão de Juparanã ou Estação do Desengano como se chamava à época.

Os estatutos da “Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II” foram aprovados pelo Decreto nº 1599, de 9 de maio de 1855, [...] Esta foi a terceira ferrovia inaugurada no Brasil, e a primeira destinada exclusivamente ao escoamento do café, principal produto agrícola cultivado nos planaltos fluminenses e mineiro, além de outros gêneros alimentícios para o abastecimento interno (RODRIGUEZ, 2004, p. 20).

O projeto dessa estrada de ferro era interligar as províncias de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro na altura do Vale do Paraíba, passando pelas principais regiões produtoras de café e, portanto, entre seus principais acionistas estavam os fazendeiros de café.

Os interesses em jogo. A construção de uma ferrovia atravessando uma região já ocupada e economicamente a mais próspera do país colocava em jogo muitos e variados interesses. [...] Por isso mesmo, a construção de uma tal estrada foi objeto do interesse daqueles grupos que viam nela a realização de seu sonho, qual seja, o de ter suas terras e plantações, ou núcleos rurais por eles controlados, cortados pelo meio de transporte mais moderno da época (EL-KAREH, 1980, p. 34).

Os fazendeiros proprietários de fazendas de café do Vale do Paraíba se organizam com o governo para formar capital e estruturar uma estrada de ferro que atendesse diretamente seus interesses de ter, não só a facilidade de escoar e exportar o café produzido em suas terras, mas também de obter lucros com a estrada de ferro já que naquele momento não podiam mais comercializar escravos. E assim o Estado escravista ia se transformando em empresário capitalista (EL-KAREH, 1980).

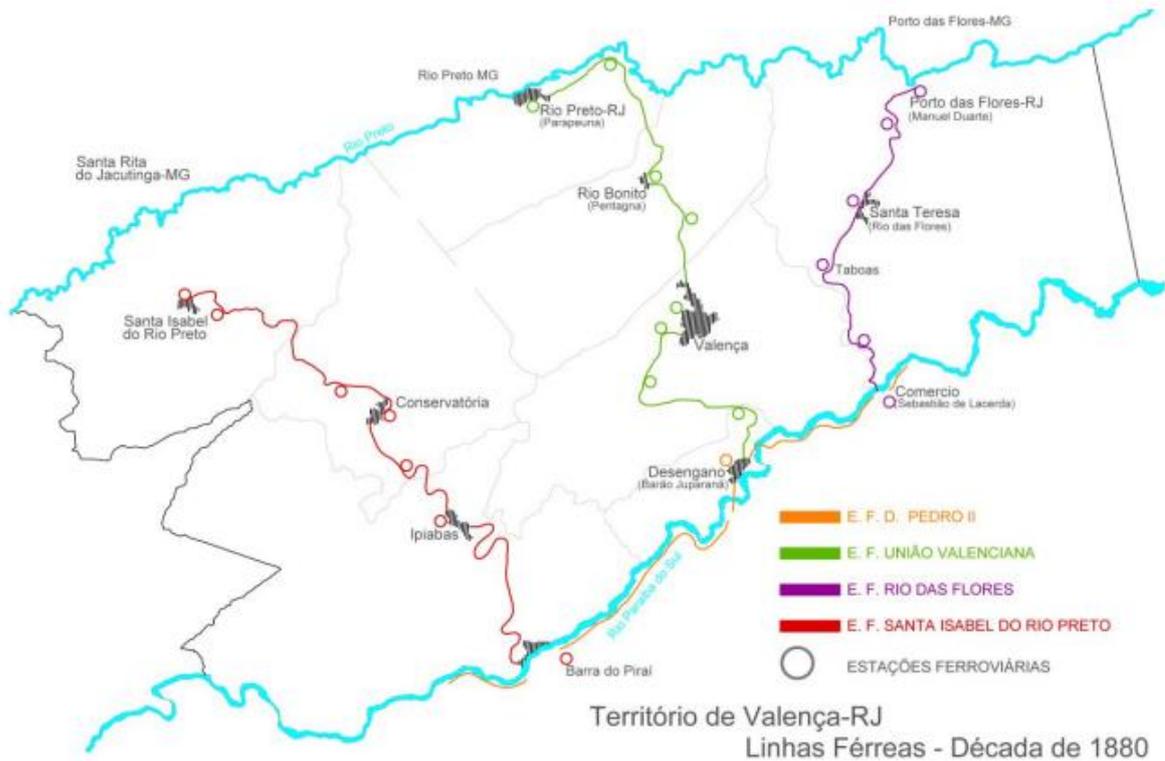
O Decreto n. 641 de 26 de junho de 1852. Por ele o governo ficava autorizado a conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do município da corte, fosse terminar nos pontos tidos como mais convenientes das províncias de Minas Gerais e São Paulo (EL-KAREH, 1980, p. 35).

A pretensão era criar um caminho de ferro ligando a corte às províncias de São Paulo e Minas Gerais e para isso era preciso transpor a Serra do Mar e alcançar um ponto de onde convergiria um ramal para Minas e outro para São Paulo. O local escolhido, antigo povoado de Barra do Piraí, fazia fronteira com Valença pela margem esquerda do Rio Paraíba do Sul.

O atual município de Valença ocupa o segundo lugar em extensão territorial no Estado do Rio de Janeiro. Outrora, no século XIX, faziam parte de seus limites o atual município de Rio das Flores e boa parte do também atual município de Barra do Piraí, ambos desmembrados de Valença em 1890. Esses dados servem para termos uma dimensão de quão extensas eram as linhas férreas que passaram por todo o território Valenciano.

Com a abertura completa da União Valenciana, da E.F. Rio das Flores e da E.F. Santa Isabel do Rio Preto o município de Valença atingiu em meados da década de 1880 uma expressiva extensão quilométrica, que, somadas aos pouco mais de cinco quilômetros da linha central da E.F.D. Pedro II, chegavam a cerca de 180 quilômetros do total de 827 que havia na província fluminense em 1887. As quatro ferrovias instaladas no solo de Valença respondiam assim por 21,8% dos trilhos existentes em toda a província (SILVA, 2019, p. 57).

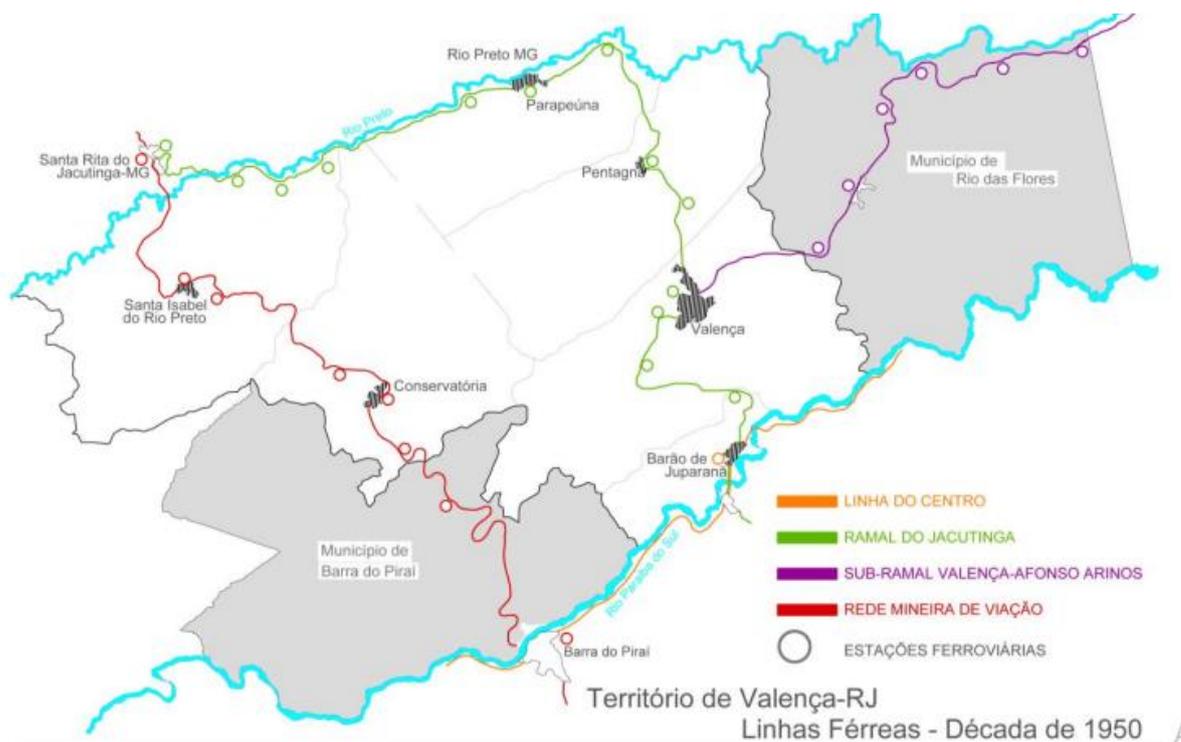
Devido à grande extensão territorial e ao abundante capital gerado pelo cultivo das lavouras de café, foram criadas três empresas de estradas de ferro para atender grupos distintos de fazendeiros e empreendedores de todas as localidades estabelecidas no município, conforme nos informa Annibal A. M. da Silva.



**Figura 2:** Mapa da Cidade de Valença, demarcando a linhas férreas e suas respectivas estações antes das emancipações de Barra do Pirai e de Santa Teresa (Rio das Flores). (SILVA, 2019, p. 64).

Apesar de serem as ferrovias um investimento para atender uma classe econômica e política, as estradas de ferro articulavam, ainda que indiretamente, uma reorganização espacial, que proporcionava às localidades onde estavam inseridas, na medida em que estas iam conquistando prestígio e desenvolvimento advindos com o progresso gerado pela atividade férrea.

O que se percebe é que essa pujante estrutura ferroviária não foi planejada para atuar dentro de um espírito associativo, visando promover a integração do município como um todo. A leitura que se tem é que elas estavam a serviço dos interesses particulares que haviam por trás de sua formação. Os últimos anos da década de 1880 foram marcados pela abolição da escravidão (1888) e a Proclamação da República (1889), logo em seguida Valença sofreu uma grande fragmentação territorial, perdendo em março de 1890 as freguesias de Nossa Senhora da Piedade das Ipiabas e a de Santa Teresa, que passaram a fazer parte dos recém-criados municípios de Barra do Pirai e de Santa Teresa (atual Rio das Flores). Isso se deu quando ambas já contavam com trens a vapor, reforçando a hipótese de que, além de ser visto como um símbolo do desenvolvimento, a ferrovia despertava e fortalecia o desejo de emancipação. Àquele que conseguisse viabilizar uma linha férrea passaria a contar com um grande trunfo para pleitear sua independência (SILVA, 2019, p. 59).



**Figura 3:** Mapa representando o município de Valença, demarcando a infraestrutura ferroviária que existiu entre as décadas de 1910 e 1970 (SILVA, 2019, P. 70).

A experiência do progresso percebida após a instalação das estradas de ferro em algumas freguesias e localidades despertava nas pessoas que viviam ao seu entorno um sentimento de se emanciparem e se tornarem cidades. O espaço urbano prospera com seus negócios progredindo economicamente através da melhor comunicação com o espaço rural. No mapa acima entendemos como o território de Valença se modificou com a emancipação de duas freguesias cortadas por estradas de ferro distintas.

As ferrovias que passaremos a descrever estavam situadas ou atingiram o município de Valença de 1865 até o início do século XX. Entretanto, cabe dizer que apenas a primeira destas, a EFDPII que corria no trecho entre a atual cidade de Barra do Pirai e o Distrito de Barão de Juparanã, em Valença, segue desempenhando sua função original, ainda que atualmente exclusiva para operação de trens cargueiros.

## 2.1 Chega a Desengano a Estrada de Ferro Dom Pedro II

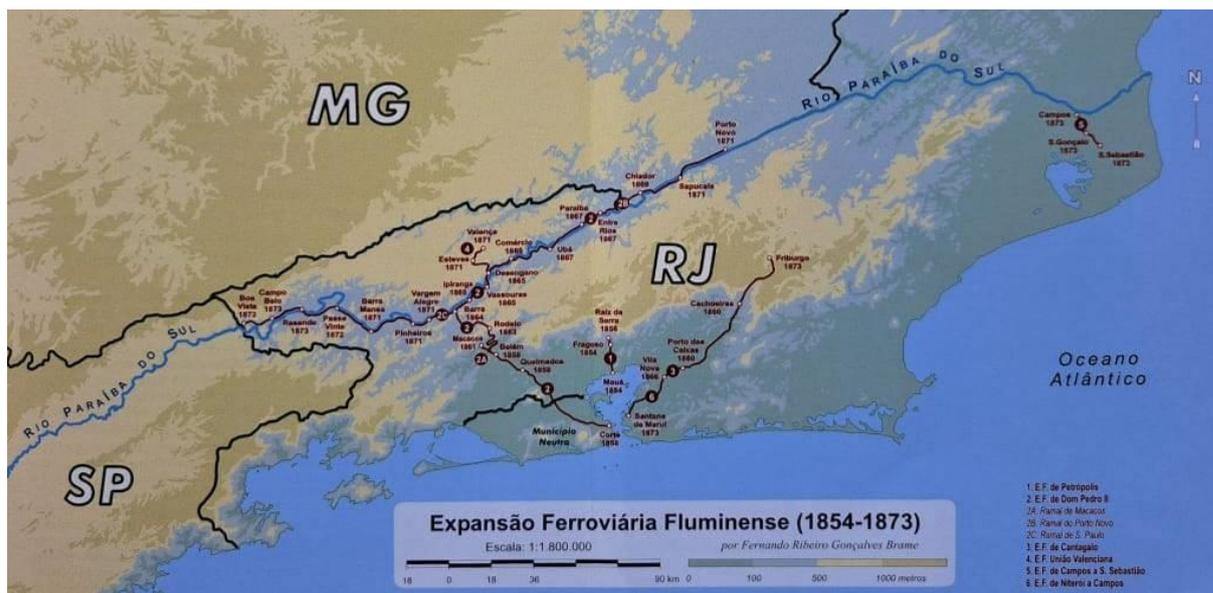
Em 1855 foi firmado contrato entre acionistas, criando a EFDPII, uma companhia privada, cuja principal função era escoar as safras de café colhidas no Vale do Paraíba Fluminense e em 1858 foi inaugurada. A estrada de ferro começava na Corte, teria que subir a

Serra do Mar e em seguida atravessar o Rio Paraíba do Sul para avançar em direção à província de Minas Gerais e a província de São Paulo. Como já dissemos o caminho escolhido, de forma técnica, foi passar pelo povoado de Barra do Pirai então freguesia de São Benedito às margens do Rio Pirai e dali seguiria margeando o rio no vale do Paraíba passando pelas cidades produtoras de café (EL-KAREH, 1980).



**Figura 4:** Pátio da estação ferroviária de Desengano (atual Distrito de Juparanã), Valença, 1880, Marc Ferrez. Fonte: Instituto Moreira Salles.

De Barra do Pirai a estrada de ferro seguia até chegar a Desengano. Era o primitivo nome do atual distrito de Barão de Juparanã que pertence a Valença (Figura 1). Os trilhos que saíam de Barra do Pirai margeando o Rio Paraíba do Sul tinham como destino essa freguesia localizada às margens deste, por onde já passava a Estrada da Polícia, uma das estradas construídas nas primeiras décadas do século XIX no interior fluminense em direção a Minas Gerais. Em 17 de dezembro de 1865 foi inaugurada a Estação de Desengano. A EFDPII foi a primeira ferrovia a passar em território valenciano e abriu caminho para a construção da Estrada de Ferro União Valenciana (EFUV) a segunda ferrovia na cidade. O objetivo era ligar EFDPII (Estação de Desengano) à sede do município de Valença e atravessar todo o território da cidade, desde o Rio Paraíba do Sul até o Rio Preto na divisa com a província de Minas Gerais.



**Figura 5:** Mapa das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro entre 1854 e 1873. Destaque para a União Valenciana no já construída no trecho entre a Estação de Desengano e Valença. Fonte: BRAME (2014).

### 2.1.1 Do Rio Paraíba do Sul ao Rio Preto: a estrada de ferro União Valenciana

A iniciativa para a construção de uma estrada de ferro que ligasse Valença à corte parte da Câmara Municipal de Valença no ano de 1863, contudo somente anos mais tarde é criada a empresa e posteriormente a concessão para a construção da estrada de ferro. Em 4 de maio de 1871 foi inaugurada a estação de Valença fazendo entroncamento com a EFDPII na freguesia de Desengano.

A ação inicial para construção de uma Estrada de Ferro ligando Valença à E.F.D. Pedro II partiu da Câmara Municipal. Assim é que na sessão de 8 de janeiro de 1863, foi deferido um requerimento do então vereador João Batista de Araujo Leite, pedindo a intervenção da Câmara perante o governo para a construção de um ramal ligando a cidade à E.F.D. Pedro II na estação de Desengano (RODRIGUEZ, 2004, p. 111).

A EFUV será constituída no ano de 1865 e a concessão para a construção da estrada de ferro que ligasse Valença à corte através da linha ferroviária já existente no município na altura de Desengano ocorreu no ano seguinte por Decreto em abril de 1866.

Fundada em 04 de dezembro de 1865, a União Valenciana marcou uma nova etapa na era ferroviária do município. A companhia surgiu dias antes da inauguração da ponte e da estação do Desengano, evento que ocorreu em 17 de dezembro, marcando a abertura oficial daquele trecho da linha central (SILVA, 2019, p. 32).

No ano de 1867 foi concedida por lei a isenção de impostos para os materiais importados com destino às obras da estrada. (RODRIGUEZ, p. 111). E em 1868 a empresa recebe as propostas para sua construção que se inicia em 1869. Finalmente em 1871 é inaugurada a EFUV e no trecho de 25 km entre Valença e Desengano são instaladas as estações de Quirino, Esteves e Chacrinha. A União Valenciana se tornou a oitava ferrovia aberta no Brasil e a quarta da província do Rio de Janeiro (SILVA, 2019).



**Figura 6:** Estação de Valença da Estrada de Ferro União Valenciana na década de 1870.  
Fonte: Marc Ferrez / Coleção Gilberto Ferrez / Acervo Instituto Moreira Salles.

A E.F. União Valenciana foi a primeira estrada de ferro construída no Brasil de bitola estreita, medida usada para definir a largura dos trilhos. Outro pioneirismo atribuído a EFUV foi a otimização de custos em sua construção e serviu de base para estudos sobre construção de ferrovias em terrenos estreitos e íngremes. A União Valenciana ficou conhecida por ter sido a primeira ferrovia brasileira de bitola métrica com 1,100m e, portanto, menor que o padrão internacional de 1,435m. (bitola aqui é a largura determinada pela distância medida entre as faces interiores das cabeças de dois trilhos ou carris em uma via férrea) (SILVA, 2019)

A concessão para o prolongamento da Estrada de Ferro até a divisa com a província de

Minas Gerais se deu em 1877, assim o segundo ramal desta começa a operar nas estações de Osório e Santa Inácia em 1879 e nas estações de Rio Bonito, Coroas, Alberto Furtado, Duque e Rio Preto em 1880. A estação de Parapeúna tinha o nome da cidade mineira vizinha situada na margem esquerda do Rio Preto.

### 2.1.2 Do rio Paraíba a Minas Gerais: a Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto



**Figura 7:** Estação da Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto em Barra do Pirai, s/d. Fonte: SILVA (2019).

A terceira a operar nos limites de Valença foi a Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto EFSIRP, ligando três freguesias do município, Santa Isabel do Rio Preto, na divisa com Minas Gerais, Santo Antônio do Rio Bonito, atual distrito de Conservatória, e Nossa Senhora da Piedade das Ipiabas, atual distrito de Ipiabas, cujo destino era entroncamento com a EFDPII na estação de Barra do Pirai.

A Companhia Estrada de Ferro Santa Izabel do Rio Preto tinha à frente a família Faro, sendo o Comendador João Pereira Darrigue de Faro (filho do 2º Barão) um dos fundadores. Esta ferrovia foi aberta por etapas, sua primeira seção foi inaugurada no dia 20 de outubro de 1881, e saía da estação da E. F. D. Pedro II, em Barra do Pirai, e seguia até a localidade de Ipiabas. A segunda seção chegava até Conservatória, e a terceira e última terminava em Santa Izabel do Rio Preto (SILVA, 2010, p. 31).

A inauguração do primeiro trecho foi em 1881 ligando o distrito de Ipiabas à EFPII na Estação de Barra do Pirai e em 1883 chega a Conservatória. Devido ao grande porte das obras de um túnel de 400m e de um viaduto de 50m os trilhos somente chegaram em Santa Isabel

do Rio Preto em 1885. Em 1889 é vendida para Estrada de Ferro Sapucaí, que mais tarde passará a ser chamar Companhia de Viação Férrea Sapucaí e finalmente passará a Rede Viação Fluminense que se integrará ao ramal Jacutinga que começava em Governador Portela e terminava em Santa Rita de Jacutinga em Minas Gerais. A EFSIRP foi a terceira companhia férrea valenciana e a quarta a operar no município.

### **2.1.3 Do Rio Paraíba do Sul ao Rio Preto: a Estrada de Ferro Commercio e Rio das Flores**

A EFUV pretendeu alcançar outra freguesia de Valença, a então freguesia de Santa Tereza, hoje município de Rio de Flores. Contudo uma nova empresa foi criada, a Estrada de Ferro Commercio e Rio das Flores, ligando a localidade de Comércio, pertencente àquela freguesia, localizada às margens do Rio Paraíba do Sul, até Santa Tereza sede da freguesia em 1882.

A primeira tentativa de instalar os trilhos na freguesia de Santa Teresa se deu em 1873, por meio do pedido encaminhado pela União Valenciana à província, requerendo a concessão da linha, com possibilidade de adotar a força a vapor (locomotivas) ou a animal (ferro-carril). O trajeto começava na estação de Valença e seguia até Porto das Flores (caminho semelhante ao que hoje está assentada a rodovia RJ-145, no trecho que passa por Taboas, Rio das Flores e chega ao distrito de Manuel Duarte). Esse prolongamento era de vital interesse para a União Valenciana, mas ela não conseguiu viabilizá-lo por ele já estar nas mãos de três particulares, que o repassaram a um terceiro: o engenheiro Luiz Antonio Schimdt Pereira da Cunha (SILVA, 2019, p. 39).

A EFCRF foi inaugurada em 1882 e liberada para o funcionamento de seu primeiro trecho entre Commercio e Taboas e o segundo trecho foi concluído no ano seguinte chegando o trem à Santa Teresa. O traçado desta ferrovia previa atravessar a freguesia de Santa Teresa ligando o Rio Paraíba do Sul ao Rio Preto na divisa com a província de Minas Gerais como fizera a EFUV, as duas estradas seguiriam paralelas, porém distantes e desta forma atendendo as mais longínquas localidades abrangidas pelo território do município. O início desta ferrovia seria na localidade de Comércio localizada às margens do Rio Paraíba do Sul, por onde já passava desde 1966 a EFDPII e com a qual EFCRF faria entroncamento e ligação direta com a corte e com os portos. De Comércio a linha iria para a localidade de Taboas e seguiria para a sede da freguesia de Santa Teresa, atual município de Rio das Flores, em seguida avançaria para a localidade de Porto das Flores, atual distrito de Manoel Duarte, à margem do Rio Preto.



**Figura 8:** Fotografia de fábrica da locomotiva *Mogul 2-6-0* da E. F. Rio das Flores. Fonte: RODRIGUEZ (2004).

A EFCRF durou apenas dois anos devido a problemas financeiros e seus liquidantes levaram-na a leilão em 1884 (SILVA, 2019) e os arrematantes organizaram uma sociedade anônima para constituir uma nova empresa para dar continuidade aos projetos da ferrovia, é criada a Estrada de Ferro Rio das Flores – EFRF em 1885 que concluiu as obras que faltavam para chegar à Porto das Flores neste mesmo ano. Havia em Porto das Flores desde 1868 uma empresa ferro-carril, linha sobre trilhos puxada por tração animal, a Ferro-Carril Parahybuna e Porto das Flores que seguia a margem do Rio Preto até a confluência deste o Rio Paraíba. Esta empresa foi comprada pela EFRF em 1888. Na figura 4 um dos modelos de locomotiva que operaram na EFCRF no século XIX.

#### **2.1.4 A Estrada de Ferro Central do Brasil e o Ramal Jacutinga**

A Estrada de Ferro Central do Brasil – EFCB surge em 1889 substituindo a EFDPII. Com o declínio da produção de café na região do Vale do Paraíba as ferrovias foram as primeiras a sentir o efeito causado pela baixa produção, já que estas foram construídas inicialmente para atender a demanda do transporte do grão até os portos de exportação. Em 2 de julho de 1903, a Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil foi anexada a EFCB, com a designação de Linha Auxiliar (RODRIGUEZ, 2004, p. 22).

O Decreto nº 8.077 de 23 de junho de 1910 do Poder Executivo Federal publicado no Diário Oficial de 31 de dezembro de 1910, criou a Rede de Viação Fluminense – RVF, que encampou algumas ferrovias entre as quais estavam as que cortavam a cidade de Valença.

Art. 1º. A rede de viação fluminense será constituída pelas seguintes vias-férreas: I. Linha Auxiliar de Parahyba do Sul ao porto do Rio de Janeiro, que passará a ser

tronco da rede. **II. Estrada de Ferro União Valenciana. III. Estrada de Ferro Rio das Flores.** IV. Estrada de Ferro Vassourense.V. Ligação da Linha Auxiliar, na estação de Governador Portella, á Estrada de Ferro Central do Brazil, passando pela cidade de Vassouras.VI **Ligação das Estradas de Ferro Valenciana, e Rio das Flores, entre Valença Taboas.**VII. **Ligação de Rio Preto, da União Valenciana á Santa Rita ou Bom Jardim, da Estrada de Ferro Sapucahy.**VIII. Ligação da União Valenciana, em Juparanã, á Estrada de Ferro Sapucahy, na Barra do Pirahy, pela intercalação de um terceiro trilho da Estrada de ferro Central do Brazil [...]. (BRASIL, 1910).

Neste contexto surgem novas configurações e denominações para os trechos percorridos pelos trilhos de ferro. Da Linha Auxiliar, cujo traçado é compreendido entre a Estação Central do Brasil, e a estação de Porto Novo do Cunha, atualmente a cidade de Além Paraíba já em Minas Gerais, surgia um novo ramal ferroviário.

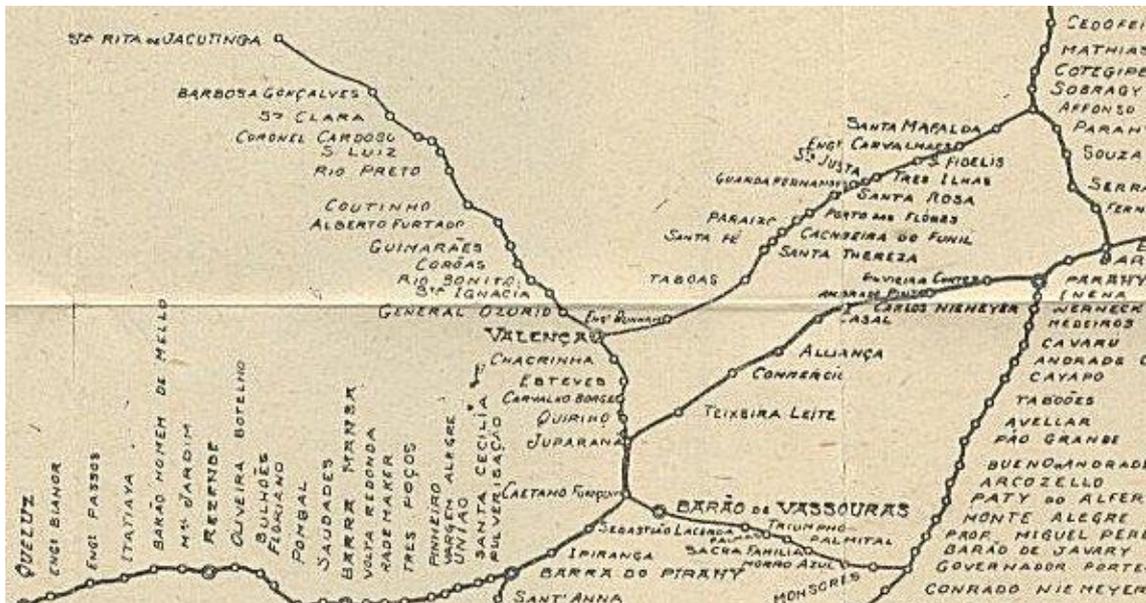


**Figura 9:** Inauguração da nova Estação Ferroviária de Valença em 1914.  
Fonte: Revista Fon-Fon, edição 23, p.51, 06 de junho de 1914. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 20 de março 2023.

O Ramal de Jacutinga que começava em Governador Portela, distrito de Miguel Pereira e termina em Santa Rita de Jacutinga – MG, passando por todo o trajeto da extinta EFUV, inclusive no centro urbano de Valença até 1973 quando houve a desativação do ramal.

De Governador Portela partia o Ramal para Vassouras e Santa Rita de Jacutinga, que se dirigindo para nordeste, alcançava a cidade do mesmo nome, situada a 147 km, às margens do Jacutinga, em território mineiro a ser descrito mais adiante (RODRIGUEZ, 2004, p. 109).

O Ramal de Jacutinga é criado principalmente a partir da EFUV que atravessava o território de Valença no sentido a Minas Gerais, surge após a criação da Rede Viação Fluminense (RVF) se estendeu de Governador Portela até Santa Rita de Jacutinga, passando por Valença aproveitando os trilhos da EFUV.



**Figura 10:** Mapa do Ramal de Jacutinga, da Rede Viação Fluminense, Linha Auxiliar da EFCB em 1928. Fonte: Vasconcelos (1947).

## 2.2 Anos 1970: apagamentos

Os processos de apagamentos da história ferroviária em Valença começam quando são retirados da paisagem local os trilhos por onde corriam os trens e todos os equipamentos e máquinas que mantinham a atividade férrea. Da mesma forma contribui para apagar essa história a requalificação dos prédios da antiga estrada de ferro, bem como a requalificação dos espaços urbanos ao redor destes.

O também chamado Ramal de Santa Rita de Jacutinga ligava toda a região do Sul de Minas, através da Rede Sul Mineira, à linha tronco da Auxiliar, tendo sido erradicada no início de 1970, sendo uma desastrosa ocorrência histórica para o município de Valença, juntamente com a supressão de muitos ramais ferroviários, perdendo seus trens, suas oficinas e parte de suas tradições (RODRIGUEZ, 2004, p. 112).

Desde os anos 1950 o Brasil passava por um acelerado desenvolvimento urbano que tinha nas autoestradas e o automóvel o seu maior símbolo de progresso e modernidade. A inauguração de Brasília pelo presidente Juscelino Kubistchek, em 1960, coroava o nacional

desenvolvimentismo (AUGUSTO, 2020, p. 185). No decorrer dessa década, após o golpe civil-militar de 1964, as companhias férreas estatais passaram por um contínuo processo de reorganização administrativa que culminaria na privatização da malha ferroviária brasileira.

A antítese automóvel versus ferrovia é feita geralmente de forma a entender negativamente as ações dos governantes no estabelecimento de políticas econômicas a favor do modelo automobilístico. E elegem a figura do presidente do Brasil Juscelino Kubitschek como representante do desmonte sofrido pelas ferrovias (MATOS, 2010, p. 76).

O processo de substituição do transporte ferroviário pelo transporte rodoviário como principal opção de transporte de cargas e de passageiros no país foi relativamente rápido se pensarmos que teve início na década de 1950 e vinte anos depois, na década de 1970 praticamente ter se consumado. Assim podemos perceber que essa política dos transportes no Brasil foi sendo contínua por vários governos. As criações de novas empresas com as encampações de outras visavam o melhoramento dos serviços ferroviários, contudo o resultado dessa política foi o desmantelamento do transporte ferroviário.

Em 1957 a E.F. Central do Brasil deu lugar a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), esta iniciou um plano para erradicar os ramais deficitários. Com a decisão do governo em investir maciçamente no modal rodoviário, as linhas férreas de bitola estreita foram suprimidas gradativamente. Em 1971 foi extinto o transporte ferroviário que vigorou por pouco mais de um século entre Barão de Juparanã e a cidade de Valença (SILVA, 2019, p. 220).

Entre as décadas de 1960 e 1970 ocorrem a desativação de ramais e estradas de ferro que passavam pelo município de Valença. Chamamos a atenção para esse momento como uma ação de lento apagamento da memória cotidiana das ferrovias que cortavam os núcleos urbanos. Desapareceram os trens e as ruidosas locomotivas. Depois desaparecem os trilhos, que deram lugar em seus leitos originais a poeirentas estradas de rodagem, não raro permanecendo assim até os dias de hoje, por fim os prédios das antigas estações quando não demolidos, são reaproveitados para outros usos e por muitas vezes são descaracterizados em suas fachadas.

Compreendemos, dessa forma, que os apagamentos se dão a partir da desativação dos trechos ferroviários que cortavam o município de Valença. Os anos 1970 representam o auge desse processo. Desaparecem os trilhos, o material rodante (locomotivas, carros de passageiros, vagões de carga), as estações vão ganhando novas utilizações (terminais rodoviários, moradia de particulares, demolições e outras). Mas, a presença dos sujeitos que guardavam na memória as rotinas, as viagens, o trabalho, os sons associados aos trens

cotidianos permitiu que logo se iniciasse um movimento de construir uma memória ferroviária amalgamada aos bens móveis e imóveis que nas décadas seguintes ganharam o valor de patrimônio cultural ferroviário. Na figura 11 vemos uma composição (locomotiva, vagões e carros de passageiros) estacionada em frente a estação ferroviária de Valença pouco antes da desativação daquele pátio ferroviário.



**Figura 11:** Composição ferroviária próxima à Estação em Valença, década de 1970. Fonte: Rodriguez (2004).

### **2.3 A Patrimonialização dos Bens Ferroviários de Valença**

Desde a desativação da linha férrea de transporte de passageiros, no ano de 1973, a comunidade passou a conviver e ressignificar os vestígios materiais desse passado ferroviário que muito contribuiu para o desenvolvimento econômico local. Essa (re)construção pode ser ancorada na criação de "lugares de memória" (NORA, 1993) que passaram a privilegiar esse passado, como por exemplo, o Museu Ferroviário instalado na antiga estação de Valença e uma associação para preservação da memória ferroviária.

Os estatutos da memória se organizam em função do presente, salienta Nora, e desse modo ela se distancia da história. Reforçamos aqui que temos por objeto a memória ferroviária em Valença, interessados em compreender o processo de construção dessa memória e como o passado vem sendo mobilizado para tal tarefa.

Importante referência para entender os sujeitos implicados nessa construção é o trabalho de Michel Pollak, no texto "Memória e Identidade Social" destaca que os elementos que constituem a memória coletiva ou individual são aqueles "acontecimentos vividos

pessoalmente” ou “vivididos por tabela” (POLLAK, 1992, p. 2). No projeto em tela os personagens históricos são todos relacionados ao primeiro grupo e desse modo deve ter atenção as questões do presente, afetivas e pessoais que direcionam as opções e envolvimento.

Adicionalmente Paul Ricoeur auxilia na compreensão da formação da memória a partir dos acontecimentos: “O acontecimento é simplesmente aquilo que ocorre. Ele tem lugar. Passa e se passa. Advém, sobrevém” (RICOEUR, 2007, p. 42). Na medida em que o tempo passa e vão se apagando os vestígios do passado a memória tenta preenchê-los, recuperá-los, dando-o novo significado inexoravelmente. A partir desse referencial teórico buscar-se-á explicar que esse apagamento do passado motivou uma série de ações que procura dar novo significado ao patrimônio material ferroviário de Valença criando lugares onde a memória é revisitada. Apoiando-nos em Ricoeur pretendemos aqui uma história da memória. Entre os autores citados enfatizamos Pierre Nora e sua concepção sobre “lugares de memória” o qual situamos o caso de Valença com lugares onde a memória é materializada. Eduardo Romero de Oliveira salienta que:

Estes “lugares” não são mais “espontâneos” – porque vinculados à manutenção dos valores da sociedade e da ideologia – mas uma necessidade da história (museus, arquivos, coleções, monumentos). A história constitui-se pela dissolução crítica de memória, mas também demanda, explica, mantém os lugares depositários de memória (OLIVEIRA, 2017, p. 26).

São diversas as ações que apontam para o espaço conquistado em meios acadêmicos sobre a temática das ferrovias. Ações estas promovidas por comunidades que desde o momento da desativação de ramais e estações reivindicam a importância do tema. Quer seja pela recuperação de um patrimônio edificado e utilização dele, ou seja, pela criação de associações e publicações de preservação da memória ferroviária. Ancorados pela “memória coletiva”, termo cunhado por Maurice Halbwachs, que afirma: “Nossas lembranças permanecem coletivas e nos são lembradas por outros, ainda que se trate de eventos em que somente nós estivemos envolvidos e objetos que somente nós vimos. Isso acontece porque jamais estamos sós” (HALBWACHS, 2004, p. 30). Um bom exemplo dessas ações que possuem um caráter de preservação é o Inventário Arquitetônico das Ferrovias de Valença, ao analisarmos o inventário arquitetônico das ferrovias de Valença ele se mostra mais uma ferramenta que atua para a consolidação dessa memória.

A valoração e o reconhecimento de um patrimônio industrial como um bem cultural se processam na medida em que há uma ressignificação dos vestígios materiais que servem de

testemunhas de um passado significativo e portador de identidade para uma comunidade, tendo em vista que rememoram períodos de desenvolvimento e prosperidade, aliados à ideia de progresso vivida outrora. Na Carta de Nizhny Tagil, cujo texto foi aprovado na Assembleia Geral do TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, temos a definição do conceito de patrimônio industrial. O Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial é a organização mundial dedicada ao patrimônio industrial, sendo também o consultor especialista do ICOMOS para esta categoria de patrimônio.

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. [...] O patrimônio industrial reveste um valor social como parte do registo de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitários. Na história da indústria, da engenharia, da construção, o patrimônio industrial apresenta um valor científico e tecnológico, para além de poder também apresentar um valor estético, pela qualidade da sua arquitetura, do seu design ou da sua concepção. (TICCIH, 2003, p. 3).

Inserido no conceito de patrimônio industrial o patrimônio ferroviário da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) foi incorporado à lista de bens a serem protegidos por força de lei pelo IPHAN:

A Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, atribuiu ao Iphan a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), bem como zelar pela sua guarda e manutenção. Desde então o Instituto avalia, dentre todo o espólio oriundo da extinta RFFSA, quais são os bens detentores de valor histórico, artístico e cultural (IPHAN, 2021, grifos no original).

O patrimônio ferroviário sob a guarda do IPHAN, que pertencia a extinta RFFSA incluem bens imóveis e móveis, como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, material rodante, locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, e bens móveis como, por exemplo, mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e documentos. De acordo com o inventário são aproximadamente 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis, identificados como possuidores de valor histórico. Através da Portaria Iphan nº 17/2022 novas atribuições foram conferidas ao Iphan para a gestão desse acervo.

PORTARIA IPHAN Nº 17, DE 29 DE ABRIL DE 2022

Dispõe sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º, da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.

Art. 1º Estabelecer os critérios de valoração e o procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário de todos os bens, móveis ou imóveis, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S/A, reconhecidos como detentores de valor artístico, histórico e cultural, em conformidade com o art. 9º, da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.

CAPÍTULO I DA INSTAURAÇÃO DO PROCESSO DE VALORAÇÃO E DA ANÁLISE DA ADMISSIBILIDADE

Art. 2º Toda pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, é parte legítima para provocar a instauração do processo de valoração.

Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis, incluindo material rodante e bens integrados, e imóveis oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S/A que, de acordo com os estudos técnicos: I - apresentam correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes (BRASIL, 2022).

Desta Portaria destacamos a que ela se propõe atendendo e instruindo sobre a Lei Federal nº 11.483 de 31 de maio de 2007, que em seu artigo 9º instrui como deve se proceder o Iphan em relação ao material que passará ser de sua responsabilidade. Destacamos também o papel da sociedade civil que pode exercer o protagonismo em uma ação de preservação junto aos órgãos públicos competentes sem necessariamente esperar que estes iniciem o processo, mas que sejam provocados a isso. Por fim no artigo 4º, inciso I são destacados os critérios a serem observados nos bens aos quais se pretenderá a inclusão na lista do patrimônio ferroviário a ser protegido, observando a relevância destes bens em relação ao processo histórico nos espaços onde estes bens se encontram.

A Lei 11.483 dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e dá outras providências, como em seu artigo 9º instrui sobre a atribuição de valor histórico e cultural ao patrimônio ferroviário e a competência do Iphan para ser o gestor desse acervo.

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA (BRASIL, 2007).

Esta lei que normatiza por meio das autoridades competentes todo o setor ferroviário

foi sancionada em 2007 para atender diversas demandas deste setor após o programa Nacional de Desestatização na década de 1990 (BRASIL, 1990). Contudo, nos atentamos para a destinação que esta pontua ao que poderia se traduzir em história e em patrimônio cultural. Os bens móveis e imóveis das extintas ferrovias são portadores de memórias que no entendimento da Lei, contribuem para a educação patrimonial nos espaços onde se encontram.

Das estações ferroviárias que ainda se encontram erguidas em Valença, apenas uma está inserida na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do Iphan e sob a proteção deste, que é a estação Ferroviária de Juparanã. Oriunda da EFDPII, primeira estrada de ferro a passar pelo vasto território de Valença, a estação foi inaugurada em 17 de dezembro de 1965. Os bens ferroviários da Estação de Juparanã inseridos no inventário do Iphan são edificações, terrenos e equipamentos usados no transporte ferroviário, à época do período em que esta estação se encontrava em atividade para a qual fora construída. Estes bens estão relacionados na Portaria nº 441/2011. Após um período de abandono o imponente prédio foi restaurado para fins culturais.

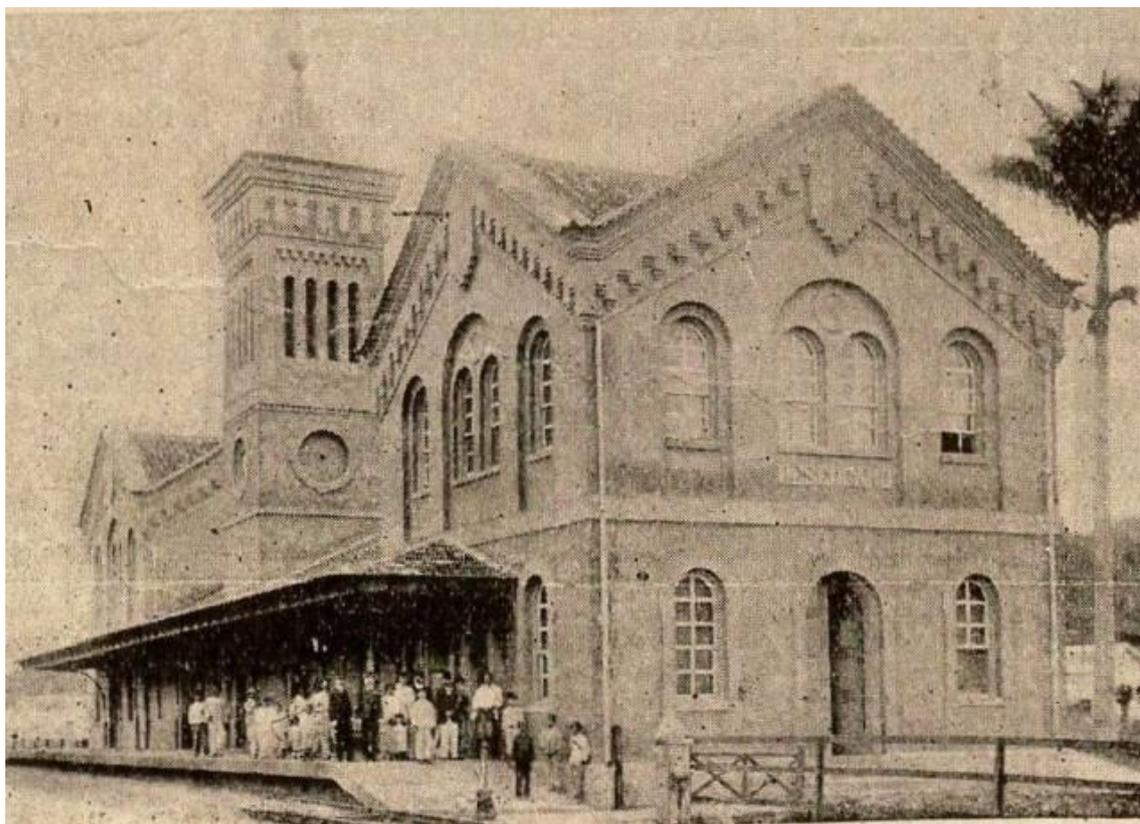
**Quadro 1:** Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (29/12/2022) Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010 e Portaria IPHAN nº 17/2022.

UF	Município	Bem imóvel
RJ	Valença	Terreno
RJ	Valença	Terreno da oficina
RJ	Valença	Oficina
RJ	Valença	Terreno da carpintaria
RJ	Valença	Carpintaria
RJ	Valença	Terreno da administração
RJ	Valença	Administração
RJ	Valença	Terreno sem identificação
RJ	Valença	Edificação sem identificação
RJ	Valença	Terreno da estação
RJ	Valença	Estação Barão de Juparanã
RJ	Valença	Sobrado Art-Déco
RJ	Valença	Grua ou Guindaste fixo

Fonte: BRASIL (2007; 2011; 2022).

A relação acima se refere à estação ferroviária de Barão de Juparanã e ao pátio no qual está inserida. Na lista dos bens declarados de valor histórico, artístico e cultural não encontramos nenhum bem daqueles que compõe o patrimônio ferroviário em Valença (sede do município). Esse aspecto reforça a importância dos trabalhos que analisam e dão

visibilidade a esse patrimônio, bem como a memória a ele associada.



**Figura 12:** Estação de Juparanã em 1908. Fonte: SILVA (2019).

A recuperação da Estação de Juparanã muito se deve à comunidade local que se organizou para reivindicar junto aos órgãos competentes a restauração do edifício centenário que impregnado de história e memória, foi responsável pelo desenvolvimento da localidade.

Em matérias veiculadas pelo portal G1 em 02/05/2013, intitulada *Moradores reclamam de abandono de estação ferroviária de Valença, RJ* e em 26/11/2013 intitulada *Estação ferroviária em distrito de Valença, RJ, continua abandonada*, mostram como a comunidade reivindica a preservação de seu patrimônio se organizando em torno do movimento SOS Juparanã. A estação está cedida ao município pela União e coube uma parceria para restauração do edifício.

Entre 1996 e 1998 o governo privatizou o transporte ferroviário, segmentando-o em malhas regionais. A linha central passou para o controle da MRS Logística S/A, mantendo a operação apenas dos trens cargueiros. O modelo não resolveu a situação dos remanescentes arquitetônicos da ferrovia. Assim como ocorria com outras estações, a de Barão de Juparanã ficou desvinculada das composições, condição que aumentou o processo de deterioração de muitos prédios. No início do século XXI a Prefeitura de Valença abriu parte de seus espaços, o que levou a realizar reformas em seu interior. O pavimento inferior dos torrédes abrigou a Companhia Municipal de Águas, os Correios, um almoxarifado da própria prefeitura e um posto eletrônico

do Banco do Brasil. Já os andares superiores e o armazém central ficaram sem destinação. [...]. Em 2010 foi anunciada na imprensa a sua recuperação. Os recursos financeiros foram disponibilizados pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro, através do Prodetur-RJ (Programa Nacional de Desenvolvimento do Turismo). Até o ano de 2013 as obras não haviam sido iniciadas. Abandonado, o prédio atingiu o estado de conservação mais deplorável de toda sua existência. No início de 2014 ele estava sem parte da cobertura do armazém, as paredes apresentavam desprendimento do emboço, infiltração descendente e pichações. [...] Sua precária situação mobilizou os moradores em prol de sua recuperação. Nesse período, a estação foi inserida, juntamente com outros imóveis da localidade, na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, publicada em 28 de novembro de 2014, tornando-a um bem acautelado pelo Estado brasileiro em âmbito federal, cuja guarda ficou sob-responsabilidade do IPHAN. As obras executadas pelo governo do Estado haviam começado em meados daquele ano. Sua reinauguração ocorreu no dia 18 de dezembro de 2015, um dia após completar 150 anos. O imóvel passou a ser administrado pela Prefeitura Municipal de Valença, que desde então vem buscando meios de ocupar seus espaços (SILVA, 2019, pp. 223-224).

As demais estações existentes em Valença seguem sobrevivendo preservadas como moradias particulares, escolas, extensões da prefeitura e rodoviárias como Valença, Conservatória e Santa Isabel do Rio Preto, conforme nos é indicado pelo Inventário Arquitetônico das Ferrovias de Valença – IAFV, feito em 2019.

Após o fechamento do parque ferroviário da cidade, uma parte das construções foi vendida e a outra transferida para o poder público. A prefeitura reformou a antiga estação e a reinaugurou em 10 de novembro de 1974, agora como terminal rodoviário Princesa da Serra (revertendo o processo de decadência do imóvel). [...] A municipalidade também ficou com a casa do Engenheiro, esta porém encontra-se ocupada por particulares. Já o Hotel de Férias abriga atualmente a Escola Municipal Deputado Luiz Pinto. As estações ferroviárias de Conservatória e Santa Isabel do Rio Preto foram adaptadas como terminal rodoviário na década de 1970 (SILVA, 2019, p. 92).

O IAFV apresenta um histórico do processo de criação das ferrovias em Valença e o período que estiveram em atividade, na sequência apresenta um estudo das estações ferroviárias, paradas de trem e demais espaços que faziam parte da estrutura ferroviária, e que ainda hoje se encontram erguidos e funcionando com outras funções, todos estruturados em fichas individuais seguindo o modelo de fichas do INEPAC. O IAFV cobre apenas o patrimônio ferroviário imóvel. São catorze fichas de estações, duas sobre conjuntos urbanos e três sobre trechos das estradas. As estações de trens protegidas por força de lei no município, além de Juparanã, são as Estações de Conservatória e de Pedro Carlos ambas pela Lei municipal nº 1.471 de 02 de setembro de 1987 que Cria a Área Especial de Proteção Cultural de Conservatória e dá outras Providências, em âmbito estadual está protegida a estação de Valença tombada pelo INEPAC em 2004 (SILVA, 2019, p. 93).

Instituto Estadual do Patrimônio Cultural – INEPAC

Patrimônio Cultural Bens Tombados

Nome: Centro Histórico de Valença (parte II - Conjuntos Arquitetônicos Urbanísticos e Paisagísticos)

Número do processo: E-18/001.004/2004

Este tombamento inaugurou um programa, acalentado pelo Inepac, de Preservação dos Centros Históricos das Cidades Fluminenses, tendo por objetivo valorizá-los e salvaguardá-los da destruição, visando contribuir para a consolidação da identidade cultural do Estado. [...] Os estudos de tombamento basearam-se no Inventário dos Bens Culturais Imóveis de Valença, elaborado pela Prefeitura Municipal de Valença, através da ação do Ministério Público Estadual (RIO DE JANEIRO, 2004).

O tombamento do conjunto arquitetônico ao redor da Praça Paulo de Frontin, onde estão os imóveis da extinta ferrovia, faz parte do processo de tombamento do centro histórico da cidade realizado em 2004, pelo INEPAC a partir de uma ação movida no Ministério Público Estadual por um grupo de pessoas da comunidade valenciana. Os autores dessa ação foram motivados pelo ato de demolição de parte de um dos armazéns da RFFSA. (SILVA, 2019, p. 94)

SECRETARIA DE ESTADO DE CULTURA E ECONOMIA CRIATIVA

ATO DO SECRETÁRIO

RESOLUÇÃO SECEC Nº 22 DE 01 DE ABRIL DE 2019

DETERMINA O TOMBAMENTO DEFINITIVO DOS IMÓVEIS QUE MENCIONA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O SECRETÁRIO DE ESTADO DE CULTURA E ECONOMIA CRIATIVA, no uso de suas atribuições legais, em especial a alínea “a” e inciso V do artigo 5º do Decreto nº 5.808, de 13/07/1982, tendo em vista a autorização governamental publicada no Diário Oficial de 26 /12 / 2018 e o que consta no Processo nº E-18/001.004/2004, [...]

b) Conjuntos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos

SETOR I: Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico da Praça Paulo de Frontin e Adjacências, constituído de bens especialmente tombados e bens tutelados para proteção da ambiência.

Bens especialmente tombados:

- Praça Dr. Paulo de Frontin, obras de arte, seus elementos paisagísticos, a cobertura arbórea, em especial as palmeiras imperiais - *Roystonea oleracea*, que ficarão imunes ao corte.

- Antigas Oficinas da Central do Brasil, à Praça Dr. Paulo de Frontin, nº 249, incluindo todas as unidades que a compõe.

- Antiga Estação da Central do Brasil, atual Rodoviária Princesa da Serra, à Praça Dr. Paulo de Frontin, nº 137, incluindo todas as unidades que a compõem e seus elementos paisagísticos.

- Praça dos Ferroviários”, composta pelas praças: Zoroastro Dantas, José Corrêa Armon, Hermínio Figueira e Nestor de Andrade Ribeiro e todos os seus elementos paisagísticos.

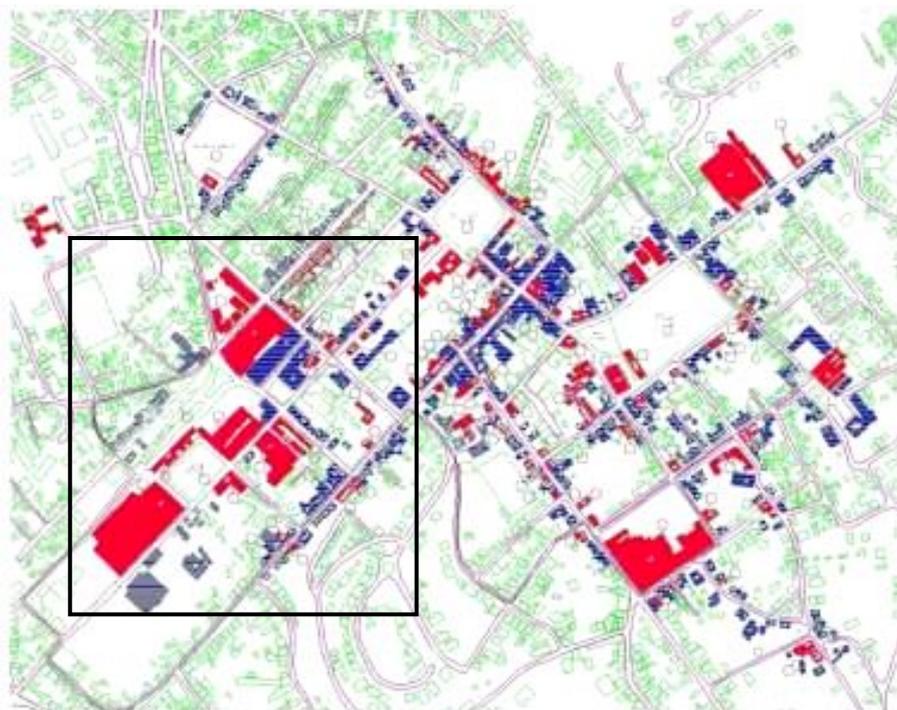
- Antigas Oficinas e Escritórios da Central do Brasil, à Praça Dr. Paulo de Frontin nos 12 e 22 e esquina com a Rua Dr. Figueiredo, nos 400, 400-A e 400-B.

- Hotel Valenciano e torre da caixa d'água, à Praça Dr. Paulo de Frontin, nº 360.

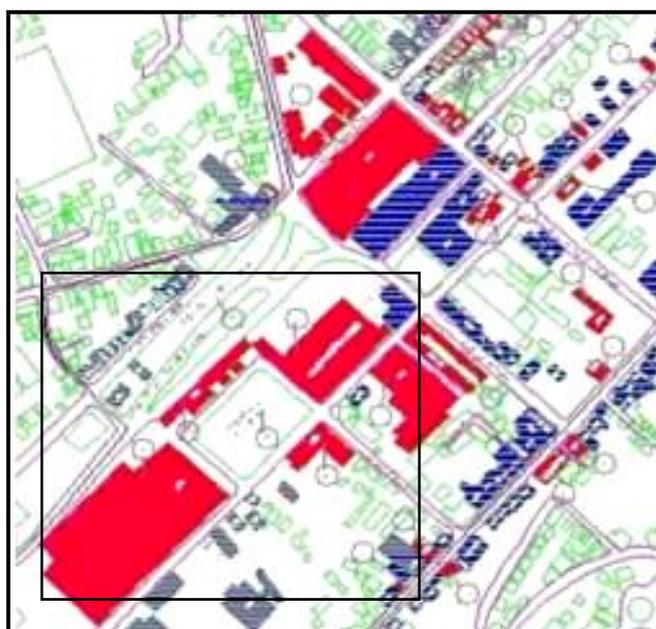
- Antiga Fábrica de Rendas e Bordados, à Rua Dr. Figueiredo nº 425, incluindo as vilas operárias: Vila Ana Jannuzzi (casas de no 1 ao no 9) e as oito casas voltadas para a Rua João Pereira, nos 73, 77, 91, 93, 107, 111, 119 e 129. (RIO DE JANEIRO, 2019).

A importância do patrimônio ferroviário de Valença, assim como os demais bens que

foram contemplados com a lei de proteção, para os que clamaram pelo tombamento, se dá por serem esses bens patrimoniais portadores de identidade e referência de cultura para a comunidade que a estes bens atribui valor histórico. Esses bens compartilham o fato de representarem um conjunto selecionado de lugares que aquela comunidade guarda sua memória coletiva.



**Figura 13:** Planta da cidade de Valença com a demarcação dos imóveis tombados (vermelho) e tutelados (azul). Fonte: SILVA (2019).



**Figura 14:** Detalhe da Planta da cidade de Valença com a demarcação do complexo ferroviário da cidade, abaixo a esquerda o complexo ferroviário (estação e oficinas). Fonte: SILVA (2019).

O tombamento do centro histórico de Valença contemplou mais de 130 imóveis e monumentos que foram divididos em setores de conjuntos arquitetônicos, urbanísticos, paisagístico e bens isolados. A demolição de um bem remanescente da ferrovia culminou no processo de salvaguarda e proteção do patrimônio histórico e cultural de Valença.

#### **2.4 Inventários culturais: promotores da memória e do patrimônio**

No Dicionário de Língua Portuguesa, de Aurélio Buarque de Holanda Ferreira, a definição de inventariar é descrever miudamente e fazer o inventário, que é a relação de bens, e bem é uma qualidade atribuída a ações e obras humanas. Um bem cultural é relacionado à cultura de um povo e é o testemunho de parte de sua história, sendo desta forma portador de expressões e valores com os quais se identificam (FERREIRA, 2001, p. 430). Nesse sentido, os inventários culturais são lugares ou espaços nos quais a memória se apoia para compor uma narrativa histórica que corrobora para fundamentar ações de preservação do patrimônio.

A ação de inventariar o patrimônio cultural utilizando os inventários como objetos de pesquisa e proteção ao patrimônio está entre as orientações de Cartas Patrimoniais, como a Declaração de Amsterdã (CURY, 2004) e a Carta de Petrópolis (CURY, 2004) entre outras, que destacam o papel dos inventários de bens culturais para a valorização do patrimônio e conseqüentemente a sua conservação (CURY, 2004). A Carta de Petrópolis indica os inventários como um instrumento de proteção.

No processo de preservação do SHU, o inventário como parte dos procedimentos de análise e compreensão da realidade constitui-se na ferramenta básica para o conhecimento do acervo cultural e natural. A realização do inventário com a participação da comunidade proporciona não apenas a obtenção do conhecimento do valor por ela atribuído ao patrimônio, mas, também, o fortalecimento dos seus vínculos em relação ao patrimônio.

A proteção legal do SHU far-se-á através de diferentes tipos de instrumentos, tais como: tombamento, inventários, normas urbanísticas, isenções e incentivos, declaração de interesse cultural e desapropriação (CURY, 2004, p. 286).

Na carta acima destacamos a importância dada à participação da comunidade no processo de inventariar e, conseqüentemente, na proteção do patrimônio tornando-se assim parte integrante e fundamental no processo de tombamento, para o qual o inventário é instrumentalizado. A Declaração de Amsterdã também cita os inventários em suas recomendações.

A fim de tornar possível essa integração, é conveniente organizar o inventário das

construções, dos conjuntos arquitetônicos e dos sítios, o que compreende a delimitação das zonas periféricas de proteção. [...] A população deve, baseada em informações objetivas e completas, participar realmente, desde a elaboração dos inventários até a tomada de decisões (CURY, 2004, p. 203).

Observamos a importância dada à participação da comunidade nas duas recomendações sobre o patrimônio, fazendo desta um agente de proteção ao mesmo, o que nos leva de encontro ao processo de salvaguarda do patrimônio ocorrido em Valença, onde a comunidade desempenhou o papel fundamental que culminou no tombamento do centro histórico da cidade, o qual engloba os bens imóveis ferroviários.

A Constituição Federal de 1988 inclui os inventários como uma forma de preservar o patrimônio brasileiro, em seu artigo 215 estabelece que: “O Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional, e apoiará e incentivará a valorização e a difusão das manifestações culturais” (BRASIL, 1988). No artigo 216 da Constituição fica estabelecido os elementos formadores do patrimônio cultural brasileiro e o parágrafo 1º desse artigo estabelece que os inventários culturais podem contribuir para que se possa constituir um caminho para a promoção da proteção e preservação do patrimônio cultural.

Os inventários de bens culturais são importantes instrumentos de identificação, documentação e produção do conhecimento histórico e atuam como ferramenta para preservação do patrimônio, uma vez que constitui um conjunto de informações sobre sua história e sua estrutura, possibilitando estudos diversos como o de identificação de valores, para subsidiar ações de conservação e de preservação. Funcionam como um banco de dados organizados e sistematizados a partir de uma coleta de informações, mapeamentos para descrever, caracterizar, analisar e avaliar o bem. Contudo, não possuem efeito legal para que se estabeleçam diretrizes para salvaguarda de um bem.

O IAFV foi um trabalho realizado pelo arquiteto Annibal Affonso Magalhães da Silva como parte do projeto contemplado pelo Edital de Chamada Pública nº 07/2016 Memória e Cidadania – Programa Territórios Culturais RJ/Favela Criativa. Este é o primeiro levantamento sistemático de identificação do patrimônio ferroviário do município. Nesse sentido ele torna-se mais uma ferramenta de promoção desse patrimônio e tem como foco o levantamento arquitetônico das estações ferroviárias, conjuntos ferroviários e seções das estradas de ferro que existiram no município entre o século XIX até a segunda metade do século XX. A realização do inventário contou com o apoio do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural – INEPAC, órgão responsável pelo processo de tombamento do centro histórico de Valença. O trabalho realizado entre os anos de 2017 e 2019 utilizou o modelo de

inventário desenvolvido pelo INEPAC.

O IAFV atua na identificação de um expressivo conjunto de edificações e contribui para o conhecimento e a preservação deste patrimônio ferroviário local. A pesquisa desenvolvida na elaboração deste inventário reforça como o patrimônio ferroviário de Valença merece o lugar central que esses vestígios ocupam na promoção e (re)construção de uma memória coletiva sobre as ferrovias da cidade e o seu papel, tanto no passado quanto no presente. O inventário aponta para a importância econômica que as estradas de ferro tiveram no contexto da ocupação do Vale do Paraíba fluminense.

As ferrovias foram protagonistas de profundas transformações econômicas, políticas e sociais. Suas construções podem ser consideradas as principais testemunhas desse período. Suas paredes e plataformas carregam marcas de uma série de companhias que foram se sucedendo ao longo do tempo.

A título de informação, elas seguem elencadas abaixo, por ordem de criação:

Estrada de Ferro D. Pedro II  
Estrada de Ferro União Valenciana  
Estrada de Ferro Comercio e Rio das Flores  
Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto  
Ferro Carril Parahybuna e Porto das Flores  
Estrada de Ferro Rio das Flores  
Estrada de Ferro Sapucaí  
Estrada de Ferro Central do Brasil  
Viação Férrea Sapucaí  
Rede Sul Mineira  
Rede Mineira de Viação  
Rede Ferroviária Federal S/A  
MRS Logística (SILVA, 2019, p. 16)

Observa-se utilização de mapas, plantas, fotografias (de época, de satélite, atuais), ilustrações, jornais e fontes bibliográficas (relatórios, livros e outros). Os mapas e imagens apresentam os bens existentes materiais imóveis bem como os que já foram demolidos, e os insere no contexto da comunidade onde estão localizados. O autor do inventário destaca uma maior atenção dispensada às estações por sua importância para as comunidades onde estão inseridas. O autor realizou pesquisa em arquivos públicos e privados trazendo para o inventário registros iconográficos, fotografias e obras de referência que dão ao trabalho uma grande densidade analítica e trazem ao conhecimento do leitor imagens e referências que não se encontravam nos arquivos da cidade.

O estudo englobou as pontes do Desengano e do Paraíso, por sua importância histórica, qualidade construtiva e a bela paisagem proporcionada por sua intrínseca interação com o rio Paraíba do Sul. Esses dois conjuntos encontram-se acautelados pelo governo: Valença em âmbito estadual (tombamento), e Barão de Juparanã em âmbito federal (valorização), condições que os inserem no rol dos bens de valor cultural (SILVA, 2019, p. 15).

Entendemos que os inventários de bens culturais, amparados por recomendações internacionais de preservação de patrimônio e por legislações de âmbitos federal, estadual e municipal, precisam ser divulgados para que surtam efeitos de cooperação por parte do poder público e da sociedade civil, ambas atuando juntas na preservação da memória e identidade coletiva.

Reafirmamos que o IAFV se apresenta com importante ferramenta para recuperação da história das ferrovias em Valença, da mesma forma que contribui para a preservação da memória ferroviária. O IAFV serve também como fonte para pesquisadores por sua ampla abrangência sobre o tema. Com o intuito de entender o processo de criação do IAFV, entrevistamos o autor Annibal Affonso Magalhães da Silva.

Meu nome é Annibal Magalhães, arquiteto e urbanista. Me formei na faculdade de arquitetura de Barra do Piraí, a FERP que hoje está em Volta Redonda na UGB. Isso foi em noventa e seis e desde então busquei me especializar nessa área de patrimônio histórico, paisagístico e trabalhei aqui pela região. Em Rio das Flores, já trabalhei aqui na Prefeitura, trabalhei em Valença, fazendo também outros serviços freelance para o estado do Rio junto a Secretaria de Estado de Cultura, hoje economia criativa. Também passei um tempo no IPHAN no escritório técnico em Vassouras.

A ideia de fazer o IAFV surgiu depois de eu ter assessorado um grupo que estava em um projeto chamado Caminhos Singulares, patrocinado pela UNESCO em 2005. Eram caminhos no estado do Rio todo, caminhos do ouro, caminhos do sal, caminhos do açúcar e caminhos do café. Saímos andando pelas estradas, achei fantástico aquele trabalho e aquelas fichas de inventário. Seis anos depois a LIGTH patrocinou o inventário das fazendas de café. O INEPAC tinha assessorado o pessoal dos caminhos singulares e fez também essa assessoria com o pessoal do inventário que foi pelo Instituto Cultural Cidade Viva. Então me interessei, coordenei uma das equipes e nós saímos a campo levantando as fazendas do ciclo do café, eu levantei aqui em Rio das Flores, Valença, Barra do Piraí e Vassouras. Tem um fichamento, primeiro de capa, você descreve o prédio, o endereço, quem é o dono, qual é a atividade e lá embaixo pega os créditos. Esse fichamento tem a descrição do prédio hoje com a planta arquitetônica, quando o dono autorizou, tem o histórico, tem a descrição das condições atuais do prédio e assim, foram três as etapas do projeto do inventário. O Governo do Estado do Rio pela Secretaria de Cultura lançou editais para inventário, editais para memória fluminense. Com base nos caminhos Singulares resolvi fazer um sobre as ferrovias de Rio das Flores percorrendo o caminho da linha do trem. Então foi assim que começou o estudo de ferrovias que eu cheguei ao de Valença (ANNIBAL A. M. SILVA, 2022).

Indagamos Silva sobre o papel da memória contida em seus trabalhos, onde ele afirma que esse não era o foco inicial, uma vez que seu trabalho é sobre arquitetura, contudo entende que de forma intrínseca a memória está presente no objeto na medida em que o IAFV contribui na promoção da memória ferroviária.

Estava embutida, mas a memória enquanto a memória arquitetônica e urbanística da cidade. Em Juparanã não achei ninguém que tenha trabalhado no prédio e nem em Valença, mas meu foco não era buscar essas pessoas, eu tinha que trabalhar mais o

prédio, as questões do prédio, mas a questão da memória em Valença surgiu quando eu pesquisei, eu fui ao Rio fazer as buscas históricas, sempre gostei dessa memória. Sobre a importância do inventário para a memória, se dá por que é história. Vai ser pela memória que você vai conseguir o inventário, tem todo o teu histórico, o inventário arquitetônico, é pela memória que se vai conseguir ir regredindo na cronologia e descobrir pontos do prédio, quando teve uma alteração, uma reforma, se foi ampliado ou se está diferente de quando fora inaugurado.

A cidade tinha que ter certa importância para ter uma estação. Agora, em Valença, o que mais chama atenção é a UVAFER, União Valenciana é o nome da 1ª estrada de ferro, é ela que vai alavancar o desenvolvimento de Valença. Mas hoje em Valença o que tem da União Valenciana? Na cidade não tem nada da União Valenciana. A Central do Brasil chegou lá, fez uma tábula rasa, limpou tudo. A única coisa que tem da União Valenciana é a estação de Santa Inácia. É de Adobe, mas ela já foi alterada nessas leituras que fiz do prédio, agora dentro da cidade não tem, referência da União Valenciana não existe, ficou o nome e a memória. Essa é a memória que traz as pessoas, que une as pessoas, é a união valenciana, tem que dar o nome dela, o movimento em Valença para a ferrovia tem que ter o nome da União Valenciana.

Muito provavelmente se não tivessem essas edificações, se não tivesse a arquitetura presente, talvez a memória já tivesse sido apagada totalmente.

**É igual Quirino, não tem uma foto da estação, mas sabemos onde ficava, um rapaz que mora lá fez o TCC dele, sobre a estação de Quirino, eu fui lá com ele, não está no estudo, mas eu escrevi provavelmente. Aquele pontilhão, encontramos o pontilhão lá em Quirino perto da casa dele, fomos lá e é fácil de acessar. É uma memória, é maravilhoso aquele pontilhão. E o que é memória ferroviária? Então o que é um lugar de memória? Aquela locomotiva não é nunca rodou em Valença, ela é um símbolo, ela não tem memória ali. Os vagões têm, sabemos que tem por que o vagão foi fabricado ali. Daí não resta dúvida ele é autêntico com a memória do local, sabemos que as rodas não são, mas a carroceria completa sim. A locomotiva não é de Valença, ela é uma representação. Pelas cartas patrimoniais você não pode tirar nada do lugar. Então falta à UVAFER alguém, não é crítica ao trabalho, tem uma análise crítica, porque a memória e o patrimônio tem que ter uma análise crítica mesmo, sobre qualquer intervenção é muito difícil, é uma equipe trabalhando e mesmo com a equipe trabalhando junto é difícil tomar uma decisão. Não sei como está sendo na UVAFER, eles tem uma visão de memória e de patrimônio, mas não de intervenção (ANNIBAL A. M. SILVA, 2022, grifos nossos).**

Destacamos como Silva aponta para os bens imóveis como portadores de memória. O pontilhão na localidade de Quirino, vestígio da E. F. União Valenciana, os carros de passageiros e a locomotiva, que, mesmo nunca tentado rodado em Valença é um forte símbolo das ferrovias. O trabalho do arquiteto foi orientado por teorias do campo do patrimônio cultural e, nesse sentido, deixa entrever conflitos entre os agentes que atuam nas ações.

Buscamos ao longo desse capítulo contar a história das ferrovias em Valença articulando história e patrimônio cultural a partir do Inventário Arquitetônico das Ferrovias em Valença. História e memória foram abordadas enquanto campos que nos permitem conhecer e também observar como se articulam os agentes da memória ferroviária. Avançaremos nessa direção no capítulo a seguir.

### CAPÍTULO III

## A MEMÓRIA FERROVIÁRIA EM VALENÇA E SEUS AGENTES: RECONSTRUÇÕES

Ainda perdura, infelizmente, na cabeça de muita gente aquela ideia de museu depósito de antiguidades e a ideia elitista de museu, quer dizer, de uma classe que ali vai admirar coisas bonitas de aparência, objetos de ouro e prata, de pedras preciosas pertencentes a pessoas importantes. É uma visão consumista e financista de museu.

Um museu como o nosso não pode ser visitado com tais ideias...

Museu é estudo concreto, visualizado de história. Essa história que foi destruída pelo poder, manipulada segundo seus interesses, mas atestada nos objetos que não mentem...

A análise da realidade nos parece ser o ponto chave de uma visita aos museus.

As três dimensões do tempo se encontram: o objeto do passado nos leva analisar o presente em vista do futuro.

Museu é estudo da história de modo concreto e crítico.

No museu de História Ferroviária de Valença algumas informações podem ajudar e servir para uma reflexão sobre a grande contribuição do transporte ferroviário que muito ajudou no progresso do município de Valença e do país. O museu de Valença é um museu simples, sem apresentações luxuosas, todo feito e organizado com muita dedicação e carinho, amor e colaboração da prefeitura, dos ex-ferroviários e seus familiares com o objetivo de preservar a memória ferroviária da nossa cidade [...].<sup>9</sup>

Para compreendermos como a memória ferroviária vem sendo (re)construída e materializada em Valença, através criação de lugares onde a memória pode ser (re)visitada, procuramos conhecer os agentes promotores dessa memória e entender suas motivações. Em entrevistas realizadas com esses agentes buscamos contextualizar suas falas com as recomendações das Cartas Patrimoniais (1968; 1975(a); 1975(b); 1986; 1987; 1989), entendendo esses documentos como principal referência para estudos sobre preservação dos bens culturais (CURY, 2004). Buscamos também nos aproximar da metodologia da história oral para registrar as narrativas das lembranças retidas e os testemunhos de experiências vividas, e assim inserir as falas dos agentes da memória em Valença a partir dessa metodologia.

Foram realizadas entrevistas semiestruturadas (MEIHY, 2005) com pessoas selecionadas a partir do critério de aproximação com as ações de salvaguarda e promoção da memória ferroviária em Valença. Nesse sentido foram entrevistados: Edna Aparecida Victor e Denise Victor, filhas do Sr. Sebastião Victor; Marco Antonio Silvestre de Souza; Vanderlei Rios Andrade, ex-aluno da Escola Profissional Mário Castilhos; Annibal Affonso Magalhães da Silva, arquiteto e realizador do IAFV (2019); Adriano Novaes, responsável pelo Escritório

---

<sup>9</sup> VICTOR, Sebastião. "Museu", manuscrito s/d. Museu Ferroviário de Valença.

Técnico Regional do INEPAC, Região Médio Paraíba em Valença e Miguel Augusto Pellegrini, presidente da UVAFER.

Todas as entrevistas foram transcritas utilizando a metodologia de textualização, que consiste na eliminação das perguntas no corpo do texto, retirada de erros gramaticais e reparação de palavras sem peso semântico. Sons e ruídos também são eliminados em favor de um texto mais claro e uniforme para a compreensão do leitor (MEIHY, 2005).

### **3.1 As Cartas Patrimoniais e a História Oral como Instrumentos Promotores da Memória**

As Cartas Patrimoniais enquanto diretrizes que orientam como proceder em relação ao patrimônio, no sentido de defini-lo e o proteger, trazem conceitos e as providências a serem tomadas para ações administrativas como documentar, inventariar e registrar os bens culturais. São documentos que tratam da preservação, manutenção e restauração de bens culturais, sejam eles históricos, artísticos ou culturais.

As Cartas Patrimoniais vêm se aproximando das comunidades na medida em que demonstram em suas recomendações que a ação preservacionista mostra uma preocupação com os contextos culturais em que os bens estão inseridos (CURY, 2004). A ampliação do conceito de bem cultural permitiu a identificação de um bem como patrimônio ancorado no sentido que ele tem para a comunidade a qual pertence. A valorização de um bem como patrimônio está relacionada com as pessoas e o que esse bem representa para elas, são processos de identidade promovidos pela relação das comunidades com seus prédios, suas praças, suas comemorações e tudo o mais que fizer parte de seu cotidiano. A Recomendação de Paris (1968) indica a importância de garantir uma relação entre a população e os bens culturais (CURY, 2004).

Considerando que a civilização contemporânea e sua evolução futura repousam nas tradições culturais dos povos e nas forças criadoras da humanidade, assim como em seu desenvolvimento social e econômico; Considerando que os bens culturais são o produto e o testemunho das diferentes tradições e realizações intelectuais do passado e constituem, portanto, um elemento essencial da personalidade dos povos; Considerando que é indispensável preservá-los, na medida do possível e, de acordo com sua importância histórica e artística, **valorizá-los de modo que os povos se compenetrem de sua significação e de sua mensagem e, assim fortaleçam a consciência de sua própria dignidade** (CURY, 2004, p. 123, grifo nosso).

Este documento que orienta sobre as obras públicas ou privadas em áreas de interesse histórico e cultural enfatiza em suas considerações iniciais o testemunho cultural do passado,

e assim fortalece entre os povos no entorno a consciência de seu próprio valor. A Carta de Washington (1986) aponta em seus princípios e objetivos a orientação para envolver a comunidade nos processos de salvaguarda do patrimônio histórico (CURY, 2004).

A participação e o comprometimento dos habitantes da cidade são indispensáveis ao êxito da salvaguarda e devem ser estimulados. Devem ser buscados em todas as circunstâncias, e favorecidos pela necessidade de tomada de consciência de todas as gerações. Não se deve jamais esquecer que a salvaguarda das cidades e bairros históricos diz respeito primeiramente a seus habitantes (CURY, 2004, p. 283).

Esta carta orienta sobre a importância de entender que os espaços preservados de valor histórico e cultural tem relação direta com os moradores, os principais interessados na preservação de sua história e sua identidade. A participação dos habitantes locais é imprescindível, assim como garantir a continuidade desse envolvimento junto às gerações seguintes. A carta ainda define que perpetuar o conjunto de bens que, mesmos modestos, constituem a memória da humanidade (CURY, 2004, p. 282).

A Carta de Petrópolis (CURY, 2004), resultado do 1º Seminário brasileiro para preservação e revitalização de centros históricos, focaliza o espaço urbano como objeto de atenção enfatizando que o mesmo é produzido a partir de uma sociabilidade e que, portanto, preservam suas expressões culturais.

A cidade enquanto expressão cultural, socialmente fabricada, não é eliminatória, mas somatória. Nesse sentido, todo espaço edificado é resultado de um processo de produção social, só se justificando sua substituição após demonstrado o esgotamento de seu potencial sociocultural. Os critérios para avaliar a convivência desta substituição devem levar em conta o custo sociocultural do novo. **O objetivo último da preservação é a manutenção e potencialização de quadros e referenciais necessários para a expressão e consolidação da cidadania. É nessa perspectiva de reapropriação política do espaço urbano pelo cidadão que a preservação incrementa a qualidade de vida** (CURY, 2004, p. 286, grifo nosso).

Dessa Carta ainda, trazemos o trecho que destaca a importância da participação do poder público, nas suas esferas, em parceria com a comunidade, ancorados na perspectiva de que o patrimônio deve ser protegido por força de lei e com a colaboração da comunidade com que o mesmo estabelece uma relação.

Na preservação do sítio histórico urbano é fundamental a ação integrada dos órgãos federais, estaduais e municipais, bem como a participação da comunidade interessada nas decisões de planejamento, como uma das formas de pleno exercício da cidadania. Nesse sentido é imprescindível a viabilização e o estímulo aos mecanismos institucionais que assegurem uma gestão democrática da cidade, pelo fortalecimento da participação das lideranças civis (CURY, 2004, p. 286).

A ação dos cidadãos no processo de preservação de patrimônio ocupa continuamente mais espaço entre as recomendações, na medida em que há o entendimento de que o principal interessado na preservação de equipamentos culturais é o próprio cidadão que convive diariamente com estes espaços. Igualmente aumenta a necessidade de promover entre os membros da sociedade a responsabilidade de dar continuidade à proteção do seu patrimônio como parte indissociável de sua cultura e de sua identidade. A participação da comunidade na gestão do patrimônio é citada nas recomendações das cartas direta ou indiretamente desde a Carta de Atenas (1931) em que encontramos termos como interesse histórico, coletividade e opinião pública. Na Declaração de Amsterdã, a conservação integrada conclama a responsabilidade os poderes locais e apela para a participação dos cidadãos.

Os poderes locais devem aperfeiçoar suas técnicas de pesquisa para conhecer a opinião dos grupos envolvidos nos planos de conservação e levá-la em conta desde a elaboração de seus projetos. **Em relação à política de informação ao público, eles devem tomar suas decisões à vista de todos, utilizando uma linguagem clara e acessível, a fim de que a população possa conhecer, discutir e apreciar os motivos das decisões** (CURY, 2004, p. 204, grifo nosso).

Incentivar a participação da comunidade faz-se presente no Manifesto de Amsterdã, também de 1975, em que as medidas de proteção ao patrimônio de forma integrada entre poder público e a sociedade civil é ratificada pela compreensão de que o patrimônio é bem comum e carece da participação de todos na ação de preservá-lo.

É indispensável o concurso de todos para o êxito da conservação integrada. Ainda que o patrimônio arquitetônico seja propriedade de todos, cada uma de suas partes está à mercê de cada um. Cada geração, aliás, só dispõe do patrimônio a título passageiro. Cabe-lhe a responsabilidade de o transmitir às gerações futuras. **A informação do público deve ser mais desenvolvida na medida em que os cidadãos têm o direito de participar das decisões que dizem respeito a suas condições de vida** (CURY, 2004, p. 216, grifo nosso).

A Carta igualmente nos chama a atenção para o processo de educação patrimonial, que deverá ser adotado como medida para que as gerações futuras também absorvam e incorporem o desejo de proteger o patrimônio no seu tempo de permanência junto a este, envolvendo a todos a responsabilidade de preservação.

A comunidade, enquanto aspecto a ser observado e referenciado como parte importante em processos de salvaguarda do patrimônio foi citada na Recomendação de Nairóbi (1976), ao pensar a revitalização dos espaços (CURY, 2004). Nesse caso, uma política de revitalização cultural deveria converter os conjuntos históricos em polos de atividades culturais e atribuir-lhes um papel essencial no desenvolvimento cultural das

comunidades circundantes (CURY, 2004, p. 228).

O papel da comunidade se faz relevante nas considerações e recomendações contidas nas Cartas Patrimoniais visando sempre à participação e a cooperação de toda a sociedade, ressaltando a responsabilidade e o envolvimento de cada um no sentido de respeitar as diferentes culturas e identidades culturais nelas contidas. A Carta de Cabo Frio (1989) aborda o engajamento da comunidade e a educação pública como elementos que necessitam ser observados para que haja sucesso em ações preservacionistas (CURY, 2004).

**O Êxito de uma política preservacionista tem como fator fundamental o engajamento da comunidade, que deve ter por origem um processo educativo em todos os níveis, com a utilização dos meios de comunicação.** O respeito aos valores naturais, étnicos e culturais, enfatizados através da educação pública, contribuirá para a valorização das identidades culturais (CURY, 2004, p. 290, grifo nosso).

O significado cultural que o patrimônio possui para aqueles com o qual se relacionam é o ponto inicial para pensar medidas de proteção e preservação deste patrimônio. A Carta reconhece a necessidade de envolver a comunidade nos processos de proteção ao patrimônio cultural, a partir de um processo educativo contínuo, que vise trazer o conhecimento e a identificação cultural desses bens patrimoniais de valor cultural nas pessoas.

Nesse sentido, entender a importância dispensada por parte das comunidades aos bens culturais com os quais elas convivem, torna-se imperativo ouvi-las para assimilar quais são suas motivações e quais são as lembranças que estas possuem para legitimar a importância e o valor das coisas que as representam. Tomamos aqui por comunidade as pessoas envolvidas nos processos de salvaguarda e promoção do patrimônio ferroviário de Valença.

Alicerçados na metodologia da história oral, agregamos as memórias individuais e coletivas dos agentes da memória ferroviária em Valença, isto é, personagens que, com suas narrativas, nos permitem escrever a história a partir do olhar destes, tomando-os enquanto protagonistas. Para José Carlos S. B. Meihy.

História oral é um recurso moderno usado para a elaboração de documentos, arquivamento e estudos referentes à experiência social de pessoas e de grupos. Ela é uma história do tempo presente e também reconhecida como história viva. A formulação de documentos através de registros eletrônicos é um dos objetivos da história oral. Tais documentos, contudo, podem também ser analisados a fim de favorecer estudos de identidade e memória cultural (MEIHY, 2005, p. 17).

Baseada em processos de interpretações dos fatos vividos a história oral é construída a partir da coleta de depoimentos que tem vida e que se tornam atuais, no sentido de que tais

fatos não estão mortos em suas lembranças, estão ativos e presentes.

Atualmente a história oral já se constituiu em parte integrante do debate sobre a função do conhecimento social e atua em uma linha que questiona a tradição historiográfica centrada em documentos oficiais. Por isso, a história oral hoje é parte inerente dos debates sobre tendências da historiografia contemporânea ou da história do tempo presente. Como pressuposto, a história oral implica uma percepção do passado como algo que tem continuidade hoje e cujo processo histórico não está acabado. É isso que marca a história oral como história viva (MEIHY, 2005, p. 19).

A oralidade enquanto um aspecto da história sempre fez parte de sua escrita. É pela oralidade que as comunidades tradicionais transmitem sua cultura para as gerações futuras. A oralidade, mais que um registro de informações repassadas, é também a manutenção no presente e no futuro de um conhecimento vivo, no qual os processos de construção de identidade cultural encontram suporte.

A metodologia da história oral tem como base o contato direto do pesquisador com a fonte, assim alicerçados nessa base, conversamos/entrevistamos com as pessoas envolvidas no processo de resistência aos apagamentos da memória ferroviária em Valença. Apreendemos de seus discursos às razões que justificam o valor dado às suas memórias. A partir de suas falas compreendemos suas noções de patrimônio para eleger, como tal, bens móveis e imóveis que simbolizam uma identidade local, e como converteram tudo isso em ações de preservação.

A história, como toda atividade de pensamento, opera por descontinuidades: selecionamos acontecimentos, conjunturas e modos de viver, para conhecer e explicar o que se passou. Uma entrevista de história oral não é exceção nesse conjunto. Mas há nela uma vivacidade, um tom especial, característico de documentos pessoais. É da experiência de um sujeito que se trata; sua narrativa acaba colorindo o passado com um valor que nos é caro: aquele que faz do homem um indivíduo único e singular em nossa história, um sujeito que efetivamente viveu (ALBERTI, 2004, p. 14).

A entrevista como fonte para a história oral cumpre o papel de documento no sentido de que ela retém informações vivenciadas pelos próprios sujeitos da história, os protagonistas desta e por vezes preenche lacunas deixadas na produção do conhecimento por ausência de documentos físicos. Documento em história oral é o resultado da mudança de estado oral para o escrito (MEIHY, 2005). Uma entrevista em que a memória é acessada como fonte de registros não é apenas um compilado de histórias e sim um apanhado de análises sobre o passado, contendo impressões experimentadas por seu narrador.

Reconhecer os paradigmas que estão na base do sucesso da história oral não implica renunciar a sua capacidade de ampliar o conhecimento sobre o passado. Ao contrário, saber em que lugar nos situamos ao trabalhar com determinada metodologia ajuda a melhor aproveitar seu potencial (ALBERTI, 2004, p. 22).

A experiência de usar a história oral como método através de entrevistas pressupõe saber ouvir o entrevistado e ter a sensibilidade de entender que suas narrativas contêm sentimentos que afloram quando o passado é acessado, da mesma forma entender que memórias são fragmentadas e possuem direito ao esquecimento. O debate multidisciplinar está inserido nessa metodologia uma vez que não só a história é beneficiada com memória e a história oral, mas também outras áreas do conhecimento são acessadas e igualmente beneficiadas a partir da reunião do instrumental teórico, como a sociologia, a antropologia e tantas outras que podem aplicar a história oral como método de uma entrevista.

A cidade de Valença, não diferente de nenhuma outra cidade que foi beneficiada pelo transporte ferroviário nos séculos XIX e XX, retém em suas memórias todas as sensações experimentadas a partir do que havia de mais moderno em termos de transporte e comunicação naquele momento. Experimentaram a modernidade, o progresso, a prosperidade e outros sentimentos que ficaram retidos em suas memórias como algo que deve ser perpetuado, para que as gerações futuras tenham orgulho de seu passado e de sua história, ao mesmo tempo, possam participar da proteção de seu patrimônio. Conhecer sua própria história a partir dos espaços urbanos, das construções e dos museus, estabelecendo assim uma identificação com estes, faz parte de um processo de educação patrimonial que consiste em conhecer para preservar.

As ações promovidas pela comunidade valenciana no sentido de proteger seu patrimônio e sua cultura, demonstram o protagonismo desta na atribuição de valor cultural ao que lhes é importante preservar. Amparada pela lei, esta comunidade encontra no artigo 216, parágrafo 1º, da Constituição Federal do Brasil, respaldo para provocar e colaborar com o poder público para o acautelamento e a preservação de seu patrimônio (BRASIL, 1988). As soluções apresentadas por moradores da cidade para preservar seu patrimônio mostram o alinhamento destas com as recomendações de algumas cartas patrimoniais que sinalizam o papel das comunidades na proteção do patrimônio cultural.

O valor conferido a determinado bem e a eleição deste como patrimônio, para que seja portador de identidade às gerações futuras, está presente nas palavras de Françoise Choay.

[...] chamar-se-á monumento tudo o que for edificado por uma comunidade de indivíduos para rememorar ou fazer que outras gerações de pessoas rememorem

acontecimentos; [...] esse passado invocado, convocado, de certa forma encantado, não é um passado qualquer: ele é localizado e selecionado para fins vitais, na medida em que pode, de forma direta, contribuir para manter e preservar a identidade de uma comunidade étnica ou religiosa, nacional, tribal ou familiar (CHOAY, 2006, p. 18).

Choay (2006) faz ligação do monumento à memória, no qual quem elege o monumento e atribui valor é a memória dos povos, que quer relembrar e rememorar algo que mereça ser valorizado como instrumento que represente a sua identidade. Ainda de acordo com a autora as atribuições de valor são resultantes da soma de significados dos quais o bem é portador para uma comunidade. A ativação da memória proporciona a criação de espaços onde esta será rememorada, desde o estabelecimento de lugares públicos, edificações ou comemorações, até a condensação da memória, materializada em objetos e agrupada em um museu.

Nesse entendimento os museus podem ser compreendidos como documentos, na definição do dicionário museu é lugar destinado ao estudo, reunião e exposição de obras de arte, de peças e coleções científicas ou de objetos antigos. De acordo com o Código de Ética do Conselho Internacional de Museus, ICOM, as finalidades de um museu são preservar acervos e expor para educar.

Os museus são instituições permanentes, sem fins lucrativos, ao serviço da sociedade e do seu desenvolvimento, abertas ao público, que adquirem, preservam, pesquisam, comunicam e expõem, para fins de estudo, educação e lazer, os testemunhos materiais e imateriais dos povos e seus ambientes (ICOM BR, 2009, p. 44).

Museus surgem a partir do acervo de grandes coleções formadas por pequenos grupos que detinham poder, “elites” que colecionavam objetos diversos de acordo com seus interesses. O colecionismo dos séculos XVI e XVII, que a partir do século XVIII abrem suas portas para que um maior número de pessoas pudesse ter acesso a tais coleções. Museus também se originam a partir dos gabinetes de curiosidades que surgem das expedições e explorações da época dos descobrimentos (SCHWARCZ, 1993, p. 87).

No século XIX os museus contribuíram para a formação dos estados nacionais ao se tornarem instrumentos legítimos de afirmação de identidades. A construção das nações e das identidades foi pensada de modo que passassem ideia de grandiosidade, unificando culturas e idiomas, uniformizando características e tornando acessível a todos as informações que antes, eram restritas a alguns grupos sociais. Nesse contexto, os museus brasileiros igualmente serviram a esse propósito político de contribuir com a formação de identidade da nação que estava em processo de construção, entretanto, com a visão eurocêntrica que norteava a

concepção desses espaços (SCHWARCZ, 1993, p. 90).

Com o mesmo sentido de expor uma coleção temática e construir uma narrativa a partir de seu acervo, o Museu Ferroviário de Valença foi pensado e da mesma forma contribui para estudos de identidade cultural propostos em nossa investigação. Passamos então a analisar a construção e desse espaço de memória e sua configuração a partir da ação do ex-ferroviário Sebastião Victor.

### **3.2 O Museu Ferroviário de Valença e seus Idealizadores**

Na direção de perceber um museu como um lugar de memória e, dessa forma, como portador de identidade, situamos o Museu Ferroviário de Valença que atua na preservação da memória ferroviária estabelecendo uma identificação da proposta temática com seus visitantes. O projeto de criar um museu ferroviário foi fruto de um sonho compartilhado por dois homens que no decorrer de suas vidas tiveram, de forma diferente, uma extensa experiência com a ferrovia, Marco Antonio Silvestre de Souza e Sebastião Victor (1934-2015), ferroviário. Boa parte do acervo é oriunda da coleção particular de ambos.

A coleção de Sebastião Victor foi iniciada no momento da desativação da malha ferroviária em Valença, recolhendo objetos de natureza variada que foram descartados nas dependências e no entorno da antiga estação de Valença e documentos de colegas de profissão. Sebastião Victor foi funcionário da RFFSA e, portanto, conhecia estes objetos e com propriedade soube atribuir o valor cultural a eles.

Sebastião Victor, com a extinção da ferrovia na cidade, fora transferido e permaneceu como ferroviário até o momento de sua aposentadoria. Ingressou na profissão na extinta EFCB, aos 22 anos de idade, sendo lotado em Valença no ano de 1957. Fez parte do quadro de funcionários da RFFSA (criada a partir da união do acervo patrimonial de várias ferrovias) quando a empresa férrea encampou a EFCB. Sua filha Denise Victor nos apresenta um pouco de sua história.

Meu pai nasceu em 30/10/1934, na localidade de Cachoeira do Funil em Rio das Flores/RJ. Fez o ensino fundamental no Ginásio Santa Teresa em sua cidade e concluiu o ensino médio no Colégio Theodorico Fonseca em Valença em 1982. Trabalhou 30 anos e 8 meses na estrada de ferro (DENISE VICTOR, 2022).

Sebastião Victor era um homem culto, mantinha contato com outras instituições que igualmente preservavam a memória ferroviária, tinha a leitura como hábito e foi por décadas

cantor do Coral XV de Agosto, onde fazia parte do naipe dos baixos.

Para ele que sempre fora “apaixonado” por sua profissão de ferroviário, segundo relato de suas filhas, profissão esta exercida na maior parte de sua vida profissional em que trabalhou como montador de linhas, agente de administração e por fim escriturário no setor de recursos humanos, nunca se conformou com a extinção da ferrovia no município e assim iniciou esse processo de captação de objetos imediatamente após a desativação do ramal Jacutinga da RFFSA que atravessava a sede do município de Valença.



**Figura 15:** Recorte de jornal com matéria sobre o Museu Ferroviário em 2002. Destaque para a fotografia de Sebastião Victor e a Maria Fumaça estacionada no Distrito de Conservatória (Valença).

Fonte: Acervo do autor, 2022.

Passou a reunir e colecionar então todo tipo de material descartado ou abandonado pela empresa, em seguida conseguiu fotografias, documentos pessoais e outros objetos junto a seus companheiros de trabalho. Seu objetivo era constituir um acervo expressivo para contar a história das ferrovias em Valença, conforme relata sua filha Denise Victor, ele queria preservar a história e a memória da ferrovia em Valença. Sr. Sebastião Victor valorizava sua profissão e tudo o que a ela estivesse relacionado, segundo sua filha ele constantemente se referia à sua profissão nas conversas em família. Da mesma forma sempre manifestara o desejo de montar um museu.

Ele começou a guardar objetos e utensílios para que futuramente pudesse montar um

museu. E após 30 anos viu seu sonho de montar o museu virar realidade. No dia 20 de setembro de 2001, foi inaugurado o Museu Ferroviário de Valença (DENISE VICTOR, 2022).



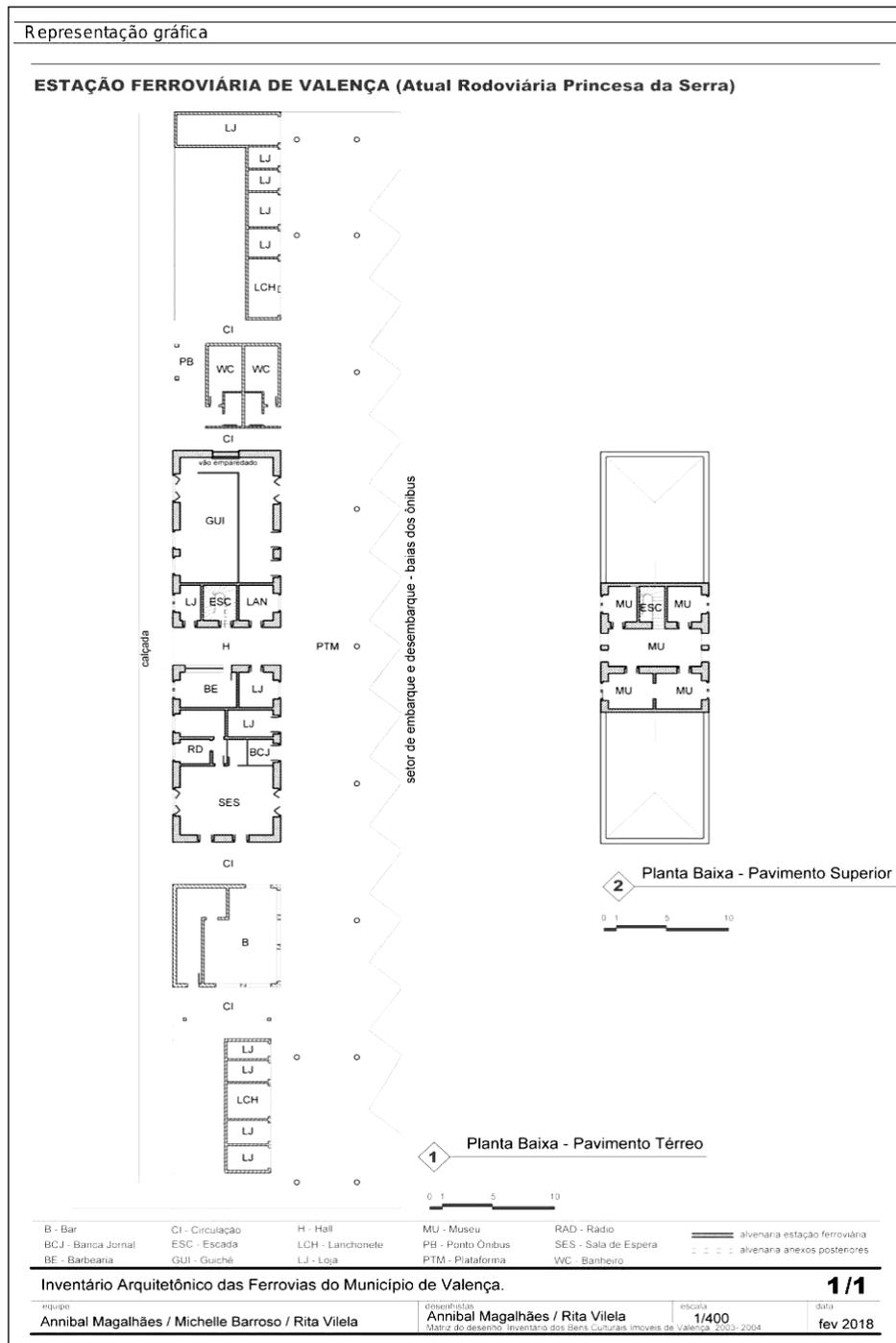
**Figura 16:** Objetos e ferramentas utilizadas na manutenção de trilhos.  
Fonte: Acervo do autor, 2021.

A este gesto de atribuir valor ao que muitos chamariam de lixo ou material de refugo, Sebastião Victor se destacou pelo pioneirismo na preservação da memória ferroviária em Valença (ANEXO B).

A tarefa de recolher objetos iniciada por Sebastião Victor na década de setenta do século passado para constituir um acervo museológico, se materializou em 2001, pouco mais de dez anos após sua aposentadoria, com a instalação do Museu Ferroviário de Valença. O museu foi instalado no segundo piso do prédio da rodoviária e antiga estação ferroviária. Esta estação foi inaugurada em 1914 para ser a nova estação ferroviária de Valença, por ocasião da incorporação da EFUV à Ferrovia EFCB, este prédio, após a desativação da estrada de ferro, foi transformado na estação rodoviária Princesa da Serra inaugurada em 1974 (ver Capítulo II).

O acervo inicial do Museu Ferroviário de Valença, como já dissemos, é oriundo das coleções de Sebastião Victor e Marco Silvestre, de doações de itens pessoais de outros trabalhadores da estrada de ferro, além de objetos e móveis captados pela Secretaria de Cultura do município por Adriano Novaes. Em cada objeto exposto nas pequenas quatro salas contam um pouco da história das estradas de ferro e de modo particular a de Valença. O olhar dispensado a cada uma dessas peças obteve por parte de seus criadores, de modo especial

Sebastião Victor, uma atribuição de valor, por entender que a história pode contada a partir de pequenas coisas que aos olhos comuns não teriam essa percepção, contudo, no olhar de quem trabalhou por um longo tempo com esse material, cada objeto ali é portador da memória ferroviária. Na epígrafe deste capítulo o texto, cujo original está afixado na entrada do Museu Ferroviário de Valença, é um convite para o visitante exercitar esse olhar.



**Figura 17:** Planta baixa da Estação Ferroviária de Valença. Destaque para a dimensão do espaço do Museu no pavimento superior da edificação. Fonte: SILVA (2019).

Na planta da Figura 17, em destaque a direita, a planta baixa do pavimento superior, mostra o espaço usado para abrigar o Museu Ferroviário de Valença e na foto abaixo observamos o prédio da estação, destacando o segundo pavimento para termos uma dimensão do local onde o museu está instalado.



**Figura 18:** Inauguração da Estação Ferroviária de Valença em 1914. Fonte: SILVA (2019).

Possui esse espaço destinado a abrigar o acervo museológico, cinco cômodos, um hall de entrada, e quatro salas, nos quais estão dispostos, segundo o levantamento realizado pelo próprio Sebastião Victor em 2012, 430 itens (ANEXO B). Dentre os objetos expostos podemos destacar o mobiliário de estação, os bancos de trem, os sinos, os equipamentos de trabalho, as ferramentas, os maquinários, as peças de vagões e locomotivas, os utensílios utilizados nos trens, as plantas, os mapas ferroviários, os uniformes, os quadros, fotografias, documentos planos, documentos pessoais de ex-ferroviários, maquetes, livros de ata e de registro de visitantes, recortes de jornais, termos de doações, convênios com RFFSA, além de inúmeras publicações (revistas e jornais) que tratam do assunto e muitos livros. Em cada um desses objetos Sr. Sebastião enxergou a possibilidade de contar a história da ferrovia, compondo um acervo diverso e disposto quase de modo aleatório, com o único objetivo de enriquecer uma narrativa. Desde a sua inauguração já passaram pelo museu mais de dez mil

visitantes.<sup>10</sup>

A expografia desse museu não permite uma clara leitura acerca destes objetos e de como cumprem o papel de portadores da memória, a forma como estão dispostos era explicada pelo Sr. Sebastião Victor, que ao montar o espaço empregou a lógica de seu conhecimento para dispor tais objetos.<sup>11</sup>



**Figura 19:** Primeira sala do Museu Ferroviário. Fonte: Acervo do autor (2021).

Coube ao município providenciar a instalação do museu ferroviário e a escolha do local, apropriadamente, foi o prédio da estação ferroviária desativada e reaproveitado para abrigar o terminal rodoviário interurbano cedido ao município. A formação do acervo do museu contou também com doações de outros ex-funcionários da rede ferroviária e agentes da municipalidade, que integravam a secretaria de cultura à época da instalação do museu e intermediaram na captação de objetos.

---

<sup>10</sup> Livro de Registro de Visitantes, s/n°. Museu Ferroviário de Valença.

<sup>11</sup> De acordo com o Instituto Brasileiro de Museus “A expografia é a parte das atividades dos museus que visa à pesquisa de uma linguagem e de uma expressão fiel na tradução de programas de uma exposição. Ela abrange os aspectos de planejamento, metodológicos e técnicos para o desenvolvimento da concepção e a materialização da forma na comunicação com o público. [...] A escolha e a apresentação de objetos que possam sustentar uma narrativa sobre determinado assunto são aspectos essenciais na criação de uma exposição. As seleções e as definições envolvidas nesse processo apontam as ideias e as imagens desejadas e estabelecem, pelos sentidos, diálogos com o público. Isso pressupõe ter clareza quanto ao que fazer, para quem fazer e por que fazer e, ao mesmo tempo, planejar, representar e visualizar o resultado da montagem expositiva, antes mesmo de ser executada. Mais do que o acervo em si, a vitalidade das linguagens é um elemento essencial para se criar uma boa exposição.

Disponível em: <https://www.gov.br/museus/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/programa-saber-museu/temas/expografia>. Acesso em 14/04/2023.



**Figura 20:** Primeira sala do Museu. Destaque para o quadro do artista Zirlei Ávila representando a estação em funcionamento. Fonte: Acervo do autor (2021).

Em entrevista concedida no dia 18/09/2022 por Edna Aparecida Victor e Denise Victor, ambas professoras, em sua residência, conhecemos um pouco mais de seu pai e pudemos saber as motivações que o levaram a preservar a memória ferroviária.

Meu pai foi trabalhar na ferrovia depois que ele saiu do quartel do exército, começou trabalhando com a parte de dormentes, monitorando na própria via da linha férrea, a ferrovia na época era um trabalho onde as pessoas gostavam de estarem, elas entravam para serem ferroviários. Trabalhou um período em Rio das Flores depois veio pra Valença e aqui ficou um por muito tempo, depois trabalhou um período em Juparanã. Quando fechou a malha daqui foi pra Barra do Pirai e aposentou. Ele sempre teve muito amor pela ferrovia, falava que a ferrovia era realmente o que ele gostava. Estudou em um colégio em Rio das Flores, depois veio pra cá, começou o curso de contabilidade no Cândido Mendes, não deu para terminar, depois mais tarde fez o ensino médio no Theodorico Fonseca. **A escolaridade dele é o atual ensino médio e ele sempre foi uma pessoa que leu muito e uma pessoa muito ligada na história e na política, sempre dizia que queria que um dia tivesse algo que pudesse lembrar essa memória ferroviária aqui em Valença e aí quando a ferrovia foi extinta aqui, ele juntou o que pôde, ficava armazenando no fundo do quintal daqui de casa, algumas coisas até dentro de casa tipo assim bancos, coisas que ele tinha maior cuidado, limpava aquilo e olhava, até que ele contava assim, falava da ferrovia o tempo todo, juntou muito jornal e revista. O que ele pôde juntar, ele juntou. A partir disso então quando foi no governo de Luiz Antônio, houve uma parte da rodoviária que foi cedida, era uma área que pertenceu a central do Brasil e lá montou o museu. Catalogou as peças, colocou lá do jeito dele e ele cuidava. A princípio ele se posicionava explicando as pessoas, as escolas começaram a ir, os turistas, ele contava toda aquela história. E esse museu está lá até hoje, uma das propostas dele seria trazer vagões e uma parte da locomotiva. Já estão aí, no processo de arrumar, de restaurar, de reformar os vagões, eles serão trabalhados uma parte do pessoal com escola, uma parte para poder ensinar algumas coisas e a parte da locomotiva está sendo restaurada, é um pouco isso a memória ficou né? Nós esperamos que isso possa ter continuidade porque ele conversava com muita gente da ferrovia. Ele era uma pessoa assim,**

muito ligada nos colegas de trabalho, e aqueles também que não eram, que eram os colegas de profissão, porque a ferrovia tem várias divisas, ele conversava desde aquele que era o serviço mais elementar que era colocar, ajustar as pedras, até o pessoal da engenharia. Acredito que essa facilidade também fez com que pudesse hoje ter algo tão específico, que é essa memória ferroviária aqui em Valença, que realmente ela foi importante, não só em Valença, mas no Brasil todo. Mas como estamos falando especificamente daqui, Valença progrediu muito com a questão da malha ferroviária nessa localização (EDNA VICTOR, 2022, grifo nosso).

Ainda nos dando a conhecer um pouco mais da vida profissional do seu pai, suas filhas nos falam um pouco sobre a trajetória dele dentro da empresa.

Ultimamente ele era agente administrativo. Ele lidava com a parte de pensão, de óbito e com tudo que era feito ali. Ele encaminhava isso pro INSS, quando os homens morriam, os ferroviários, as mulheres iam procurá-lo para requerer a pensão, toda essa parte administrativa. Teve uma época que ele trabalhou com uma parte do arquivo também, acho que foi em Barra do Piraí, me parece. Mas, era mesmo de setor de pessoal, administrativo, seria como se fosse um RH, mas sem fazer uma seleção de funcionários. Ele dava conta da vida, de férias, décimo terceiro, isso tudo era encaminhado na época (EDNA VICTOR, 2022).

Nas lembranças que elas possuem sobre o início do processo de montar um acervo para serem expostos ao público, como proposta de preservar a memória ferroviária, dão destaque ao pioneirismo do pai na idealização e revelam outro personagem que colaborou para a preservação da memória ferroviária.

Na realidade foi ele começou com essa história, mas tem o Marco Antônio que também gosta muito dessa parte de ferrovia e o Marco Antônio é bem mais novo que ele. Mas é o Marco Antônio sempre foi uma pessoa ligada em ferrovia porque o pai também era ferroviário. Marco Antônio foi uma pessoa de muito apoio na época. Ele contou muito com os colegas mesmo, quem tinha alguma coisa em casa, quem tinha foto ou alguma peça, então nisso tudo, os colegas que trabalharam com ele ajudaram (EDNA VICTOR, 2022).

Nesse momento sabemos pela primeira vez da atuação do Sr. Marco Antônio Silvestre nas ações de organização do Museu Ferroviário. Na entrevista realizada com Adriano Novaes, que também teve participação nesse processo, obtemos um quadro mais amplo dos agentes e processos que resultaram criação do museu em 2001.

Trabalhei na Secretaria de Cultura e Turismo entre 2001 e 2004, nessa ocasião teve a ideia de montar um museu ferroviário juntando com outro grande apaixonado filho de Ferroviário que é o Marco Antônio Silvestre e Sr. Sebastião Victor que era ex-ferroviário, juntos pensamos em criar esse museu, a prefeitura na época abraçou, /cedeu o espaço que é no segundo pavimento da atual rodoviária Princesa da Serra. **Começamos com um acervo do seu Sebastião que ele tinha guardado na casa dele, começou a formar esse museu com essas peças, ligado a história da ferrovia em Valença, a prefeitura fez um convênio, estava em processo de extinção a antiga RFFSA e nós conseguimos peças do acervo da união, peças de museus ferroviários espalhados pelo estado do Rio de Janeiro.** Esse é o núcleo

inicial, foi dessa forma que ele surgiu inicialmente com essas três pessoas. A proposta era não só expandir o museu como trazer uma locomotiva pra cidade e vagões, instalar na área da própria da praça, onde era o pátio de manobras da ferrovia. Foi assim que nasceu eu não continuei e saí, mas o museu ele continuou de forma precária, com Marco Antônio e Sr. Sebastião Victor, ele existe até hoje e sofreu ampliações.

**As outras peças tinha alguma coisa aqui da Prefeitura: mapas, móveis, a gente foi recolhendo pra fazer um cenário, a ideia era de ter um mobiliário para compor o ambiente, que lembrasse um gabinete de chefe de estação, já que a gente tinha conseguido alguns objetos.**

Pesquisamos naquela época, visitamos outros museus e começamos com essa listagem, conseguimos da antiga rede que cedeu peças do museu ferroviário de Juiz de Fora, onde tinha peças inclusive de locomotivas aqui de Valença, mas essa nós não conseguimos. **De Campos, foram de três lugares que vieram as peças pra compor, telégrafos, sinos, não sei se tinham algum teodolito, enfim umas peças que vieram, mas que não eram daqui. As do Sr. Sebastião Victor não, aquilo que foi jogado fora e ele guardou, ele teve a sensibilidade de guardar aquilo, ele tinha essa memória afetiva, com a história dele ligada à estrada de ferro guardou isso durante muito tempo no quintal da casa dele e ele cedeu grande parte dessas peças para compor.** Outros ferroviários também, a ideia era criar uma associação, até iniciou essa associação de preservação ferroviária, de criar um núcleo em Juparanã e com isso começou a juntar, ouvir outras pessoas. **Então foi assim que ele começou com essa interseção exatamente de envolver as pessoas pra preservar a história da ferrovia em Valença, mas também preservar a memória dessas pessoas que trabalharam na ferrovia, isso foi bastante interessante. Ele há muito tempo sonhava com isso e teve o apoio da secretária na época** (ADRIANO NOVAES, 2022, grifo nosso).

Ao cotejarmos as falas compreendemos que a formação do museu contou com a iniciativa e o material recolhido e guardado por Sebastião Victor, mas não somente. Com a efetivação do Museu Ferroviário outros agentes (Marco Antônio Silvestre e Adriano Novaes) também trabalharam no projeto. Novaes nos fala da busca de objetos em outros acervos espalhados pelo estado do Rio de Janeiro e da intenção em, já naquele momento, trazer de volta para Valença carros de passageiros e uma locomotiva.



**Figura 21:** Documentos pessoais e fotografias de ex-ferroviários estações e identificação de fabricação de locomotivas. Fonte: Acervo do autor (2021).

Devemos destacar ainda que, segundo os interlocutores ouvidos, o projeto teve boa recepção na Prefeitura Municipal de Valença, que colaborou com a cessão do espaço para instalação do museu. Segundo Edna Victor,

Ele [Sebastião Victor] conversou com o Luiz Antônio, que era na época o prefeito, e sabendo de todo esse processo, o meu pai também atuava politicamente na cidade, a política partidária mesmo, o Luiz Antônio quando assumiu a Prefeitura em 2001, libera esse espaço público, onde o museu está até hoje no segundo andar na rodoviária. Foi parceria do poder público, foi ele com a secretária de cultura que na época era Regina Moufron e eles fizeram, catalogaram e deram um jeito pintaram o local, deram uma ajeitada, e ali foram colocadas as peças. Não continuou e não avançou, por que não era a mesma pessoa, não era o mesmo prefeito, porque sempre troca. Então, nessa troca de governo, infelizmente as pessoas não dão continuidade nas coisas em nada no país. Isso é cultural. Penso que essa união valenciana vai trazer um pouco mais de responsabilidade, como grupo, creio que traga alguma coisa que chame alguma atenção (EDNA VICTOR, 2022).

A interrupção nas ações relatada pela entrevistada pode ser percebida na configuração atual do museu, decorridos mais de vinte anos após a sua inauguração. A disposição dos objetos não atende a uma expografia ou plano museológico. Sua característica de “gabinete de curiosidades” ainda permanece. Todas as peças estão expostas e não há reserva técnica ou plano de conservação. Percebemos desse modo, que o poder público embora tenha incentivado e participado das ações iniciais não deu suporte para criar uma estrutura adequada ao funcionamento do museu enquanto equipamento cultural da cidade.

Indagamos Edna Victor sobre sua percepção de como está museu atualmente, suas instalações, acessibilidade e ampliação do acervo.

Não é acessível porque tem uma escada, para uma pessoa que tenha qualquer deficiência e seja impedido subir uma escada, ela não consegue ter acesso. Essa falta de acessibilidade eu quero sinalizar que é uma coisa geral da nossa cidade que tem esse problema da mobilidade, não é privilégio do museu. Quanto à questão do que se tem o que está lá e ficou não houve acréscimo de nada, não teve nenhuma peça nova desde o falecimento do meu pai, só mesmo até 2015. Ficou um período fechado, minha outra irmã foi lá para dar uma olhada, porque você sabe que se deixam as coisas soltas pode não encontrar mais. Mas ficou muito tempo sem nada. **Nós íamos fazendo coisas e tirava o dinheiro do bolso, ou às vezes alguma pessoa que visitava de fora deixava algum dinheiro para uma manutenção, por que tem que manter. Tem que ter uma cera, um óleo, enfim coisas básicas. E agora eles estão aí, juntou com a UVAFER, e ainda não sei o que eles pretendem, mas o ideal seria que se pudesse colocar isso em um local onde as pessoas pudessem ter acesso. Percebemos essa necessidade. Não foi falta de tentativa do meu pai. Mas infelizmente o poder público na época não esquentava muito a cabeça e a gente não consegue fazer certas coisas sozinhas.** Porque não podemos colocar o museu dentro de casa, não tem como. Então ele também tentou sempre essa via, atentava para essa responsabilidade da acessibilidade, mas, muita gente ainda não conseguiu visitar o museu por conta estar sem condições de subir uma escada. Que não existe escada boa pra quando a pessoa tem dificuldade. A escada é ótima, linda, maravilhosa né? O local realmente não é acessível (EDNA VICTOR, 2022, grifo nosso).

A entrevistada destaca que após o falecimento do Sr. Sebastião Victor em 2015 as atividades do Museu foram mantidas com certa dificuldade, sempre salientando omissão do poder público local no suporte as atividades e manutenção do espaço.



**Figura 22:** Entrada e escada de acesso ao Museu Ferroviário. Fonte: Acervo do autor (2021).

Nesse ponto vale dizer que o Museu Ferroviário foi reconhecido pela Lei Municipal nº 2.198, de 26 de novembro de 2005, que autorizava o Executivo a criar, na forma da lei, o Museu Ferroviário de Valença.

Lei nº 2.198

De 26 de setembro de 2005.

(Autoria: Vereador Luis Mário Machado dos Santos)

**AUTORIZA O CHEFE DO EXECUTIVO MUNICIPAL A CRIAR O MUSEU FERROVIÁRIO DO MUNICÍPIO DE VALENÇA, DANDO AINDA OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

**A CÂMARA MUNICIPAL DE VALENÇA RESOLVE:**

Art. 1º - Fica o Chefe do Poder Executivo Municipal, autorizado a criar o Museu Ferroviário do Município de Valença, conforme Art. 160, § 4º e art. 189 da Lei Orgânica do Município de Valença.

§ 1º - O Museu Ferroviário do Município de Valença, será uma Instituição Cultural do Município, sem fins lucrativos, que terá por finalidade:

I - Adquirir, recuperar e zelar pelos acervos da antiga estrada de Ferro Central do Brasil no Município de Valença; e

II - expor os acervos recuperados, ao público;

III - O Museu Ferroviário catalogará em livro próprio, e devidamente registrado em cartório, todos os acervos recebidos e posteriormente recuperados;

§ 2º - Os acervos do Museu Ferroviário, poderão ser adquiridos através de doações, comodatos, em hasta pública, etc.

§ 3º - Os acervos do museu, só poderão ser revestidos para outra instituição da mesma categoria ou aos seus proprietários.

§ 4º - Na hipótese de vir a ser encerrado as atividades do Museu Ferroviário do Município de Valença, as peças que foram automaticamente devolvidas aos seus antigos proprietários.

Art. 2º - A administração do Museu Ferroviário, para melhor o seu desempenho, preferencialmente deverá ser feita por ex-ferroviários.

§ 1º - É de responsabilidade do Município, todos os acervos catalogados;

§ 2º - O horário de funcionamento do local, terá como preferência os finais de semana e feriados para a visitação dos turistas.

Art. 3º - O local para instalação e funcionamento do Museu Ferroviário será onde funcionava a estação ferroviária, no município de Valença, preservando assim sua identidade física.

[...] (VALENÇA, 2005).

Ao analisarmos a lei aprovada pela Câmara Municipal em 2005, percebemos que ela materializa e institucionaliza os objetivos daqueles que estavam envolvidos com a organização do museu e a preservação da memória ferroviária em Valença. Vale reforçar que o museu já estava em funcionamento desde 2001, cabendo ao Executivo municipal sua normatização legal. Contudo, desde 2005 não houve uma ação partindo deste para dar materialidade no âmbito das ações da prefeitura na organização do Museu Ferroviário. Ele permanece funcionando com a mesma estrutura do seu momento de inauguração. Com o falecimento de Sebastião Victor em 2015, percebemos que as atividades desse equipamento cultural permanecem de modo precário. Para Edna Victor, o museu:

Carrega a memória do que foi a ferrovia aqui, acho que houve uma tentativa de reproduzir da melhor forma possível essa memória, mas na realidade a memória viva ali era o meu pai né? Porque por mais que você escrevesse você não viveu aquilo, ele e os outros ferroviários sim. Creio que vai ter um trabalho bacana nesse sentido, porque hoje temos tecnologia, tem outra disponibilidade e acho que daria para modificar alguma coisa, aliar a tecnologia a umas coisas ali, que seriam interessantes até para essa juventude de hoje perceber um pouco mais, por que são totalmente tecnológicos, acho que precisaria sim dar um cunho mais tecnológico a

essa memória [...].

Tudo tem continuidade na vida. Então como ele não está mais aqui, era ou jogar fora, como várias coisas no país são jogadas, ou tem alguém que assuma. E quem assumir é muito bem-vindo porque aquilo não é nosso, é do povo, a memória é do povo. Só os ferroviários que fizeram a ferrovia? Não, os ferroviários, os empresários, as pessoas que eram ligadas à agricultura, tudo que era transportado aqui, a própria questão da mineração, então eu acho que é um conjunto, foi uma época áurea. Hoje ficou a memória e alguém tem que resgatar essa memória porque esse o país também sem ter essa noção de memória ele fica como é que eu vou dizer? Mais acéfalo? Creio que a história serve para olhar o que foi bom e preservar, lógico, mas também para olhar aquilo que não foi legal e modificar. Penso que, tudo que vem para somar, agregar, restaurar, reformar e para guardar a memória sempre é bem-vindo independente de quem seja (EDNA VICTOR, 2022).

Até o fim de 2019 o Livro de Registro de Visitantes do Museu Ferroviário de Valença registrava a passagem de dez mil pessoas pelo local. Sua localização, no mesmo prédio da atual estação rodoviária torna-o uma vitrine dos visitantes que passam pela cidade. Sua realização teve em Sebastião Victor seu personagem central. O valor afetivo pela ferrovia e todas as relações envolvidas nos anos de trabalho se materializaram nos objetos guardados, recolhidos, organizados, expostos naquele espaço.

Como já dito anteriormente no decorrer desta pesquisa descobrimos outro importante personagem cujo desempenho foi fundamental para criar a primeira ação de preservação da memória ferroviária no município, o museu ferroviário. A figura que sempre se destacou na criação do museu foi a de Sebastião Victor, contudo o papel do Sr. Marco Antonio Silvestre de Souza foi igualmente decisivo para que a história das ferrovias em Valença não fosse esquecida. O sonho acalentado por Sebastião Victor de criar um museu encontrou em Marco Antonio, que almejava o mesmo, um aliado para a materialização deste. Em entrevista realizada em abril de 2023 o Sr. Marco Antonio se apresenta e nos conta como foi o início do processo de (re)construção da memória ferroviária em Valença e como culminou com as ações da UVAFER, associação da qual faz parte.

Eu tenho uma história ferroviária ligada a minha vida por que o meu pai, meus dois avôs e meu bisavô trabalharam na Central do Brasil em Valença, além de meus tios e alguns primos, trabalharam da década 40 até 1972 em Valença, quando retiraram a ferrovia, mas meu pai se aposentou em 1975. Eu nasci ali, praticamente dentro da estação de Valença, naquela casa que tem ao lado da loja de rações, que hoje é do meu irmão. Aquela casa era da Central do Brasil, quando a RFFSA retirou aquele pátio, desativou as oficinas e as locomotivas em 1972, eles colocaram a disposição dos moradores, meu pai morava na casa da Central do Brasil por trabalhar na equipe de socorro, a equipe que socorria os trens quando descarrilhavam ou tombavam, independente de horário ou chuva, pois meu pai passava madrugadas, debaixo de chuva colocando trem no trilho novamente e naquela época era tudo feito de maneira rudimentar. O guindaste que tinha em Valença era um guindaste a vapor, ela não tinha força suficiente para colocar vagão em trilho quando descarrilhava. **Então, eu cresci, passei minha infância e adolescência vivendo tudo isso, aquele era meu mundo. Todo menino ganhava bola ou carrinho, eu não, a primeira coisa que**

**ganhei foi um trem, trenzinho de madeira e de lata, eu fiz uma ferrovia naquele quintal na beira da cerca de onde eu via do outro lado o trem, quando eu não estava na escola, nas horas vagas eu mexia no meu trem. Eu queria ter feito engenharia ferroviária e não fiz por falta de curso perto, quando eu estava no colegial procurei no Rio, em Juiz de Fora, por que Valença eu sabia que não tinha.** Eu teria que ter feito engenharia mecânica e depois tentar um curso de pós-graduação em engenharia ferroviária em Sorocaba, então era muito difícil eu ir para Sorocaba. Acabou que depois vim para São José dos Campos por que, quando a ferrovia saiu de Valença e também me interessava por aviões, vim para cá para estudar num curso preparatório para ITA, mas na véspera do vestibular meu pai faleceu e eu não cheguei a fazer, eu tinha 19 anos e com 20 não podia mais. Mas voltei para São José um ano depois e comecei a trabalhar na Johnson & Johnson, na área do financeiro e administrativo, por que aqui, na época, se podia escolher onde queria trabalhar, fiz ficha na Embraer, na GM, Johnson e todas elas me chamaram, mas como meu tio trabalhava no Johnson fiquei lá, o que me levou a fazer administração de empresas, a empresa pagou minha faculdade. Depois fiz pós-graduação pela Fundação Getúlio Vargas aqui mesmo em São José (MARCO ANTONIO SILVESTRE DE SOUZA, 2023, grifo nosso).

Percebemos que, assim como os demais, transbordam nas falas dos sujeitos de nossa pesquisa as relações afetivas. Em Valença, gerações estiveram ligadas ao trabalho ferroviário. Isso fez com que houvesse a criação de uma identidade ligada ao trabalho desenvolvido nas oficinas, trens, locomotivas, manutenção de trilhos etc., que ajuda a explicar todo o movimento das últimas duas décadas no sentido de preservar os vestígios desse passado ferroviário do município. Na sequência de nossa entrevista, Silvestre discorre sobre os contatos que foram realizados para a criação do Museu Ferroviário e sua ampliação.

O sonho da engenharia ferroviária voltou em 1994, quando numa loja que vende tudo para ferromodelismo, comprei uma locomotiva e material para montar uma maquete da estação de Valença. Comecei então a ir com mais frequência a Valença para pegar fotos com meus parentes ferroviários, com isso criei um grande acervo. Depois de feito minhas maquetes no ano seguinte minha esposa sugeriu que montasse um museu em Valença com tudo aquilo. **Em minhas andanças por Valença, fui à casa do Sr. Sebastião Victor, que foi um dos fundadores do museu para trocarmos fotos, na ocasião ele me falou de um sonho que ele tinha, que era montar um museu ferroviário em Valença, então eu perguntei se ele tinha alguma coisa para isso e ele me levou nos fundos da casa dele para me mostrar o que ele tinha, ele guardou tanta coisa na época da desativação em 1972, ele guardou muito molde de fundição da oficina, peças de locomotiva, de trem de passageiro, fotos, muita coisa e eu lhe disse que ele já tinha tudo para montarmos o museu, vamos agora arranjar um lugar, tentar na prefeitura, foi ali que começou a ideia do museu.** Na semana seguinte, voltando a Valença marquei uma reunião com prefeito e com o secretário de turismo, apresentamos um projeto que montei junto com Sr. Sebastião Victor e a relação de todas as peças que nós tínhamos, naquela época eu também tinha conseguido algumas peças com primos do meu pai como lampião, motoneta de óleo, por que quando a Central saiu de lá cada um levou uma relíquia da Central para casa, levaram material, uma peça, uma ferramenta e eles me doaram isso para colocar no museu. Mas o prefeito daquela época, Sr. Fernando, disse que era melhor esquecer essa história de ferrovia em Valença por que Valença não tem mais campo para isso e ele não queria museu ferroviário por que vai trazer turista para a cidade e eles sujam a cidade. Eu argumentei que bastaria ter um trabalho de controle para isso, mas ele disse que depois da festa da padroeira a cidade ficava suja. Eu argumentei de novo falando que o turista fazia a economia movimentar e trás fama para a cidade, mas ele insistiu que

queria diminuir isso. Tentei em outras reuniões demovê-lo dessa ideia através do secretário professor Gilberto, mas ele disse que se o prefeito não queria, ele não podia fazer nada, isso foi em 1994, no ano de 2000 teve eleição esse prefeito perdeu a reeleição. **Nesse período entre 1994 e 2000, eu rodava Valença nas casas de ex-ferroviários coletando coisas, numa dessas idas fui ao antigo casarão, que pegou fogo depois, e lá eu conheci o Adriano Novaes que hoje é do INEPAC, contei a ele sobre nosso projeto, isso em 1996, depois disso mantivemos contato trocando fotos e informações de estações e ferrovias.** Quando foi eleito o novo prefeito e convidou a Sra. Regina Mouffron para ser secretária de turismo e ela chamou o Adriano, foi quando ela lhe falou que Valença tinha uma história ferroviária rica e que ela também queria resgatar isso, depois dessa conversa com ela, ele me ligou informando essa ideia dela e deu meu contato para ela, marcamos uma reunião na mesma semana, era março de 2001. Na reunião fomos eu e Sr. Sebastião Victor, levamos o projeto de cinco anos atrás, meu álbum de fotos de Valença, que muito grande, acho que o maior sobre imagens de Valença por que fui até ao Rio de Janeiro quando descobri Guido Motta, um senhor gerente do Banco do Brasil que viajava o Brasil inteiro em suas férias tirando fotos de locomotivas e pátios ferroviários, provavelmente o maior acervo de fotos ferroviárias do Brasil, o acervo dele serviu para ilustrar vários trabalhos sobre ferrovias e livros como o livro do Hélio Suêvo Rodriguez. Guido Motta fazia isso por amor a ferrovia, ele conseguiu até entrar em área de segurança nacional como a CSN para fotografar. Eu tomei conhecimento dele através de um ferromodelista que me informou que o Guido Motta tinha muitas fotos do pátio de Valença feitas em 1968, de onde fiz cópias destas para mim. Voltando para a reunião a Regina me perguntou de que eu precisava, eu disse que precisava de um espaço para montar um museu pois material para isso nós já temos bastante e depois quando montar o museu irão aparecer mais peças divulgando aqui e fora daqui. Ela me perguntou se eu tinha algum espaço em mente, no que lhe respondi que tinha, as salas de cima da atual rodoviária que estavam fechadas e sem uso, eram salas de equipagem de maquinistas, mas que precisavam de reformas. Marcamos de ir lá nas salas com ela e o Adriano, nisso ela autorizou o Adriano entrar em contato com o departamento de obras da prefeitura para que na semana seguinte comessem a reformar aquele espaço, isso foi rápido, o que mais atrasou foi a parte burocrática da prefeitura para liberar aquela área só em setembro conseguimos inaugurar o museu (MARCO ANTONIO SILVESTRE DE SOUZA, 2023, grifo nosso).

Dessa narrativa observamos o modo como vários atores foram mobilizados na criação do Museu Ferroviário. Idas e vindas e sem o apoio necessário do poder público local, várias pessoas permaneceram mobilizadas para reunir material e buscar meios para efetivar a ideia da criação de um espaço de preservação e promoção da memória ferroviária.

A mobilização individual esbarrava, os vários depoimentos apontam nessa direção, na inação do Executivo Municipal em reconhecer a importância do passado ferroviário de Valença. A sorte mudava a depender do grupo político a frente do poder municipal. Até que em 2001 todas as etapas foram vencidas e o Museu foi finalmente instalado.

Fui atrás de mais peças, consegui dois staffs de liberação de trem de uma estação para outra, consegui isso em Água Branca – SP a 584 km distante de Valença, lá também ganhei um engate ferroviário e ambos estão no museu de Valença. Sr. Sebastião Victor lixou as peças dele, envernizou e levamos tudo para montar o museu em setembro. O Adriano conseguiu com o pessoal da prefeitura, fazer algumas mesas de compensado, levou alguns moveis antigos e um quadro do Manoel Esteves, cafeicultor, que foi um dos fundadores da Estrada de Ferro União Valenciana no século XIX. **Na época o museu foi chamado de núcleo de**

**preservação ferroviária de Valença, mas era um museu. Eu falei com o prefeito e Secretária que nós precisávamos ter um CNPJ, isso depois de um ano de criação do museu, na verdade o museu só existe, foi feita uma placa para a inauguração do museu, mas oficialmente o que existia na prefeitura de Valença era núcleo de preservação, mas não me importei com isso, ser chamado de núcleo ou museu, isso era o de menos, o que precisava no momento era criar um CNPJ, criar uma entidade jurídica por que assim conseguiríamos verba no estado para a manutenção do museu. Nesse momento a prefeitura já não estava querendo pagar ninguém para tomar conta do museu, isso depois de um ano de inaugurado, o Sr. Sebastião Victor se ofereceu para ficar no museu, mas pediu que a prefeitura o pagasse pelo menos um salário mínimo. Foi ficando assim meio que de forma clandestina e até hoje o museu não existe, é o Museu Ferroviário de Valença, não está catalogado na associação de museus, não tem registro, é um museu clandestino, existe fisicamente, tem todas as peças registradas. A manutenção do museu sempre foi feita com recursos meu e do Sr. Sebastião Victor, eu sempre fiz parte do museu, quando eu ainda trabalhava e ia ao museu e revezava com ele nos fins de semana, me aposentei em 2012 e depois de aposentado eu ficava lá um mês e um mês e meio cuidando do museu junto com ele. Sr. Sebastião conheceu a minha ferrovia a céu aberto que fiz no quintal da minha casa, por que as guaritas do pessoal da manutenção de linha, no pátio da central entre a estação e as linhas, ficavam encostadas na cerca de minha casa. Sr. Sebastião Victor tinha muita consideração pelo meu pai, eles tinham uma grande amizade, e pelo meu avô também, alias ele era mais amigo do meu avô Sebastião de Souza, por que ele começou a trabalhar, ainda na Central do Brasil, antes do meu pai, ele trabalhou primeiro com meu avô (MARCO ANTONIO SILVESTRE DE SOUZA, 2023, grifo nosso).**

Nessa altura, segundo Silvestre, ficamos sabendo que o Museu foi instalado como um “Núcleo de Preservação Ferroviária”, uma vez que não foram satisfeitas todas as exigências legais para a criação de uma instituição museológica. Mais adiante destacamos a expressão “museu clandestino”, algo que existe na informalidade legal e, mesmo assim, conseguiu cumprir seu objetivo de preservar vestígios de um passado e promover a memória ferroviária e, também, dos ex-ferroviários.

Destacamos anteriormente que apenas em 2005 a Câmara Municipal autorizou que o Executivo Municipal criasse, por decreto, o Museu Ferroviário de Valença. Essa ação segue paralisada desde então.

Na última parte da entrevista com Marcos Silvestre, destacamos a ação da UVAFER naquilo que consideramos uma continuidade das ações de preservação e promoção da memória ferroviária em Valença. A Associação, que analisaremos mais detidamente adiante, vem empenhando-se em recuperar material rodante (carros de passageiros, locomotiva) que tenham uma relação direta com a história ferroviária do município. Observamos que os mesmos sujeitos, que desde os anos 1990 estiveram envolvidos no processo que chamamos de reconstrução da memória ferroviária, envolveram-se na criação da UVAFER e nas ações que vem sendo desenvolvidas desde então.



**Figura 23:** Estado de conservação da Locomotiva adquirida pela UVAFER antes de ser transferida para Valença. Fonte: Acervo de Marcos Silvestre de Souza, s/d.

## Segundo a narrativa de Marcos Silvestre

Em 2017 o Sr. Miguel Pellegrini foi conhecer o museu e a pessoa que está lá o informou que eu era o responsável pelo museu, que eu morava em São José dos Campos e que eu ia lá uma vez por mês, mas que mantínhamos contato direto por telefone. Sr. Miguel foi à Câmara Municipal e descobriu um memorando do prefeito da época e da secretária Regina Mouffron e com minha assinatura pedindo para ao DNIT que eles doassem três carros de passageiros, aqueles que hoje estão em Valença, isso em 2002, um ano depois da inauguração do museu. Eu argumentava com a Regina que só fundar o museu não basta, temos também que trazer os carros metálicos de aço carbono que estão apodrecendo lá em Santos Dumont. Eu já tinha ido lá nas minhas andanças fotografando e nessas andanças eu conheci o responsável por montar o museu ferroviário de Juiz de Fora que me deu a informação sobre os carros de passageiros, depois ele me ajudou também a montar o museu em Valença. Foi assim que o Sr. Miguel entrou em contato comigo e me falou sobre sua intenção de criar uma associação de preservação ferroviária, ele queria fazer uma homenagem à primeira ferrovia de Valença no nome da associação, a União Valenciana, foi então que eu falei com ele que eu, Annibal e o Adriano, estamos com um projeto de escrever um livro sobre as ferrovias em Valença, por que é uma história muito rica, por exemplo, as máquinas têxteis que vieram da Bélgica e da França para montar as primeiras fábricas de tecidos em Valença chegaram até Valença pelos trens. Quando a Central do Brasil encampou a EFUV foram construídas duas oficinas, a 18ª IL, onde hoje é o supermercado e a oficina de locomotivas naquele prédio em frente onde hoje estão os carros de passageiros, a esquerda da estação era a 14ª IL onde trabalharam meu pai e meu avô, e a da direita da estação onde é o supermercado era a oficina de carros de passageiros de madeira, pranchas, bancos, toda a parte de marcenaria era feita ali. Valença foi um parque ferroviário tão importante que fabricava três vezes mais carros que as outras oficinas e os bancos de madeiras eram feitos em Valença, para todas as outras unidades onde fabricavam vagões também. A Central do Brasil montou as oficinas em Valença já em 1910 e logo começaram a fabricar carros de passageiros de madeira e montar locomotivas. Muitos carros de passageiros feitos em Valença foram para a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro –

VFFLB, na Bahia e ainda tem muitos desses carros por lá com a placa de identificação de origem de Valença datando de 1933 a 1945, todos de madeira. Sr. Miguel Pellegrini me convidou para fazer parte da futura UVAFER e hoje eu sou diretor operacional. Faço parte da UVAFER desde o início, nós fomos em Santos Dumont procurar os carros, pagamos para capinar, contratamos uma empresa para levar para Valença, conseguimos a locomotiva e agora estamos restaurando. Estou sempre nesse movimento, contar essa história da ferrovia para mim é como se fosse uma missão. **Não houve muito apoio ao nosso projeto, muitos falavam que eram apenas ferro velho, outros diziam que esse dinheiro poderia ser empregado em algo mais útil, teve vereador que disse que isso fazia parte do passado e que Valença não precisava mais disso, mas nós persistimos, fizemos campanhas, vendemos rifas, buscamos parcerias e apoios e conseguimos** (MARCO ANTONIO SILVESTRE DE SOUZA, 2023, grifo nosso).

Numa história que parecia se repetir, vemos aqui o trabalho de atores da sociedade civil e a dificuldade inicial em contar com ações do poder público local.

Outro agente que entrevistamos buscando construir esse quadro dos sujeitos envolvidos nas ações de preservação da memória ferroviária foi o Sr. Adriano Novaes, atualmente chefe do escritório técnico do INEPAC em Valença. Indagamos a ele acerca desse movimento que envolveu a criação do museu e o envolvimento da comunidade local. Acompanhemos o relato:

Trabalhei na Secretaria de Cultura e Turismo entre dois mil e um a dois mil e quatro, na época do governo do prefeito Luiz Antônio nessa ocasião a secretária era a Regina Mouffron e a gente teve a ideia de montar um museu ferroviário juntando com outro grande apaixonado filho de Ferroviário que é o Marco Antônio Silvestre e Sr. Sebastião Victor que era ex-ferroviário, juntos pensamos em criar esse museu, a prefeitura na época abraçou, cedeu o espaço que é no segundo pavimento da atual rodoviária Princesa da Serra.

Começamos com um acervo do seu Sebastião que ele tinha guardado na casa dele, começou a formar esse museu com essas peças, ligado a história da ferrovia em Valença, a prefeitura fez um convênio, estava em processo de extinção a antiga RFFSA e nós conseguimos peças do acervo da união, peças de museus ferroviários espalhados pelo estado do Rio de Janeiro. Esse é o núcleo inicial, foi dessa forma que ele surgiu inicialmente com essas três pessoas. A proposta era não só expandir o museu como trazer uma locomotiva pra cidade e vagões, instalar na área da própria praça, onde era o pátio de manobras da ferrovia. Foi assim que nasceu eu não continuei e saí, mas o museu ele continuou de forma precária, com Marco Antônio e Sr. Sebastião Victor, ele existe até hoje e sofreu ampliações.

As outras peças tinha alguma coisa aqui da Prefeitura mapas, móveis, a gente foi recolhendo pra fazer um cenário, a ideia era de ter um mobiliário para compor o ambiente, que lembrasse um gabinete de chefe de estação, já que a gente tinha conseguido alguns objetos. Pesquisamos naquela época, visitamos outros museus e começamos com essa listagem, conseguimos da antiga rede que cedeu peças do museu ferroviário de Juiz de Fora, onde tinha peças inclusive de locomotivas aqui de Valença, mas essa nós não conseguimos, de Campos, foram de três lugares que vieram as peças pra compor, telégrafos, sinos, não sei se tinham algum teodolito, enfim umas peças que vieram, mas que não eram daqui. As do Sr. Sebastião Victor não, aquilo que foi jogado fora e ele guardou, ele teve a sensibilidade de guardar aquilo, ele tinha essa memória afetiva, com a história dele ligada à estrada de ferro guardou isso durante muito tempo no quintal da casa dele e ele cedeu grande parte dessas peças para compor. Outros ferroviários também, a ideia era criar uma associação, até iniciou essa associação de preservação ferroviária, de criar um

núcleo em Juparanã e com isso começou a juntar, ouvir outras pessoas. Então foi assim que ele começou com essa interseção exatamente de envolver as pessoas pra preservar a história da ferrovia em Valença, mas também preservar a memória dessas pessoas que trabalharam na ferrovia, isso foi bastante interessante. Ele há muito tempo sonhava com isso e teve o apoio da secretária na época (ADRIANO NOVAES, 2022).

A partir da fala de do Sr. Adriano Novaes podemos, com segurança, afirmar que as ações da comunidade foram fundamentais para a criação e manutenção do Museu Ferroviário e encará-lo como o embrião das ações que vem ocorrendo atualmente.

Ainda sobre o Museu Ferroviário de Valença acrescentamos as considerações do autor do IAFV, Annibal A. M. da Silva, sobre o espaço do museu e o espaço onde foram instalados os vagões, enquanto lugares de memória se cumprem seu papel de preservá-la.

Ele foi criado pelo Sr. Sebastião que ficou lá, cumpriu bem com ele, naquele contexto, não conseguiram avançar, mas ele era um ex-ferroviário, ficava lá todo dia, foi bom até para ele. Hoje não, hoje já não cumpre. Até porque na região todos os municípios têm buscado se estruturar nessa parte de memória e de museus. Agora o território em si ele tem uma leitura dos vagões, ali eram fabricado os vagões realmente, aqueles vagões saíram dali, só a latária, porque aquilo é bitola larga, aqueles rodantes, acho que não foram feitos ali, só as latarias, mas está ali está ali a memória. Mas é ali também que está a ruína da primeira estação. É ali que ela ficava. Ela ficava exatamente onde estão os vagões. Então não há a memória do período dos vagões que todo mundo lembra, Marcos Silvestre, Sr. Miguel, mas não é a memória mesmo do município, ela tá ali enterrada, que é a Estação da União Valenciana, é onde Dom Pedro desceu e falou que era a Princesa da Serra, na estação ali na hora que desceu e que é o nome hoje da rodoviária, Princesa da serra. Então não há nada que indique, valorize a presença da estação primitiva ali, seria um trabalho de arqueologia? Caberia ali? Talvez, vai achar ruínas dela? Pode ser, seria legal. Porque ela deve ter, ela deve ter pedra ainda lá. Talvez haja algum vestígio, um metro que seja, mas se quer trabalhar com a memória. A União Valenciana foi a oitava ferrovia do Brasil e a primeira de bitola estreita, inaugurou a bitola estreita e fazia vagões, ali tem a memória dos vagões, não tem da estação primitiva que era maior que a atual. Então assim, é o trem da RFFSA, que eles se lembram da central do Brasil e lembram-se da RFFSA (ANNIBAL A. M. SILVA, 2022).

Conforme argumentamos anteriormente, consideramos a iniciativa do Museu Ferroviário – interrompida naquilo que deveria evoluir para uma instituição museológica – a ação pioneira para a reconstrução e promoção da memória ferroviária em Valença. Em diálogo com ele vieram outras ações como a UVAFER que vamos analisar mais adiante.

### **3.3 A Escola Profissional Mario Castilhos**

Os carros de passageiros agora expostos em Valença corroboram para promoção da memória ferroviária na cidade. Reacenderam lembranças, mas também trazem ao conhecimento de gerações mais novas o fato de ter existido uma escola profissional associada

a Estrada de Ferro Central do Brasil, a presença de duas grandes oficinas de reparos, manutenção e fabricação de peças, e também de uma fábrica de vagões na cidade. A memória ferroviária se intensificou em uns e foi despertada em outros, os rastros dessa memória vão surgindo na medida em que as descobertas do passado se descortinam diante dos olhos. Como nos lembra Pierre Nora:

A memória é a vida, sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações. A história é a reconstrução sempre problemática e incompleta do que não existe mais (NORA, 1993, p. 9).

A memória da época em que os trens circulavam pela cidade vem sendo compartilhada por grupos que reivindicam uma identidade ferroviária e industrial para Valença. Se antes, ao passar por construções imponentes e antigas nas imediações da antiga estação de trem já despertava a curiosidade acerca de sua história, agora com a visibilidade advinda com das máquinas ferroviárias, se descortinou o que de fato funcionava dentro dessas construções. Anteriormente o consenso geral era apenas que o conjunto de edificações no entorno da rodoviária eram remanescentes da estrada de ferro, agora essas edificações ganham, cada uma, sua própria história e seu próprio significado, graças à ativação da memória propiciada por alguns grupos. A memória cumpre, nesse caso, papel de colaboradora na construção da história e promotora do patrimônio no sentido de que é preciso conhecer para preservar e valorizar.

Com uma vocação para tudo e para todos, a história oral respeita as diferenças e facilita a compreensão das identidades e dos processos de suas construções narrativas. Todos são personagens históricos, e o cotidiano e os grandes fatos ganha equiparação na medida em que se trançam para garantir a lógica da vida coletiva (MEIHY, 2005, p. 25).

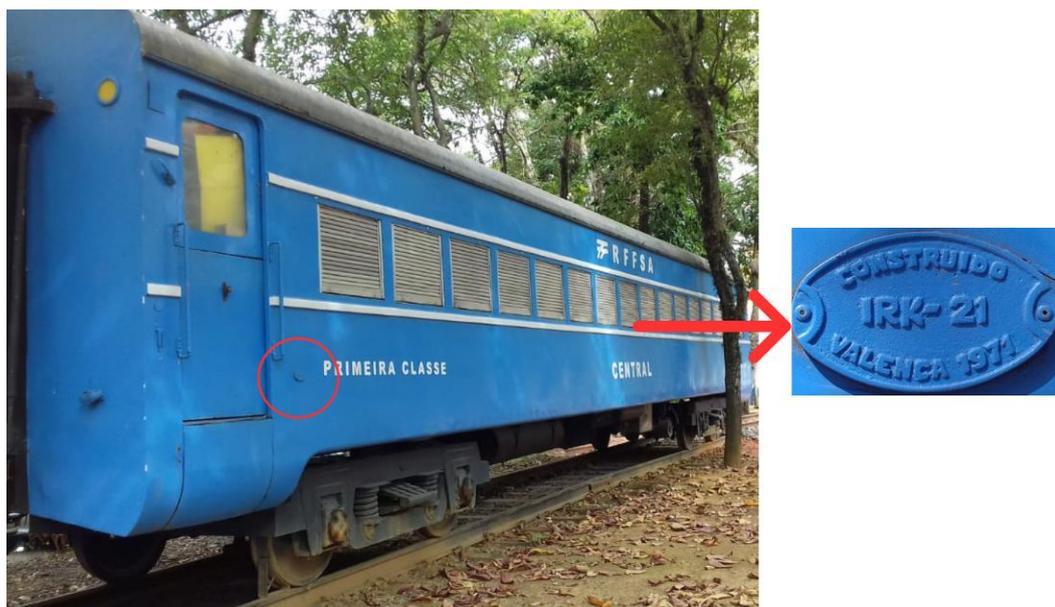
Os grupos e os personagens que vem promovendo a memória ferroviária em Valença, mais do que levantar uma memória, exercem protagonismo enquanto sujeitos da história, suas narrativas colaboram para a escrita da história de espaços que já foram ameaçados de desaparecer, contudo esses espaços agora ganham novos significados para a comunidade ao seu entorno. São memórias individuais e coletivas operando juntas na reconfiguração dos espaços. Pouco, ou quase nada era sabido sobre a existência de oficina ferroviária na cidade, sobre sua dinâmica de produção e a dimensão que esta ocupava no cenário industrial.

A criação de uma oficina ferroviária se dava simultaneamente à criação de uma

estrada de ferro (RODRIGUEZ, 2004). Oficinas de estrada ferro podem ser comparadas a companhias metalúrgicas que fabricam de pequenas a grande peças de uma composição férrea, a palavra oficina nos remete a lugar onde se faz consertos e onde se exerce um ofício, no caso de uma oficina ferroviária, faz-se consertos, manutenção, reparos, montagens fabricam-se todo tipo de peças necessárias para o funcionamento dos trens, desde materiais fixos aos de rodagem, locomotivas, vagões, carros de passageiros, estrutura de pontes e outras tantas denominações que permitem os trens circularem pelos trilhos. Por ocasião da criação da EFDPII é criada uma oficina para suprir toda necessidade de peças e equipamentos necessários à manutenção dos trens e das vias.

Quando da construção da EFD Pedro II, havia na estação da Corte uma instalação para pequenos reparos do material rodante. As primeiras oficinas, ainda provisórias, foram implantadas no início de 1859, em São Diogo (RODRIGUEZ, 2004, p. 23).

As Oficinas da EFCB em Valença iniciaram suas atividades quando a Estrada de Ferro União Valenciana foi encampada pela EFCB em 1910. Fabricavam vagões de madeira, peças e faziam reparos em todo material empregado no trânsito ferroviário, o parque ferroviário de Valença ganhou uma sobrevida na década de 1960 quando a RFFSA abriu a fábrica IRK 14, voltada à produção de vagões em aço carbono, que eram utilizados para transporte de passageiros nas linhas de bitola larga (1,60 metro) (SILVA, 2019).



**Figura 24:** Placa de identificação vagão fabricado em Valença em 1971. Fonte: Acervo do autor (2023).

Os carros levados para Valença foram produzidos em 1971, conforme consta nas placas de identificação fixadas nos chassis (Figura 24), atestando também o local de fabricação. Estavam em um pátio ferroviário na cidade de Santos Dumont, Minas Gerais, e em janeiro de 2017 associados da UVAFER e a MRS Logística S/A, concessionária que tem a guarda dos bens da ferrovia naquele trecho, se encontraram para definir a retirada dos vagões já cedidos pelo DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte.

No caso da oficina ferroviária de Valença, esta servia também de laboratório para que os alunos da Escola Profissional Mário Castilhos tivessem suas aulas práticas, conforme depoimento de um ex-aluno dessa escola Vanderlei Rios Andrade. Desta forma, essas duas instituições, oficinas ferroviárias e escolas profissionais, formavam profissionais com conhecimento técnico ferroviário, para trabalharem nas próprias oficinas e estradas de ferro, bem como para trabalhar em outras empresas.

O ensino técnico voltado para atividades industriais exercidas pelas ferrovias surge concomitantemente com a estrada de ferro, que demandava a necessidade de mão de obra especializada. No livro *História do Ensino Industrial no Brasil*, de Celso Suckow da Fonseca (1986), temos esse panorama:

As estradas de ferro tem tido, através dos tempos, um destacado papel no desenvolvimento do ensino industrial, não só no Brasil como no resto do mundo inteiro. [...] Da Grã-Bretanha, as estradas de ferro espalhar-se-iam pelo resto do globo, incrementado, por toda parte, as trocas de mercadorias e facilitando o aumento geral da riqueza. Por outro lado, surgia, com elas, em vista dos complexos serviços de suas oficinas de reparação, a necessidade imprescindível da existência de mecânicos especializados, o que forçava o incremento do ensino de ofícios e o aparecimento de novos estabelecimentos escolares destinados àquele fim (FONSECA, 1986, p. 211).

A tecnologia empregada nas oficinas e no ensino das escolas técnicas profissionalizantes surgidas em países onde já havia desenvolvimento industrial tecnológico foi sendo aperfeiçoado de modo que atendessem a necessidade de otimizar o tempo de treinamento (FONSECA, 1986). No Brasil, o ensino técnico ferroviário surgiu no início do século XX, já no contexto do EFCB criada em 1890, na cidade do Rio de Janeiro, berço das ferrovias no Brasil.

No Brasil, os trabalhos de formação de artífices para os serviços ferroviários inauguram-se com a Escola Prática de Aprendizes das Oficinas do Engenho de Dentro, da Estrada de Ferro Central do Brasil, fundada a 15 de fevereiro de 1906, graças aos esforços do Eng<sup>o</sup> José Joaquim da Silva Freire, o qual já anteriormente mandara construir um prédio, onde, alias hoje funciona a Escola, para ali instalar um Curso Primário Misto, destinado aos filhos de empregados da Estrada. Em uma sala daquele edifício, sem prejuízo do ensino primário, iniciava sua a vida a Escola

Prática de Aprendizes. Faltava-lhe, por isso, instalações próprias, onde fosse feita a aprendizagem prática, o que motivava a permanência dos alunos nas oficinas gerais da locomoção. Assim surgiu a primeira escola profissional ferroviária do Brasil (FONSECA, 1986, p. 215).

Nas proximidades da Estação do Engenho de Dentro a EFCB constrói moradias para operários e técnicos da estrada de ferro e cria também uma escola para seus filhos, posteriormente as dependências dessa escola abrigariam a Escola Prática de Aprendizes, para suprir a falta de mão de obra especializada (RODRIGUEZ, 2004).

Em Valença o ensino técnico profissional esteve presente nas instalações da EFCB desde a década de vinte do século passado. Duas escolas de ensino profissionalizante voltado para o aprendizado industrial e ferroviário funcionaram em Valença e em momentos distintos e hoje o ensino direcionado para atividades industriais continua presente na vocação do município com a presença do SENAI graças, em parte, a atuação de antigos alunos da escola profissional.

Em 1927, a Estrada de Ferro Central do Brasil, tentava, também difundir o ensino profissional pelas suas oficinas. Entre aquele ano e o de 1929 abriam-se escolas em Lafaiete, Santos Dumont (então Palmira), São Paulo, Governador Portela e Valença. Todas, entretanto, tiveram pouca duração. A ideia não amadurecera naquela Estrada. Só mais tarde as escolas se firmariam (FONSECA, 1986, p. 220).

Essas escolas em um segundo momento de suas histórias mudaram de nome e voltaram a ministrar o ensino técnico com um currículo que contemplasse também o currículo básico comum e assim ampliar a formação de seus alunos.

A 20 de fevereiro de 1945 a central do Brasil fazia funcionar mais uma escola, situando-se em São Gonçalo, no estado do Rio, junto ao Depósito de Sete Pontes, da antiga Estrada de Ferro Maricá, que fora anexada àquela ferrovia. Esta escola foi fechada em 1949. A Central completava sua rede de escolas inaugurando a 27 de março a escola Profissional Ernani Cotrim, em Marquês de Valença, que hoje tem o nome de Mario Castilhos, e a 11 de setembro de 1958 a escola Profissional de Montes Claros (FONSECA, 1986, p. 238).

A Escola Profissional Ernani Cotrim em Valença passa a se chamar, em 1954, Escola Profissional Mário Castilhos. Em 1989 um grupo de ex-alunos dessa escola promoveu, junto à municipalidade, a instalação de um Monumento à Memória dessa escola, na forma de um obelisco, situado próximo às dependências de onde funcionavam a escola e as oficinas, junto à estação ferroviária e atual rodoviária. Nossa pesquisa teve muita dificuldade em localizar documentos acerca do cotidiano dessa escola.



**Figura 25:** Obelisco e Placa “Monumento Memória da Escola profissional Mário Castilhos” que funcionou entre 1954 e 1972. Fonte: Acervo do autor (2023).

A memória eternizada no monumento também está presente nas recordações de ex-alunos da escola profissional que ainda residem na cidade.

[...] Meu nome é Vanderlei Rios Andrade. Hoje eu estou com setenta e sete anos de idade, nasci em Valença e sou filho de ferroviário. Meu pai era maquinista aqui da rede ferroviária de Valença durante muitos anos e era um profissional apaixonado pela sua profissão. Em função de ele ser funcionário da rede ferroviária federal, eu entrei pra Escola Profissional Mário Castilho daqui de Valença, no ano 1959, com quatro anos de curso. Dentro da escola nós tínhamos no primeiro ano todas as cadeiras de oficina. No segundo ano em diante a direção da escola escolhia alunos em função da sua performance em sala de aula e geralmente os melhores em matemática e desenho, eram escolhidos e levados pra área de tornearia, que envolvia mais cálculos matemáticos e desenhos com mais complexidade. Os restantes eram distribuídos através de ajustagem, solda, parte elétrica. Então os alunos eram divididos nesse particular. Passamos os quatro anos estudando de manhã aula teórica e de tarde era oficina. Já o quarto ano era somente oficina. Ali fazia muita peça para rede, peças pequenas dentro da capacidade que a própria escola possuía isso é um marco principal nosso (VANDERLEI RIOS ANDRADE, 2022).

Das lembranças iniciais de Rios, destacamos a ligação e a naturalidade que levava os filhos de ferroviários a estudar na Escola Profissional. Nesse caso, tratava-se de uma reprodução orgânica de mão de obra para trabalhar nas diversas atividades ligadas a operação da linha férrea.



**Figura 26:** Prédio das oficinas da EFCB onde funcionou a Escola Profissional Mário Castilhos. Fonte: Acervo do autor (2023).

As oficinas e a escola operavam juntas tanto na formação dos estudantes quanto na fabricação de peças. Indagamos a Rios sobre o dia a dia e a organização da rotina escolar:

A escola ficava anexa à oficina, tinha uma divisão, porque a oficina era bem grande e a escola eram três salas de aula com os anexos da direção da escola. Ao lado ficava o nosso campo de educação física, que hoje é o campo da Santa Rosa. Ali nós fazíamos educação física duas vezes por semana de sete até as oito, com obrigatoriedade de tomar um banho frio depois e ficava o instrutor tomando conta da turma para tomar banho, botar uniforme e ir para sala de aula. Era uma escola só para rapazes. As turmas eram pequenas, no máximo vinte e cinco, trinta alunos, não passava disso, por que a sala de aula era pequena. E tinha uma prova de seleção para entrar no primeiro ano, aqueles que dentro daquele número a escola poderia absorver.

As aulas práticas eram feitas na oficina, fazia muita peça para trem, nós tínhamos uma espécie de currículo dentro da oficina que tinha uma determinada série de peça para fazer e aprender a trabalhar na máquina, que foi o meu caso na tornearia mecânica. Mas dali para frente, por exemplo, no quarto ano como era só oficina, eu acredito que nós fazíamos muita peça para a própria ferrovia. Já tinha pessoal que estava no último ano do curso e estavam mais profissionalizados, tinham conseguido um cabedal de aprendizado muito maior com condições de fazer essas peças normalmente.

Além da tornearia havia ajustagem, solda elétrica, solda oxigênica oxiacetilênica, tinha também uma área de ferramentaria, uma área de que trabalhava com forja e com derretimento de material, era o pessoal menos qualificado que ia para esse local, por que especificamente não exigia nenhum aprendizado em sala de aula, eram essas áreas.

Não tinha diploma de técnico. Eu não me lembro de ter pegado diploma naquela época. Era um curso ginásial, nas salas de aula você tinha todas as cadeiras que tinha no ginásio comum, matemática, português, introdução ao desenho técnico mecânico, tecnologia mecânica, onde você aprendia tudo aquilo que você tem na oficina mecânica, todo ferramental necessário e teve um período que tinha aula de moral e cívica na época que eu acho que nem existe mais e tinha aula também de música (VANDERLEI RIOS ANDRADE, 2022).

Na rotina da escola permanece sendo reforçada o caráter prático das atividades. Embora, Rios também se recorde de outras disciplinas como matemática, português, moral e cívica e música. Outro destaque nas memórias do ex-ferroviário revela-se na associação entre o estudo na Escola Profissional e a empregabilidade dos ex-alunos.

Enquanto eu estava no segundo para o terceiro ano da escola profissional eu comecei a estudar à noite no Colégio Comercial Cândido Mendes e acabei me formando em técnico de contabilidade. Quer dizer, eu terminei a escola profissional e estava continuando a estudar à noite no Colégio Comercial Cândido Mendes. Eu não cheguei a trabalhar na rede. Mas a grande parte dos meus colegas quando não entravam na rede eles iam pra Siderúrgica de Volta Redonda, era um marco chamativo de editor do pessoal que se formava na escola profissional. Porque na época da minha formatura, a rede já não estava admitindo o ex-aluno com mais frequência como fazia antes. Para você ter uma ideia os primeiros que eram formados entravam na rede automaticamente, passaram-se alguns anos começou a cair a admissão desse pessoal que começaram a procurar outras indústrias para trabalhar. Estudei lá de 1959 a 1962. Meus colegas que falam, que quando chegavam nas empresas e falavam que estudou numa escola profissional, não precisa nem fazer prova, já era admitido porque sabia do nível da formação daquelas escolas. Já era conhecido e era muito respeitado. Minha formação na escola serviu para trabalhar no SENAI, depois de muitos anos eu tive que me reciclar, voltei a estudar novamente com colega meu do SENAI para poder dar aula novamente, foi isso que me deu condições de fazer parte do grupo de professores do SENAI. Nessa área de tornearia, quer dizer, no SENAI se trabalha não só na oficina, mas na sala de aula também, ministra aula de tecnologia mecânica, faz arguição dos alunos, os alunos fazem um roteiro de trabalho para levar para oficina e poder desempenhar a peça que seria destinada para eles. Então os instrutores do SENAI passavam um tempo na sala de aula, outro tempo em oficina, para não ficar totalmente num lugar só, era ao mesmo tempo uma reciclagem para todo mundo (VANDERLEI RIOS ANDRADE, 2022).

Nessa altura da entrevista o Sr. Andrade passa a discorrer sobre a implantação de uma escola profissionalizante do Serviço Nacional da Indústria (SENAI) em Valença. Destacamos que a narrativa de Andrade nos mostra uma continuidade das atividades da antiga Escola Profissional Mário Castilhos, agora nos cursos ofertados pelo SENAI.

Olha, na verdade o SENAI veio pra Valença foi através da Escola Profissional porque nós tínhamos uma primeira reunião dos ex-alunos, que fizemos no clube das Laranjeiras, tinha mais de umas duzentas pessoas, uns duzentos ex-alunos da escola profissional e eu me lembro que nesse dia vários alunos eram chamados, convidados para falar alguma coisa no microfone e um deles disse que estava tentando trazer o SENAI para Valença mas não conseguia porque estava encontrando barreiras políticas em função da administração na época. Ficamos com aquilo na cabeça e começamos a correr atrás e eu particularmente tinha um colega que trabalhava como assessor de um deputado no Rio de Janeiro, eu levei essa questão para o conhecimento dele, assim ao invés de procurar as coisas aqui na prefeitura, digamos assim, um lado político. As coisas começaram a chegar na prefeitura de cima pra baixo, através de um deputado estadual, que estava trabalhando no Rio de Janeiro. **Aí as coisas começaram a fluir, a prefeitura achou muito bom a ideia, cedeu espaço aqui na rua nova para a implantação do SENAI que acabou vindo para cá. A vinda do SENAI para Valença foi graças à organização dos ex-alunos da Escola Profissional Mario Castilho. O ensino era igual da escola, por que**

**seguiam, pelo menos naquela época enquanto eu estava no SENAI, era praticamente o mesmo nível de estudo que é da escola profissional, era na sala de aula fazia um roteiro de trabalho e depois ia para a oficina.**

Eu e outros ex-alunos fomos os professores do SENAI vieram para cá e ajudaram a levantar a escola, com a experiência que eles tinham há muitos anos, são profissionais de primeira grandeza. Está todo mundo aposentado agora. Mas a turma trabalhou tudo junto aqui lembrando os termos da Escola Profissional (VANDERLEI RIOS ANDRADE, 2022, grifo nosso).

Lembramos que a desativação da ferrovia em Valença ocorreu nos anos 1970, a mesma época também foi desativada a Escola Profissional. Desse modo, a implantação do SENAI, nas memórias de Andrade, funciona como uma continuidade da educação recebida na escola em que estudara e que naquele momento ele próprio auxiliara na efetivação. Podemos afirmar que esses agentes da memória atuam não apenas para manter uma memória ferroviária, mas atuam também na sua reelaboração.

**Há uma memória histórica, quando a gente consegue preservar a história da cidade é uma coisa que fica gravada para gerações futuras. Por exemplo, no caso da escola profissional, dentro de muitas peças que nós construímos todo ex-aluno que passa por ali deve pensar: ali naquele vagão deve ter alguma coisa que eu tenha feito. E a própria preservação da vida ferroviária na cidade é muito importante porque leva as pessoas a pensar um pouco sobre a política de voltar a ferrovia no Brasil, que está precisando há muito tempo, mas essa preservação da memória é muito importante.** Valença era muito movimentada porque além da ferrovia na época existiam muitas fábricas de tecidos em Valença, a economia de Valença era muito mais movimentada do que é hoje porque a ferrovia tinha muito funcionário, tinha uma oficina de manutenção muito grande, tinha muito funcionário de toda a categoria e juntando com a classe da indústria fabril a economia da cidade movimentava muito e rodava muito dinheiro aqui. As coisas começaram a cair com a saída da ferrovia da cidade e depois as próprias indústrias de tecido foram sendo eliminadas em função da própria economia do país porque acreditamos que naquela época a invasão de produtos importados foi muito grande, então se vendia aqui um metro de tecido e se comprava uma calça pronta vinda do exterior pelo mesmo preço, as indústrias de tecidos não conseguiram sobreviver. E fora isso eu acredito que as indústrias de tecidos não abraçaram uma modernização que na época se fazia necessária. Por exemplo, a gente comprava naquela época quando era jovem, calça jeans vinda dos Estados Unidos e hoje você vê depois de trinta anos para cá todo mundo usa jeans. Então essa indústria de tecidos que naquela época não abraçaram a fabricação desse novo tecido e fatalmente sucumbiram, foi o caso de Valença (VANDERLEI RIOS ANDRADE, 2022, grifo nosso).

Destacamos anteriormente que a pesquisa sobre a Escola Profissional Mário Castilhos encontrou grande dificuldade pela escassez de fontes documentais. Muitas pessoas abordadas nas instituições visitadas sequer sabem da sua existência. Desta feita, memórias como a do Sr. Andrade e de outros que compartilham com ele a vivência nessa instituição de ensino e o seu papel na reconstrução e promoção da memória ferroviária em Valença.

Na citação o entrevistado faz uma referência: “ali naquele vagão deve ter alguma coisa

que eu tenha feito”; hoje os tais vagões, ou carros de passageiros, estão expostos na praça lateral a estação rodoviária, ocupando um antigo espaço de pátio de manobras e oficinas ferroviárias. A recuperação desse material rodante tem sido a principal tarefa da Associação Valenciana para a Preservação Ferroviária (UVAFER) que, avaliamos ser atualmente o agente mais ativo na promoção do patrimônio e memória ferroviária em Valença.

### **3.4 A União Valenciana para a Preservação Ferroviária – UVAFER**

Objetivando empregar maior dinamismo ao Museu ferroviário de Valença e revitalizar o espaço que outrora funcionaram as oficinas da estrada de ferro, bem como o depósito da EFCB e posteriormente da RFFSA, e desta forma preservar a memória ferroviária, foi instituída a UVAFER em 2016. Esta associação foi idealizada por pessoas da comunidade que partilham um sentimento de preservação da memória e do patrimônio ferroviário de Valença.

Em sua ata de criação, de 18/08/2016, o texto começa apresentando a finalidade desta que é de resgatar a história das ferrovias em Valença e promover ações junto à comunidade com vistas ao desenvolvimento da cidade.

Após rico debate, os membros signatários da lista de presença decidiram fundar neste ato, sob a forma de associação, a União Valenciana para a Preservação Ferroviária, cuja sigla será UVAFER, com a finalidade de resgatar a rica história do período de seu funcionamento através de ações a serem desenvolvidas, junto à comunidade e ao poder público, sempre visando o desenvolvimento do município de Valença (UVAFER, 2016, p. 1).

Em discursos descritos nas atas é explicitada pelo presidente da associação a necessidade de dar continuidade ao trabalho da mesma com a inclusão de novos membros. Ainda na Ata de Criação da UVAFER no artigo 2º “A ASSOCIAÇÃO reunirá pessoas físicas e jurídicas que se interessem por assuntos de preservação histórica e ferroviária” (UVAFER, 2016, p. 1).

Na Ata de reunião da diretoria da UVAFER de 26/12/2018, os membros deliberaram sobre a inclusão de novos sócios efetivos ao quadro de associados da Associação que há tempos prestam relevantes serviços a esta.

O Presidente, Sr. Miguel Pellegrini, iniciou a reunião destacando que a UVAFER vem crescendo significativamente, ampliando seus compromissos com novos projetos, sendo imprescindível a participação e presença constante de todas as pessoas que queiram de algum modo, colaborar com o resgate da história da estrada de ferro em nossa região. Por tais razões, destacou o Sr. Presidente, a inclusão nos quadros da UVAFER dos colaboradores se justifica, sendo uma necessidade

imperiosa para a sobrevivência e o avanço nos trabalhos e projetos da Associação [...] **O Sr. Presidente Miguel Pellegrini manifestou sua satisfação em ver que a UVAFER é um sonho sonhado por muitos e não apenas por um grupo pequeno de valencianos que almeja ver resgatada a história da estrada de ferro e tudo que esta significou para o desenvolvimento não apenas de nossa região, mas de todo o Brasil** (UVAFER, 2018, p. 1, grifo nosso).

O ânimo empregado pelo presidente da Associação e de outros dirigentes é evidenciado ao manifestarem desejo de ampliar o quadro de associados, para que haja fôlego e continuidade dos projetos, visto que percebem mais indivíduos da comunidade valenciana almejando o mesmo. A leitura das atas da UVAFER nos permite conhecer os caminhos traçados pela Associação para uma construção sólida de um projeto de preservação da memória ferroviária, bem como a preservação de bens móveis e imóveis.

Em 08/07/2019, integrantes e demais colaboradores da UVAFER reuniram-se para deliberar sobre projetos a serem desenvolvidos pela Associação, com vistas para o turismo e parcerias com a municipalidade.

O Presidente, Sr. Miguel Augusto Pellegrini, iniciou a reunião fazendo esclarecimentos sobre o evento “Trem do Conhecimento”, que será realizado no dia 12/07/2019, às 14h00min, iniciando os projetos de atividades culturais a serem realizadas nos carros de passageiros. Ainda sobre os carros, foi apresentada a necessidade de obras de adequação para a acessibilidade a cadeirantes e custos dessa adequação. [...] Foi apresentado pelo associado Davi Nogueira Sant’Ana a necessidade de captação de novos associados e a ideia de um trabalho a ser desenvolvido para hotéis e pousadas da região, com apelo cultural e turísticos. [...] O Associado Vicente de Paula Farani, comunicou que em 15 dias, a contar da presente data, irá apresentar o projeto de exploração da área dos carros de passageiros, englobando toda a área: carros, galpões, DETRAN e estacionamento. O vice-presidente da UVAFER, o Sr. Rogério Tabet, informou de contato realizado pelo Sr. Hélio Suzano, Vice-prefeito e Secretário Municipal de Cultura e Turismo como presidente da UNIFAA, Sr. Antônio Carlos Dahbar Arbex, manifestando interesse em instalar em um dos carros de passageiros, um Ponto de Informações Turísticas e apresentou também sua ideia para a captação de parcerias, através de um Projeto de Adoção dos Carros de Passageiros e de seu entorno (UVAFER, 2019a, p. 1).

Os carros de passageiros levados para Valença em 2018, após serem restaurados externa e internamente, e, adaptados com acessibilidade, foram inaugurados junto à comunidade no ano seguinte com um evento que, de forma breve, contou a história da ferrovia no município e da Associação como consta na ata de inauguração dos carros de passageiros.

Às 14h00min, do dia 12/07/2019, na Praça dos Ferroviários de Valença – Canteiro Nestor Ribeiro, foi dado início as atividades culturais a serem realizadas nos carros de passageiros, com o evento, “Trem do Conhecimento: Fazendo História sobre os Trilhos” (UVAFER, 2019a, p. 1).

Percebemos nas atas e nas falas dos associados a constante preocupação com a inserção da comunidade nas ações promovidas pela Associação. A participação da sociedade é primordial para o conhecimento da história, do patrimônio e conseqüentemente a valoração e preservação do mesmo. Ainda sobre a inclusão de novos integrantes na ata da reunião da diretoria de 21/08/2018 é justificada tal necessidade.

O Presidente, Sr. Miguel Pellegrini, iniciou a reunião destacando que a UVAFER vem crescendo significativamente, ampliando seus compromissos com novos projetos, o que impõe a existência de determinados junto à administração. [...] O Sr. Presidente Miguel Pellegrini manifestou sua satisfação em ver que os trabalhos realizados pela UVAFER crescem dia após dia, aglutinando muitas pessoas valencianos ou não que acreditam nos projetos e almejam uma Valença mais bonita, cultural e responsável pela história ferroviária de nossa região (UVAFER, 2018, p. 1).

Em Ata da Assembleia Geral extraordinária, a Associação discute sobre como dinamizar o Museu Ferroviário e apresenta propostas para esse intento, lembrando que essa era uma das intenções previstas no Estatuto Social da Associação (ANEXO C).

Às 16:30h, do dia 16/09/2019 [...] O Presidente destacou que para determinados projetos destinados a constituição do Museu Ferroviário alguns Conselhos Gestores devem estar devidamente estruturados e com representatividade definida, como no caso a gestão Institucional, Gestão de Acervos, Gestão de Projetos Educacionais, Gestão de Comunicação, Gestão de Pesquisa, Gestão de Captação de Recursos, Gestão de Segurança (UVAFER, 2019b, p. 1).

Na ata de 22/06/2020, em ambiente virtual em função da emergência da COVID-19, a Associação delibera sobre as alterações estatutárias, devido às necessidades impostas em âmbito jurídico para dar continuidade a seus projetos, a Associação passa a ser uma OSCIP, e o estatuto é adaptado para as novas necessidades em substituição ao estatuto de 2016, ano da criação da UVAFER.

1. Alteração Estatutária para adequação às normas de OSCIP nos termos da Lei 9.790/90, conforme entendimento de adequação estatutária proferido pela Secretaria Nacional de Justiça, do Ministério da Justiça e Segurança Pública”; Iniciando o Presidente fez breve esclarecimento sobre as razões da necessária alteração estatutária, o que a qualificará como OSCIP – Organização da Sociedade Civil de Interesse Público, viabilizando-a pleitear recursos, equipamentos e apoio Público e Privado ao desenvolvimento de seus objetivos sociais (ATA, 2020, fl. 01).

As alterações referem-se à prestação de contas, com devida publicidade e transparência, destacadas em parágrafo único e no artigo 50, é enfatizada a destinação do acervo patrimonial em caso de dissolução da entidade ou em caso da perda da qualificação

jurídica instituída pela Lei 9.790/99 que regulamenta as OSCIP.

Ainda tratando das alterações estatutárias a ata de 06/08/2020 acrescenta no Estatuto que as atividades de ensino realizadas pela associação enquadrada como OSCIP impõem que as mesmas sejam gratuitas e que tal característica deve ser expressamente prevista no estatuto social.

Parágrafo terceiro: As atividades relacionadas à área de educação serão promovidas gratuitamente pela entidade financiadas com seus próprios recursos, observando-se a forma complementar de participação das organizações conforme previsto no art. 3º, inciso III da Lei nº 9.790/99 (ATA, 2020, fl. 01).

A primeira ação desses sujeitos que igualmente compartilham a responsabilidade de proteger o patrimônio cultural foi resgatar, e aqui a palavra resgatar cabe literalmente, carros de passageiros que foram feitos em Valença nas oficinas da Rede Ferroviária, recuperar esses carros foi o objetivo inicial que culminou com a criação da UVAFER. Estes carros estavam dispersos em vários pátios ferroviários ainda ativos, porém agora sob a responsabilidade de empresas privadas pelo país. O objetivo declarado seria transformá-los em espaços culturais e educacionais para desenvolvimento de projetos de leitura infantil, palestras, minicursos, atividades técnicas culturais, históricas e de meio ambiente, em parceria com escolas públicas e privadas. A UVAFER passou então a apoiar institucionalmente o Museu Ferroviário numa combinação de esforços para (re)construção da memória ferroviária valenciana.

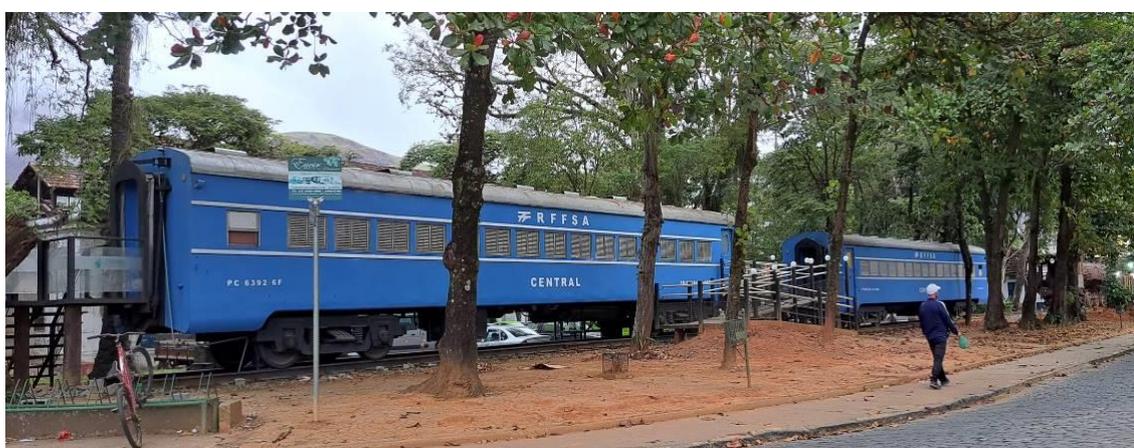


**Figura 27:** Faixa alusiva ao retorno dos carros de passageiros para Valença. Fonte: Acervo do autor (2018).



**Figura 28:** Carros de passageiros no dia da chegada em Valença. Fonte: Acervo do autor (2018).

O Instituto Estadual do Patrimônio Cultural – INEPAC, órgão subordinado à Secretaria de Estado de Cultura do Rio de Janeiro, responsável pelo tombamento do centro histórico de Valença, liberou a área na Praça dos Ferroviários, cuja localização se encontra em área protegida pelo tombamento estadual, para a instalação dos carros. A MRS doou os dormentes e os trilhos para a instalação dos carros. A Prefeitura Municipal de Valença forneceu a mão de obra e as pedras. Também apoiaram o projeto a Câmara de Vereadores, a Associação Comercial e Industrial de Valença, a Fundação Educacional de Valença – FAA e parte da população na captação de recursos para custear os elevados gastos envolvidos no transporte dos vagões.



**Figura 29:** Carros de passageiros de primeira classe restaurados e estacionados na Praça dos ferroviários, canteiro Nestor Fernandes. Fonte: Acervo do autor (2022).

O conjunto de edificações no entorno da estação ferroviária era composto de prédio da estação, depósito, armazéns, oficinas de manutenção e fabricação de vagões e peças, a escola profissional Mario Castilhos e pátio de manobras colocando assim o ramal ferroviário de Valença em posição de destaque junto aos demais da região. “Até o início da década de 1970 Marquês de Valença era um ‘Santuário’ do Vapor da EFCB no Rio de Janeiro, sendo a sede do antigo 10º Depósito” (RODRIGUEZ, 2004). Grande parte desse conjunto material ainda sobrevive.



**Figura 30:** Carro de passageiro de segunda classe restaurado e estacionados na Praça dos ferroviários, canteiro Nestor Fernandes. Fonte: Acervo do autor (2022).

Para ampliar nosso conhecimento de como a memória ferroviária vem sendo operada em Valença entrevistamos o Sr. Miguel Pellegrini, presidente da UVAFER que nos apresenta um pouco de sua história e como se inicia o processo de preservação da memória. Economista por formação, professor aposentado e empresário, Sr. Miguel desde jovem demonstrou interesse em participar e promover ações para a cidade de Valença. Sobre as motivações que lhe despertaram o interesse sobre a memória ferroviária, Sr. Miguel retorna às lembranças de sua infância que foram ativadas em uma visita ao museu. Entrevistamo-lo em 19/09/2022 na sede da UVAFER em Valença.

Bom, na minha infância toda vez que meu pai tinha que desembarcar a mercadoria para nossa casa comercial, eu ia com ele porque eu andava sempre com ele para baixo para cima e aquele barulho de trem, aquele sino chegando, aquele vapor saindo da roda do trem, tudo aquilo me impressionou muito e ficou na minha cabeça esse negócio. Quando eu fui ver visitar o museu, não sei por que, eu me lembrei daquelas histórias e achei que a gente poderia investir mais nessa parte da memória, da nossa memória. Isso foi em dois mil e quinze. Conversando com o Adriano (INEPAC) sobre isso ele falou que fizeram um museu ferroviário exatamente pra

despertar essa memória. Fizeram um trabalho grande pra trazer alguns carros passageiros de madeira, conseguiram os carros, mas depois não houve como trazer e os carros apodreceram lá perto de Santos Dumont, mas ainda tem os carros metálicos que foram fabricados aqui em Valença. Então eu disse: vamos investir nesse museu e trazer esses carros, ele falou: é só procurar, agora não sei mais onde está. Comecei a pesquisar e cheguei a consultar o DNIT, o departamento que geria isso e que me indicaram, fui ao Rio de Janeiro, fui a Belo Horizonte, tudo consultando e cheguei ao ponto de que o patrimônio todo da rede da região estava em Juiz de Fora. O engenheiro chefe responsável pelo patrimônio ferroviário de toda região nos recebeu e informou que sim ele tinha conhecimento de que no pátio lá haviam carros fabricados nas oficinas da Central do Brasil em Valença, mas que seria quase impossível retirá-los. Mas ele teve boa vontade e nos levou até o local. O depósito lá era igual ou um pouco maior que era o de Valença, naquela época haviam três depósitos: Deodoro, Valença e Santos Dumont. Chegando lá conheci o responsável pelo pátio e descobri que era de família de Valença. No pátio vimos que o mato quase cobria os vagões, então pedi a secretária dele para nos arranjar uma firma que pudesse capinar aquilo lá. Ela nos arranjou uma equipe para fazer a limpeza, nós pagamos e pudemos entrar lá para ver os tais carros, começamos a garimpar e achamos os que tinham as placas informando que foram fabricados aqui e assim escolhemos os que estavam em melhor estado para o manejo e transporte. Fizemos o ofício ao DNIT que nos atendeu e tudo documentado (MIGUEL PELLEGRINI, 2022).

Neste trecho da entrevista nos atentamos para a determinação de Miguel e os componentes da associação que não mediram esforços para colocar em prática a meta de trazer os carros de passageiros para Valença. Os desafios pareciam pequenos diante do propósito maior de equipar o acervo do museu com itens que reforçariam a memória ferroviária. No trecho seguinte ele nos descreve com detalhes o processo de retirada dos carros de passageiros, toda logística empregada durante todo o percurso até Valença.

Entre idas e vindas até lá foram umas vinte viagens, eles não acreditavam que íamos conseguir, achavam que como outras pessoas que tinham ido lá antes, quando viam as dificuldades acabavam desistindo. Quando chegou o dia de retirar os carros nós fomos lá para coordenar a retirada, mas tinham uns dez ou vinte carros na frente e mais não sei quantos atrás, então eu conversando com rapaz que é vigia lá ele me falou que conhecia alguém que fazia esse serviço de retirar vagões, então fomos conversar e combinar com essa pessoa, o Neto. Então na semana seguinte ele fez uma logística de como tinha que movimentar com os carros lá para tirar de lá. Depois em conversa com o Neto ele me diz que não adianta querer tirar os vagões com carreta e nem com nada, porque só sai pela linha do trem da MRS, então ele fez outra logística e na logística dele o vagão tinha que entrar uns quarenta metros na linha da MRS, que abriu uma porteira lá para poder fazer manobras. Assim, eu fiz um ofício pra MRS dizendo que em tal dia, tantas horas a gente ia abrir o portão tal para movimentar os nossos carros que tinham sido cedidos pelo DNIT, só assim uma coisa simples. E no dia certo eu fui para lá e chega a equipe da MRS e pergunta o que nós estávamos fazendo lá e por que estávamos querendo entrar na linha da MRS. Nós respondemos, isso aqui é só quarenta metros, é só manobrar e a gente volta fecha de novo, e quando fomos conversar com engenheiro responsável da MRS nos apresentamos e explicamos a situação, acabamos encontrando mais um conhecido de Valença, alguém que frequentava a cidade e tinha amigos aqui, que se prontificou a nos ajudar a resolver o problema. O Neto nos falou que tinha de ter um trator para puxar e manobrar aquela coisa toda, então eu liguei para duas firmas de terraplanagem, mas só uma que tinha trator de roda a outra era de esteira, o Neto estava acostumado a fazer esse serviço para a MRS porque ele morava perto e sabia

como fazer, depois fechamos o serviço com um valor por hora. Assim nós tivemos que correr atrás da associação comercial e uns comerciantes, a fundação e tudo mais, na época todos se entusiasmaram pelo acontecimento, pela causa de retornar a nossa memória e colaboraram. Mas aí veio outro problema, o engenheiro da MRS falou nós estávamos no contra fluxo dele, queríamos trazer os carros para Valença e o trânsito deles era de Valença para lá. O que ele fez foi colocar nossos vagões na cabeça de linha para entrar no circuito da MRS, mas isso ia levar tempo para fazer esse movimento e nesse tempo fomos fazer o reparo em tudo, freios, avaliar toda a infraestrutura de movimento dos carros, que podia sair em cima, por que estava tudo abandonado lá há anos, revisão de freio, enfim a MRS exigiu um estudo (MIGUEL PELLEGRINI, 2022).

A citação longa acima nos mostra todo o percurso para buscar o retorno desse material rodante para Valença. Vimos anteriormente que desde a criação do Museu Ferroviário de Valença havia o desejo de expor esse tipo de bem nos arredores da antiga estação ferroviária. Seus custos e toda a necessidade de articulações políticas impediram a realização. No depoimento de Pellegrini há um aspecto de aventura e sorte para a concretização do projeto.

Na sequência, ele nos revela a ausência de apoio dos demais agentes do município para a realização da empreitada:

Pedimos apoio a todos indistintamente para trazer os carros, mas a prefeitura nesse momento não participou, sempre argumentava que não tinha recurso, não tinha isso, não tinha aquilo. O poder público não se envolveu em nada, só quando nós conseguimos os vagões nós procuramos a Secretaria de Cultura do município, ela estava no final do governo Álvaro Cabral e o secretário estava muito entusiasmado por tudo na área de cultura, abriu lá o espaço para a gente colocar os trilhos, preparamos tudo e chegou no final do governo dele, tudo já estava mais ou menos autorizado. Então o Governo novo que entrou, foi o primeiro mandato do prefeito Fernando não criou problema nenhum, ele só criou problema porque queria que os carros ficassem do outro lado de onde estão hoje, no outro lado da via. E o INEPAC não deixou. Mas antes disso a autorização, documentação, estava tudo certinho para o INEPAC liberar que fosse implantado no espaço cultural ferroviário, os carros de passageiros. O INEPAC não botou nenhum problema, pelo contrário ajudou, só fez questão que a gente mudasse a ideia de um local para o outro e ficou melhor porque tem trânsito de criança. A gente tem que ser justo nas coisas. Porque quando nós trouxemos os carros, eles estavam em pandarecos, tudo precisando de reparos, nessa época, o nosso grupo conseguiu do deputado uma verba razoável para gente pintar os carros, para arrumar tudo (MIGUEL PELLEGRINI, 2022).

A ação dos agentes públicos é iniciada apenas após a UVAFER ter conseguido a doação do material rodante. Na fala de Pellegrini aparecem a Secretaria Municipal de Cultura que auxiliou na instalação dos carros de passageiros no local escolhido e do INEPAC que foi instado a dar as autorizações necessárias, visto que se trata de intervenção em área tombada.

Não podemos dizer que o poder público não está ajudando, eles não participam das coisas. Mas por exemplo, em 2020 nós pedimos a câmara um auxílio e o presidente da câmara renunciou lá nos gastos dele e passou trinta mil reais para a UVAFER para gente melhorar o ambiente lá onde ia plantar grama. Mas esse dinheiro foi pra

prefeitura e quando chegou na prefeitura o DNIT exigiu, para gente ter outros auxílios do DNIT, que nós fossemos transformados em uma OSCIP organização social de interesse público senão a gente não ia mais conseguir nada, nem locomotiva, nem coisa nenhuma. Então nós levamos alguns meses para poder acertar a documentação e hoje nós somos uma OSCIP. Essa transformação criou na prefeitura uma incerteza, ninguém sabe direito qual a relação que pode ter o município com a OSCIP. Para você ter uma ideia, o dinheiro chegou lá em dois mil e vinte, só saiu agora em dois mil e vinte e dois. Depois de muita luta. E o mesmo está acontecendo com a verba que nós ganhamos agora do Governo Federal através do Ministério da Cultura, nós conseguimos uma emenda parlamentar de quatrocentos mil reais para recuperação da locomotiva. E esse dinheiro também veio para prefeitura (MIGUEL PELLEGRINI, 2022).

Ao analisamos a fala do Sr. Miguel nesse ponto, percebemos que houve um significativo avanço nas ações dos sujeitos empenhados na preservação da memória ferroviária desde os anos 1990. A organização da UVAFER e sua transformação em Organização Social de Interesse Público (OSCIP) deu mais dinamismo para a captação de recursos e mais amplitude aos projetos da Associação.

No decurso dos últimos anos, os projetos da UVAFER sofreram alguns atrasos em decorrência da emergência de covid-19. Mas mesmo nesse período, nós acompanhamos as ações que se concentraram na recuperação dos carros de passageiros e da locomotiva 262.

Mas aí veio a pandemia, o projeto cultural que era para desenvolver ali ficou prejudicado. Agora que está começando de novo, agora que a gente está aqui tentando ver se faz parceria com a FAA, um projeto com autistas feito nos carros.

Agora depois da pandemia o prefeito de Barra do Piraí está entusiasmado com Ipiabas, está investindo lá, vieram aqui conversar com a gente para saber como é que nós tínhamos feito pra trazer os vagões e eu fui com eles lá no DNIT, mostrei o caminho, eles perseguiram e botaram também um vagão lá, só que o foi trem prata que está lá que foi nosso, que vinha para Juparanã, está lá em Ipiabas um carro do trem de prata, está parado lá, eles vieram saber como todo mundo quer saber, de vez em quando liga um prefeito perguntando como é que nós fizemos para conseguir isso, então a gente explica tudo direitinho.

A ideia de criar a UVAFER surgiu por que tínhamos que ser pessoa jurídica para trazer os vagões, toda essa estrutura nossa de preservação da memória ferroviária tem que ter uma instituição que a abarque isso e nós temos certa ligação aqui com a fundação desde o passado. E a nova geração aí resolveu dar apoio nós também. Então cedeu o espaço aqui pra nós gratuitamente até que possamos mudar daqui, passou a ser um projeto de extensão universitária, por isso que estamos aqui por causa desse apoio.

Os Carros de passageiros estavam em Santos Dumont e a locomotiva estava em Sorocaba. Esse negócio de procurar locomotiva para lá e para cá, o engenheiro do DNIT ficou com isso na cabeça, um belo dia ele liga lá de Brasília para mim aqui: Seu Miguel tem uma locomotiva lá em Sorocaba, o senhor vai querer? Respondi: Vou, pode ver aí. Então ele preparou a documentação toda para a gente receber locomotiva no papel doado pelo DNIT. Mas aí é que veio a mudança lá no DNIT desses processos todos exigindo que fosse de OSCIP, então essa doação dele foi cancelada e a gente entrou com processo da OSCIP e pedimos pra regular a documentação, até que tem alguns meses nós recebemos a documentação para retirar locomotiva.

**Na realidade esperamos com esse movimento, primeiro recuperar a nossa memória ferroviária. Valença durante um século viveu sobre atividades ferroviárias, cem anos de história, toda a vida econômica da cidade deve ser da**

**classe ferroviária. Estou dizendo isso por que eu me lembro, meu pai era comerciante e todos os comerciantes eram da associação comercial, todos os comerciantes esperavam avidamente o dia do pagamento da central, que era o que injetava dinheiro na cidade.** Inclusive a região, aqui em Valença na época que eu era jovem, não existia desemprego, todo mundo era empregado, tinha salários altos, todo mundo vivia direitinho, famílias inteiras. A agropecuária, Valença foi a maior bacia leiteira do estado do Rio de Janeiro, saiu o trem, ficou problemático, teve o êxodo rural e foi acabando.

Nossa ideia mesmo é fazer daquele local ali onde nós estamos colocando esse material ferroviário num centro cultural. Acabar com aquele estacionamento lá, pegar aquele galpão em frente onde está o DETRAN e transformar num museu. Porque não tem acessibilidade e não havendo isso, no contexto hoje do Ministério da Cultura, tem que ter todas as vantagens para realmente ser caracterizado como um museu. Então nós estamos pleiteando do prefeito ocupar aquela área toda ali daquele galpão onde era a parte de ferramentaria da Central onde está o DETRAN e fazer ali o museu. Incorporar esse material ferroviário que estamos trazendo com o material permanente de lá e fazer uma parte museu interna, uma parte do museu externo e anexar isso tudo no museu. Porque tendo essa anexação, vamos ter uma pessoa jurídica própria que pode reivindicar na Secretaria de Cultura benefícios. Para se ter uma ideia, nós fomos à Secretaria de Cultura do Estado e a secretária falou olha aqui tem muito dinheiro, o não tem é projeto então se vocês fizerem essa função e tiverem um projeto, mandamos pra vocês três milhões de reais para recuperar aquele prédio (MIGUEL PELLEGRINI, 2022, grifo nosso).

Miguel Pellegrini, expressa acima um amplo projeto de reconstrução da memória ferroviária em Valença. Esse objetivo decorre de um duplo movimento: um saudosismo dos tempos quem que pessoas e mercadorias circulavam sobre os trilhos e a memória afetiva que liga muitos dos sujeitos envolvidos ao passado ferroviário da cidade.

Não se poderá reviver aquele tempo que está irremediavelmente perdido. Mas todo o investimento parece buscar materializar o passado e reparar o “erro” que foi o fim do transporte ferroviário no município através da perpetuação da memória ferroviária cujo valor é atribuído em cada peça, cada vagão ou carro de passageiro e agora na última aquisição da UVAFER que foi a locomotiva 262 que se encontra em processo de restauração.



**Figura 31:** Locomotiva 262 estacionada junto aos carros de passageiros adquiridos em 2018. Fonte: Acervo do autor (2022).



**Figura 32:** Locomotiva 262 em processo de restauração. Fonte: Acervo Marco Antonio Silvestre de Souza (2023).



**Figura 33:** Locomotiva 262 em processo de restauração. Fonte: Acervo do autor (2023).

O conjunto de construções no entorno da praça Dr. Paulo de Frontin situada em frente ao terminal rodoviário, chama a atenção por possuírem características tão diferentes dos

demais prédios. Contudo falta sinalização indicativa que contenha informações sobre esses prédios.

A atividade turística como consequência da preservação desses espaços é prevista também nas atas e estatutos da UVAFER. Em seu artigo 15, o Estatuto Social estabelece: Promover a conservação e preservação do patrimônio físico e cultural ferroviário, bem como desenvolver as ações necessárias, no sentido de obter e recuperar bens móveis e imóveis de interesse da Associação e desenvolver a estrada ferro para atividade turística ou de lazer, nos termos da Lei 9.790/99.

O responsável pelo escritório técnico do INEPAC em Valença apresenta suas considerações sobre o papel da UVAFER e o trabalho desenvolvido por esta na preservação da memória ferroviária.

Houve mudança de governo e eu fui trabalhar em outra coisa, mas o museu continuou existindo, depois surgiu essa proposta da UVAFER liderada pelo professor Miguel Pelegrini que abraçou essa causa da memória ferroviária com muita empolgação e conseguiu bons resultados. A história da ferrovia ela é muito recente, foi na década de 70 a extinção dos trilhos e o último trem em Valença, é uma história muito fresca na memória dos valencianos e a ferrovia teve um papel fundamental no desenvolvimento da cidade tanto no século dezenove como no século vinte. Chegou um período que Valença fabricava vagões e algumas pessoas mais antigas falam que a decadência de Valença começa com o fechamento da fábrica de vagões, o primeiro passo é exatamente quando fecham. O setor que fabricava esses vagões era para bitola larga, eles não andavam nos trilhos em Valença, eram vagões de aço carbono, que o professor Miguel através da UVAFER conseguiu trazê-los de volta, foi uma coisa muito importante porque tem muitas pessoas que trabalharam na fabricação desses vagões e que ainda estão vivos. Isso é de suma importância, pela importância que a ferrovia teve na cidade, na economia da cidade e na história de muitos valencianos. A UVAFER conseguiu trazer os vagões, agora conseguiu trazer uma locomotiva e está com outros projetos ligados a educação também, estou acompanhando, não diretamente, não tenho ligação com a UVAFER, mas acompanho por trabalhar no INEPAC, a praça e todo aquele conjunto é tombado pelo estado, foi tombado em dois mil e quatro, os vagões foram instalados exatamente nessas praças tombadas, há um projeto de revitalização daquela área e daquele conjunto arquitetônico ferroviário para fins culturais, fins ligados a memória ferroviária. Só a edificação em si já é isso, representa isso, a preservação dessa memória ferroviária, mas de uma forma de readequação do espaço voltado pra espaços culturais por que depois os prédios mudaram de função. A estação passou a abrigar a rodoviária, as oficinas viraram fábricas e enfim e o pátio ali foi ajardinado com a praça chamada Praça dos Ferroviários que faz homenagem a quatro ferroviários, eu acompanho através do próprio INEPAC que é o órgão fiscalizador e que promoveu o tombamento daquela área (ADRIANO NOVAES, 2022).

Sobre a atuação do poder público, Adriano Novaes se posiciona:

Eu tenho críticas, na falta de políticas públicas, porque não é só manter, mas é manter esse patrimônio e estabelecer uma relação da comunidade para quem esse imóvel foi tombado, não se tomba por tombar, tomba pra alguém, para uma

comunidade que aquilo na verdade, o tombamento está ligado muito ao significado que aquele imóvel tem. Claro, técnica construtiva, edificação ou objeto em si, mas muito mais, a história contida naquele imóvel ou naquele objeto (ADRIANO NOVAES, 2022).

Enquanto agente da memória que esteve ligado ao poder público, Novaes destaca que a preservação do patrimônio vai além da proteção legal que pode ser conferida pelos órgãos públicos. O tombamento passa pela validação do valor intangível que é conferido pela comunidade.

Ao finalizarmos esse capítulo, trazemos o último recorte da entrevista com Edna Victor.

De verdade eu quero muito agradecer você, à sua disponibilidade por ter levantado essa questão da memória ferroviária, eu entendo que é muito importante esse trabalho, vai ficar registrado e acho que vai ter alguém lá na frente que vai olhar e vai falar: aqui aconteceu isso, isso, isso. É importante esse registro, penso que tudo deveria ficar registrado em algum lugar para que as pessoas pudessem ter acesso. **Que não fosse só as nossas memórias que fossem coisas que pudessem ser escritas ou digitalizadas, mas que interessem pelas pessoas e pelas questões das memórias dos vários lugares num país que está, entre aspas, desmemoriado.** Que venham outras entrevistas, que venham outros materiais, outros livros, outros processos e que as pessoas possam de certa forma, pensar em sua própria história, porque a história da ferrovia ela é uma história nossa também. Ela ainda ela é muito forte ainda em Valença, nos filhos dos ferroviários, nos netos, nos bisnetos, então ela ainda vai perdurar por um bom tempo. As pessoas vão olhar o vagão e falar: olha meu avô que fez ou meu bisavô, o tio ou então falar do pai trabalha agora na MRS, ou na supervia. Não se trata de voltar a Maria fumaça no carvão, não é isso. Nós estamos falando de acessibilidade também, porque quando você lida com a questão da ferrovia, você lida com a acessibilidade social, todas as pessoas podiam andar de trem e hoje as pessoas estão impedidas não podendo andar de ônibus, estamos numa situação que é muito caro, o trem ele é econômico, ele carrega tantas coisas e pessoas num custo muito baixo (EDNA VICTOR, 2022, grifo nosso).

Além das memórias e dos objetos e bens imóveis, Edna fala da importância das pessoas. Daqueles que viveram as experiências e as guardam, ressignificam e transmitem. A memória sempre estará sujeita à história, mas deve ser juntar aos documentos e imóveis nesse processo de valoração e preservação.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta dissertação apresentamos os processos de (re)construção da memória ferroviária no município de Valença. A presença do transporte ferroviário na cidade, símbolo do progresso e da modernidade para a época, ainda hoje se mantém através dos prédios das estações e das paradas de trem e outras construções, reforçando junto aos moradores próximos estas memórias que não foram apagadas. Essas comunidades convivem com esses espaços suscitando nas mesmas um desejo de manter essas memórias vivas através de suas narrativas, que fazem parte da construção de sua história e de sua identidade. As narrativas conferem a esses espaços o status de guardiões da memória, lugares que são portadores de parte da memória e da história de suas vidas.

A comunidade Valenciana conviveu por mais de um século com a presença dos trilhos que atravessavam todo seu território, as ferrovias que cortaram o município de Valença desde meados do século XIX até a década de 70 do século XX foram responsáveis por impulsionar a economia local em suas diversas fases. A dinâmica da cidade e seus distritos era imposta pelos apitos dos trens e das fábricas e por isso fez parte da identidade da comunidade.

Desde a desativação da linha férrea de transporte de passageiros, a comunidade passou a conviver e ressignificar os vestígios materiais desse passado ferroviário que muito contribuiu para o desenvolvimento econômico local.

A presença das edificações ao redor da praça da atual estação rodoviária (antiga estação ferroviária) chama atenção por suas características e técnicas construtivas, tão diferentes das construções modernas. Entretanto passam despercebidas pela maioria dos usuários que diariamente passam por aquele espaço por falta de uma educação patrimonial junto à população e por falta de sinalização dos prédios e sítios históricos daquele conjunto tombado pelo INEPAC. Desta forma, não é possível para o cidadão fazer uma leitura correta de sua própria história contada através das ruas, praças e prédios. Nesse sentido, a UVAFER contribui para que essa identidade de uma cidade industrial e cujo progresso advindo por meio do transporte ferroviário seja identificado pela população local e pelos que passam por lá.

Ao tratar o patrimônio ferroviário local reforça-se o lugar central que esses vestígios ocupam na promoção e (re)construção de uma memória coletiva sobre as ferrovias de Valença. A atribuição de valor e o reconhecimento de um patrimônio industrial como um bem cultural se processam na medida em que há uma ressignificação dos vestígios materiais que servem de testemunhas de um passado significativo e portador de identidade para uma

comunidade, tendo em vista que rememoram períodos de desenvolvimento e prosperidade, aliados à ideia de progresso vivida outrora.

O trabalho nas ferrovias e o modo de fazer nessa atividade revelava-se uma atividade que era passada de pai para filho por várias gerações, garantindo a oportunidade de emprego estável. O patrimônio ferroviário composto por edificações, trilhos, locomotivas, vagões, carros de passageiros, peças e outros itens, estão inseridos em um vasto patrimônio industrial. Patrimônio este que é ressignificado como bem histórico e cultural na medida em que traduzem um modo de fazer e de viver. São vestígios materiais e imateriais de uma atividade profissional presente na cidade e desta forma vão lhe conferindo uma identidade.

Um bem histórico e cultural não é algo isolado dentro de um espaço urbano, ele participa da vida da sociedade seja pela sua função e, portanto, a sua interação com a comunidade, seja por sua influência na paisagem. O patrimônio ferroviário de Valença testemunhou, por mais de um século, as transformações sociais da comunidade. O transporte inicialmente que era para transportar a riqueza da cidade, o café, passa também a transportar passageiros, mudando a dinâmica da locomoção. Os apitos dos trens alertavam e despertavam a noção do tempo. O ofício do ferroviário, desde aquele que coloca os trilhos até aquele que conduz as máquinas, se traduz por um processo cultural da atividade industrial.

Observamos nas últimas décadas um crescente desejo de preservar o patrimônio cultural e ferroviário em Valença. A partir da noção de lugares de memória propusemos analisar os processos de reconstrução dessa memória na cidade, em espaços como o Museu Ferroviário de Valença e a UVAFER.

O processo de tombamento do centro histórico foi iniciado pela sociedade civil após um incêndio em um dos casarões centenários da cidade datado de 1855, e demolição de dois outros prédios centenários, sendo que um destes fazia parte do conjunto de armazéns da estação de trem. Um grupo se organizou e entrou com uma ação no Ministério Público para proteger o patrimônio construído. Desta ação culminaram estudos para a proteção do centro histórico de Valença.

Ao utilizar a metodologia da História Oral conseguimos captar de modo mais claro os fenômenos subjetivos. Na pesquisa em História Oral, as entrevistas visam a compreensão do vivido e como essa vivência se materializa na memória individual, busca demonstrar como se dá a construção da memória que opera de forma coletiva.

Mediante as entrevistas realizadas com pessoas da comunidade que vem promovendo ações de preservação do patrimônio cultural e da memória, bem como o patrimônio ferroviário, evidenciamos o caso paradigmático de Valença no qual as ações de salvaguarda

do patrimônio cultural são promovidas por pessoas da comunidade. Através de provocações ao poder público e criação de instituições que preservam a cultura e a identidade local a cidade, através de seus moradores, exerce o papel de proteger o patrimônio. O emprego da memória nas ações preservacionistas exerce de forma decisiva o papel de protagonista nesse processo.

Para culminar nas motivações que levaram os agentes da história em Valença promover ações de preservação, construímos um estudo que inicialmente analisou cada um dos conceitos aplicados por estes como justificativa para a valorização de sua memória e seu patrimônio. Em seus argumentos, estes agentes ou sujeitos da história, trouxeram em suas falas o quão foi importante para eles a experiência da prosperidade, aliada à sensação de progresso e modernidade, advindos com a presença das atividades ferroviárias exercidas no pátio ferroviário de Valença. Suas memórias foram fundamentais para que construíssem uma argumentação de que a cidade possui uma rica história das ferrovias, uma história que não está nos livros didáticos, mas está presente na memória. Para além de preservar as construções e os espaços, esses sujeitos históricos querem preservar a memória e a identidade.

De forma breve apresentamos uma contextualização histórica das estradas de ferro que operaram em Valença e das atividades desempenhadas pela ferrovia desde meados do século XIX até a década de 1970. Por fim trouxemos as memórias destes agentes para elucidarmos como a memória opera de forma diferente naqueles que possuem o mesmo objetivo.

Buscamos situar na história as pessoas comuns que partilham as mesmas lembranças e experiências. E como essa partilha propicia a construção de identidade, ao mesmo tempo compreende o reconhecimento das identidades como patrimônio cultural. Nesse sentido, nossa pesquisa produziu uma reflexão, um estudo sobre lugares de memória, buscando compreender as simbologias e representações sobre espaços de história e da memória de grupos sociais que criaram estes lugares, ambicionando desta forma identificar as relações existem entre eles.

Para além dos livros nas prateleiras das bibliotecas, dos documentos guardados em arquivos, das fotografias que paralisam um momento, dos grandes museus e dos personagens eleitos pela história, e das mais diversas fontes de pesquisas, esta também é feita de pessoas e suas memórias, quer sejam individuais ou coletivas. São portadoras de outro olhar sobre os fatos, um olhar que não está nos livros, mas sim, em suas lembranças. As memórias traduzem diferentes percepções acerca do mundo e mantê-las ou promovê-las, as mantém vivas. Entendemos que os lugares de memória cumprem a função de não deixar esquecer e que é importante ouvir as vozes dos diversos protagonistas da história.

As narrativas aqui descritas são registros das memórias de personagens locais que vem durante décadas guardando lembranças de suas vivências com os trens e toda atividade ferroviária que outrora se desenvolveu em Valença. Suas iniciativas resultam no estabelecimento de lugares de memória, memória esta fragmentada, mas reconstruída e materializada em objetos, espaço e narrativas. Contudo, está presente nas falas dos agentes da memória em Valença um olhar para o futuro, mais do que lembranças ou saudades de um passado que não voltará, o que os motiva a executar ações de preservação do patrimônio e da memória é a preocupação com o futuro da cidade. Assim como a ferrovia trouxe progresso e prosperidade no passado, no entendimento destas pessoas os atrativos culturais e históricos podem ser convertidos em atrativos turísticos, na medida em que houver políticas públicas que proporcionem isso, entretanto, todos tem a consciência que se não fizerem algo, nada acontecerá.

A criação do museu, o tombamento do centro histórico, assim como outros eventos no sentido de promover e proteger a cultura, na cidade de Valença, são, de modo geral, incentivados por seus moradores, que provocam o poder público e resistem aos apagamentos que constantemente se apresentam.

Estamos falando de que lhes é caro, suas memórias e suas histórias, que merecem ser contadas a fim de compreender a cidade e entender como foram constituídos os espaços que hoje nela existem, a partir de olhares distintos. Ao mesmo tempo percebemos o que suas lembranças retiveram no decurso de suas vidas e igualmente situamos o contexto social, cultural, político e econômico nos quais a cidade está inserida. Suas memórias cumprem o papel de preencher lacunas e dar respostas a questões simples ou complexas, mas que nos permite pensar os espaços urbanos com outras possibilidades. Até mesmo para pensar o futuro, que pode ser almejado a partir de coisas novas, apagando tudo que remeta ao passado ou atribuindo um novo significado e um novo uso para o que ficou do passado, sem apagá-lo.

Concluimos que o patrimônio ferroviário de Valença sofreu riscos de desaparecer a partir do momento da desativação da linha férrea no município. Contudo, diversas ações da sociedade civil, que optou por não os demolir, mas sim, empregar a estes outros significados, garantiram sua conservação. Esta mesma sociedade, que nos momentos de ameaça à integridade dos bens imóveis associados ao patrimônio ferroviário, se colocou a frente mobilizando os órgãos competentes para protegê-los, vem continuamente promovendo ações para preservar e ativar a memória ferroviária em associação com a história local.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTI, Verena. **Ouvir Contar**: textos de história oral. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

AUGUSTO, Walter M. **Direito Econômico das Ferrovias**: análise do processo de desestatização das ferrovias federais brasileiras durante a década de 1990. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, Programa de Pós-Graduação em Direito. São Paulo, 2020.

BRASIL. Decreto nº 8.077 de 23 de junho de 1910. Constitui a Rede de Viação Fluminense. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 1910.

Brasil. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidente da República, [2016]. Disponível em:  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em 02 fevereiro de 2022.

BRASIL. Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990. Cria o Programa Nacional de Desestatização e dá outras Providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 1990.

BRASIL. Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233 de 05 de junho de 2001 e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 2007.

BRASIL. Portaria IPHAN nº 407, de 21 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei nº 11.483/2007. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 2010.

BRASIL. Portaria IPHAN nº 441, de 13 de dezembro de 2011. Torna pública a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, instituída por meio da Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 2011.

BRASIL. Portaria IPHAN nº 17, de 29 de abril de 2022. Dispõe sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º, da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Poder Executivo, Brasília, 2022.

CHOAY, Françoise. **Alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. 4. ed. São Paulo: UNESP, 2006.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro. Por uma história da noção de patrimônio cultural no Brasil. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Brasília: IPHAN, n. 34, 2011.

CURY, Isabelle (org.). **Cartas Patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II 1855-1865**. Petrópolis: Editora Vozes, 1980.

ENNES, Marcelo Alario; MARCON, Frank. Das identidades aos processos identitários: repensando conexões entre cultura e poder. **Sociologias**, Porto Alegre, v. 16, n. 35, 2014.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **O minidicionário da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.

FERREIRA, Luiz Damasceno. **História de Valença (1803-1924)**. Valença: Editora Valença, 1978.

FONSECA, Celso Suckow da. **História do ensino industrial no Brasil**. 5 v. Rio de Janeiro: SENAI, 1986.

GONÇALVES, José Reginaldo dos Santos. **Antropologia dos Objetos: coleções, museus e patrimônio**. Editoração eletrônica. Editora Garamond Ltda: Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: [http://naua.ufsc.br/files/2010/09/antropologia\\_dos\\_objetos\\_V41.pdf](http://naua.ufsc.br/files/2010/09/antropologia_dos_objetos_V41.pdf). Acesso em 20 fevereiro de 2022.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2004.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A, 2005.

HARTOG, François. **Regimes de historicidade**. Presentismo e experiências do tempo. Belo Horizonte: Autêntica Editorial, 2014.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 2017.

HOBSBAWM, Eric J. **A Era das Revoluções – 1789-1848**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2012.

ICOM BR. Comitê Brasileiro do ICOM. **Código de ética para museus do ICOM: versão lusófona**. São Paulo: ICOM BR, Governo do Estado de São Paulo, 2009, 31 p.

IPHAN. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**, 2010.

IPHAN. **Patrimônio Ferroviário**. 2021. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em 20 de maio de 2021.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Tradução de Bernardo Leitão. Campinas: Editora da UNICAMP, 2. ed., 1992.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Ferrovias, Sociedade e Cultura**. Belo Horizonte: Argumentum, 2009.

LOWENTHAL, D.; HADDAD, T. L.; MALUF, R. **Como Conhecemos o Passado**. Projeto História, Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História, v. 17, 2012.

MATOS, Lucina Ferreira. **Estação da Memória**: um estudo das entidades de preservação ferroviária do estado de Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado) – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 2010.

MEDEIROS, Eriknatan Clementino. **Complexo Ferroviário de Valença**: aspectos da História e do Patrimônio Industrial Ferroviário. Dissertação. (Mestrado) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade. Nova Iguaçu, 2019.

MEIHY, José Carlos Sebe Bom. **Manual de História Oral**. São Paulo: Edições Loyola, 5ª ed., 2005.

NOGUEIRA, Antônio Gilberto Ramos. **Diversidade e Sentidos do Patrimônio Cultural**: uma proposta de leitura da trajetória de reconhecimento da cultura afro-brasileira como patrimônio nacional. ANOS 90, Porto Alegre, v. 15, n. 27, 2008.

NORA, Pierre. Entre a história e a memória: a problemática dos lugares. In: **Projeto História**. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História. PUC-SP: São Paulo, 1993.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. O Centenário da ferrovia brasileira: ensaio sobre a elaboração da memória ferroviária no Brasil. In: **Espaço e Geografia**, v. 6, n. 2, 2013.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Memória Ferroviária: perspectivas e desafios na investigação multi e interdisciplinar sobre patrimônio cultural. In: **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho**. São Paulo: Alameda, 2017.

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha**: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2000.

POLLAK, Michael. Memória e Identidade Social. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, 1992.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o Patrimônio Ferroviário**: a memória ferroviária como instrumento de preservação. Dissertação. (Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural. Rio de Janeiro, 2014.

PROCHNOW, Lucas Neves. Memória ferroviária. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. 1. ed. Rio de Janeiro: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015.

RICOEUR. Paul. **A memória, a história o esquecimento**. Tradução de Alain François (et al.). Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

RIO DE JANEIRO. Tombamento provisório do Centro Histórico de Valença. Secretaria de Estado de Cultura do Rio de Janeiro. **Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro**, 01 de

novembro de 2004.

RIO DE JANEIRO. Resolução SECEC nº 22 de 01 de abril de 2019. Determina o tombamento definitivo dos Imóveis que menciona, e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro**, ano LXV, n. 65, parte I, 05 de abril de 2019.

RODRIGUEZ, Helio Suêvo. **A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: O Resgate da sua Memória**. Rio de Janeiro: Open Plus Gráfica e Editora Ltda, 2004.

SANTOS, Renata Conceição Nóbrega. **Aço e Suor pelo Açúcar e em Nome do Progresso: 1ª Seção da Recife São Francisco Railway (Pernambuco, 1852-1859)**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Programa de Pós-Graduação em História. Recife, 2017.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **O Espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil 1870-1930**. São Paulo: Cia das Letras, 1993.

SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário Arquitetônico das Ferrovias de Valença**. Secretaria de Estado de Cultura do Rio de Janeiro. Superintendência de Museus. Valença, RJ: Edição do Autor, 2019.

SOUZA, Jessé. **A Elite do Atraso: da escravidão à lava jato**. Rio de Janeiro: Leya, 2017.

TICCIH. THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Carta de Nizhny Tagil**: sobre o patrimônio industrial. Junho, 2003. Disponível em: <https://ticcih.org/wpcontent/uploads/2013/04/NTagilPortu%02guese.pdf%3e>. Acesso em 10 de maio de 2021.

UVAFER. **Ata de criação, aprovação de estatuto e eleição da diretoria da União Valenciana para Preservação Ferroviária – UVAFER**. Valença, 2016.

UVAFER. **Ata da reunião da diretoria da União Valenciana para Preservação Ferroviária – UVAFER**. Valença, 2018.

UVAFER. **Ata de inauguração dos carros de passageiros**. Valença, 2019a.

UVAFER. **Ata da Assembleia Geral Extraordinária da União Valenciana para Preservação Ferroviária – UVAFER**. Valença, 2019b.

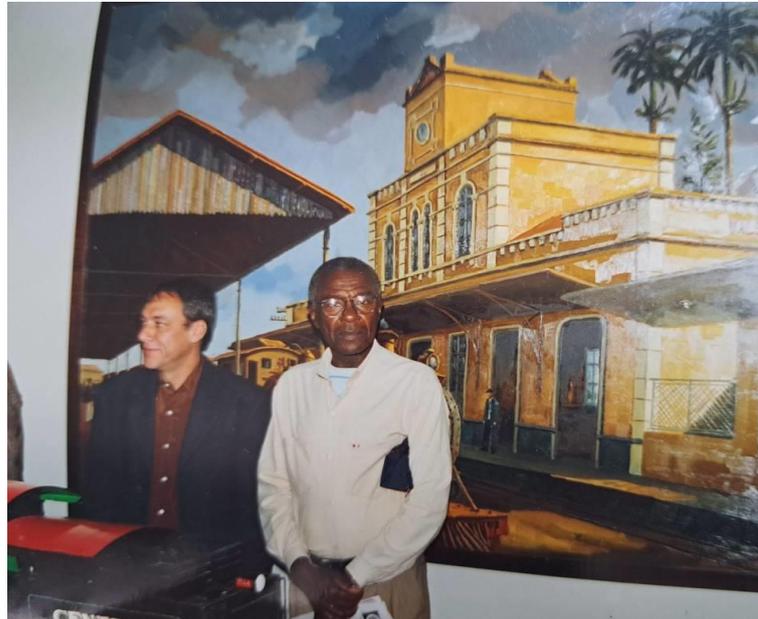
VALENÇA (RJ). **Lei nº 2.198, 26 de setembro de 2005**. Autoriza o chefe do Executivo Municipal a criar o Museu Ferroviário do município de Valença, dando ainda outras providências. Valença, 2005.

VASCONCELOS, Max. **Vias brasileiras de comunicação**. 6. ed. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1947.

VIANA, Joana D’Arc Cesar. **Memória Ferroviária em Vila de Cava: o Direito à Memória na Construção do Patrimônio Cultural da Baixada Fluminense – Nova Iguaçu, RJ**. Dissertação (Mestrado em Patrimônio, Cultura e Sociedade). Nova Iguaçu, 2021.

## ANEXOS

### ANEXO A – CONJUNTO DE FOTOGRAFIAS DA INAUGURAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO MUSEU FERROVIÁRIO DE VALENÇA (2001-2004)



Inauguração do Museu Ferroviário em 20 de setembro de 2001. Sebastião Victor (camisa branca) e Zirlei Ávila, artista plástico autor do quadro ao fundo que retrata a Estação Ferroviária do Ramal Jacutinga. Fotógrafo Ricardo Reis. Fonte: Acervo Adriano Novaes (2001).



Inauguração do Museu Ferroviário em 20 de setembro de 2001. Da esquerda para a direita no primeiro plano: Regina Mouffron, Secretária de Cultura e Turismo; Marcos Silvestre, um dos idealizadores do museu; Adriano Novaes, funcionário da Secretaria de Cultura e Turismo tendo auxiliado na implantação do museu. Fotógrafo Ricardo Reis. Fonte: Acervo Adriano Novaes (2001).



Peças de material rodante (vagões de carga e carros de passageiros). Fotografia Ricardo Reis. Fonte: Acervo Adriano Novaes (2001).



Peças de estação ferroviária e placa de sinalização (sinos e telefone). Fonte: Acervo Adriano Novaes (s/d).



Objetos variados (telefone, campainha, e outros não identificados). Fotografia Ricardo Reis. Fonte: Acervo Adriano Novaes (s/d).



Balança de estação e lanternas de ronda. Fonte: Acervo Adriano Novaes (2002).



Fotografias, documentos pessoais de ex-ferroviários e placa de madeira da estação “Gonçalves Barbosa” do Ramal Jacutinga. Fonte: Acervo Adriano Novaes (2004).



Ambiente que reproduz o escritório do chefe da estação. Fonte: Acervo Adriano Novaes (s/d).

## **ANEXO B - INVENTÁRIO GERAL DO ACERVO DO MUSEU FERROVIÁRIO DE VALENÇA**

Inventário Geral do Acervo<sup>12</sup>

1º Provedor: Sebastião Victor

2º Provedor: Marco Antonio Silvestre de Souza

Valença, 16 de maio de 2012.

Museu Ferroviário de Valença

MUSEU FERROVIÁRIO DE VALENÇA – RJ Data: 16/05/2012

INVENTÁRIO GERAL DO ACERVO

1. MOLDE (1) PARA LUSTRE VAGÃO PASSAGEIRO
2. MOLDE ANEL
3. MOLDE PARA SUPORTE
4. MOLDE PEÇA TRIANGULAR
5. MOLDE DE CILINDRO
6. MOLDE JOGO DE GUIA
7. MOLDE PEÇA LOCOMOTIVA CIRCULAR
8. MOLDE CILINDRO PEQ.
9. MOLDE CILINDRO MAIOR
10. MOLDE CILINDRO/CUNHA
11. MOLDE TAMPA REDONDA
12. MOLDE ANEL RETENÇÃO – 1114
13. MOLDE DENTADO
14. MOLDE MANUAL GRANDE
15. MOLDE MANUAL MÉDIO
16. MOLDE ENGRENAGEM
17. MOLDE MANUAL PEQ.
18. JANELA VAGÃO 2ª CLASSE (A)
19. JANELA VAGÃO 2ª CLASSE (B)
20. MOLDE DE CASTANHA P/ TORNO DE RODA
21. BAGAGEIRO DE CARRO DE PASSAGEIRO
22. MOLDE ANEL JUNÇÃO TUBO EXTERNO VAPOR
23. LAMPARINA DE SOLDA (GRANDE)
24. LAMPARINA DE SOLDA (PEQ.)
25. TRENA
26. MOTOLIA DE ÓLEO LOCO 1014 (Almotolia)
27. MOTOLIA DE ÓLEO (PEQ.)
28. GLAUGADOR (PEQ.)
29. GLAUGADOR (GRANDE)
30. INSTRUMENTO (FERRAMENTA CORTANTE) COR VINHO
31. TRONEIRA PEQ.
32. TORNEIRA GRANDE
33. COMPASSO
34. LINHA NÍVEL E MEDIÇÃO

---

<sup>12</sup> Entendemos que o documento apresentado não constitui formalmente um inventário, sendo apenas um arrolamento que dimensiona o acervo do Museu Ferroviário de Valença.

35. 2 TUBOS DE VIDRO PARA NÍVEL DE CALDEIRA
36. RASPADOR DE MADEIRA
37. PLAINA DE MADEIRA
38. ABRIR FRISO FEMEA E MACHO
39. PEÇA DE MADEIRA TRIANGULAR PARA GALGAR MADEIRA
40. RISCADOR DE MADEIRA
41. MODELO METÁLICO P/CONFECÇÃO DE ENVELOP.
42. RETENSOR DE TRILHO – A
43. RETENSOR DE TRILHO – B
44. ESPÁTULO
45. NUMERAÇÃO (16) CONJUNTO 1 e 6
46. SUPORTE DE COPO
47. COPO DE VIDRO
48. QUADRO DE FOTOS DE LOCOMOTIVA
49. CONJUNTO DE 6 ORNAMENTOS DE MADEIRA VAGÃO 1ª CLASSE
50. QUADRO PLANTA GERAL DA CIDADE DE VALENÇA
51. TIRANTE DE FREIO DE VAGÃO
52. CANO INTERNO DE CALDEIRA DE LOCOMOTIVA
53. QUADRO DE HORÁRIOS
54. PÁ DE LIXO
55. LUVAS DE BORRACHA
56. CORTA FRIO PEQ.
57. TRADO
58. CORTA FRIO GRANDE
59. GARFO
60. CHAVE DE BOCA – P/EMENDA DE TRILHO
61. TAMPA DE GRAXEIRA DOS EIXOS DE TRUQUE
62. GALGA P/SERRA ELÉTRICA DE MARCENARIA---
63. PICARETA
64. MARRETA
65. PLACA PATRIMÔNIO RFFSA
66. FOGÃO ECONÔMICO
67. MOLDE (2) PARA LUSTRE DE VAGÃO DE PASSAGEIROS
68. ESCUMADEIRA
69. PLACA SOREFAME – PORTUGAL
70. SUPORTE P/COADOR DE CAFÉ
71. MOTOLIA (GRANDE) P/LUBRIFICAÇÃO LOCOMOTIVA
72. QUADRO PANORÂMICO EFCB – VALENÇA 1920
73. LAMPIÃO DE CARBURETO
74. PLACA INDICADORA DE BANHEIROS
75. LACRE DE VAGÃO
76. PLACA DE SINALIZAÇÃO DE VELOCIDADE
77. PIA DE CANTO (BANHEIRO CARRO DE PASSAGEIROS)
78. ESTANTE P/EXPOSIÇÃO DE DIVERSOS MOLDES
79. CONJUNTO DE MOLDES DE MADEIRA P/FUNDIÇÃO – TOTAL 20 PEÇAS
80. EXEMPLARES DE PEDRAS DE CARVÃOCOMBUSTÍVEL
81. RETENSOR DE TRILHO
82. CAIXA DE BATERIA (NADIR)
83. CONJUNTO DE (5 TIREFONS)
84. GRAMPO DE TRILHO

85. CONJUNTO DE PREGOS DE TRILHO (12 PEÇAS)
86. PREGO P/FIXAÇÃO TRILHOS
87. PARAFUSO/PORCA – EMENDA TRILHO
88. PLACA DE APOIO
89. PLACA DE VAGÃO AÇO CARBONO CONSTRUÍDO EM VALENÇA
90. PLACA RUDNAP
91. TALA P/ JUNÇÃO DE TRILHOS
92. TALA DE JUNÇÃO P/MUDANÇA DE VIA
93. PLACA ENERGUINVEST
94. PLAINA PEQUENA P/MADEIRA
95. OFÍCIO Nº 238/GAB/2001 SOLICITAÇÃO DE PEÇAS P/MUSEU FERROVIÁRIO
96. QUADRO FOTOGRAFIA LOCO 1147
97. QUADRO FOTOGRAFIA LOCO 1170
98. QUADRO FOTO – XEROX DIVERSAS LOCOMOTIVAS
99. PAINEL FOTOS DIVERSAS E JORNAL – LOCOMOTIVAS
100. LANTERNA SINAL DE COMPLETO
101. RELÓGIO DE LOCOMOTIVA
102. PAINEL DE MANUTENÇÃO DE VIA PERMANENTE
103. PAINEL PLANTA ESTAÇÃO E.F. COMÉRCIO
104. CADEIRA GIRATÓRIA DA CENTRAL DO BRASIL
105. BANCO DE MADEIRA CARRO DE PASSAGEIRO 2ª CLASSE
106. CABIDEIRO
107. BONÉ – AUXILIAR TREM – E.F.C.B.
108. SUPORTE C/3 BANDEIRAS DE SINALIZAÇÃO
109. QUADRO – COMENDADOR MANUEL A. ESTEVES
110. QUADRO – PRESIDENTE GETÚLIO VARGAS
111. QUADRO FOTO COMEMORAÇÃO ENCAMPAÇÃO E.F.U. VALENCIANA
112. QUADRO PEQ. LOCO 1170 – CAMPINAS – SP
113. PAINEL FOTO LOCO 1014
114. QUADRO LOCOMOTIVA 31 DR. ENG. CARVALHAES
115. QUADRO MISSA PELA MORTE PRESI. JOHN KENNEDY
116. PAINEL FOTO JORNAL – GUIA PACOBAÍBA
117. PAINEL FOTO TREM TURÍSTICO MIGUEL PEREIRA
118. PAINEL FOTO LOCO 322
119. PAINEL REPORTAGEM JORNAL – HISTÓRIA PASSA PELO ENGENHÃO
120. FURADOR DE PAPEL
121. ALMOFADA (A) P/CARIMBO
122. ESCRIVANINHA
123. ALMOFADA (B) P/ CARIMBO
124. CARIMBO
125. QUADRO PEQ. FOTO LOCO – R.S.M.
126. SINO – CHATITANOOGA
127. APITO DE MADEIRA LIIL TOOT
128. TINTEIRO E.F.C.B.
129. CARIMBO
130. BANQUETA
131. PAINEL FOTO LOCO 1194
132. ARMÁRIO DE LIVROS
133. 2 BAQUETAS BATERIA – PROF. MÁRIO CASTILHO
134. PAINEL FOTO LOCO 1170

135. PAINEL LOCO 42
136. PAINEL FOTO LOCO 42 (ROTUNDA)
137. PAINEL FOTO LOCO 215
138. PAINEL FOTO LOCO Nº 30
139. PAINEL FOTO LOCOMOTIVA – BARONESA
140. PAINEL FOTO LOCO – US. AMÁLIA
141. QUADRO FOTO LOCO 206
142. QUADRO FOTO LOCO 1170 – MOLDURA BRANCA
143. QUADRO FOTO LOCO 353 – CENTRAL
144. QUADRO LOCOMOTIVA 693
145. QUADRO LOCO 1194
146. QUADRO LOCO 411
147. QUADRO PAINEL REPORTAGEM (HISTÓRIA SOBRE TRILHOS)
148. QUADRO LOCO 400
149. LANTERNA SINALIZAÇÃO – (SEBASTIÃO BRINCO)
150. MODELO TRILHO CROMADO
151. QUADRO PINTURA ESTAÇÃO VALENÇA – E.F.C.B.
152. MAQUETE COMPOSIÇÃO FERROVIÁRIA
153. MÁQUINA OLIVETTI LINEA 98 DATILOGRAFIA
154. RÉPLICA DE MECÂNICO DA E.F.C.B.
155. MAQUETE ALMOXARIFADO – CONVERSA LOCOS – VALENÇA
156. LETRA “O” PLACA BARBOSA GONÇALVES
157. PLACA P.N. APITE
158. CHAVE E(I)NGLESA Nº 18
159. FERRAMENTA PARA PRENSAR MADEIRA
160. SUPORTE DE MADEIRA ENVERNIZADA C/ 3 BANDEIRAS
161. CAVALETE PARA APOIO DE VAGÃO EM RECUPERAÇÃO
162. LETRA “R” PLACA BARBOSA GONÇALVES
163. CASTANHA DE ENGATE
164. PEDAÇO DE TRILHO 50
165. ENGRENAGEM DE FERRO
166. PORCA GRANDE
167. PLACA DE APOIO
168. PLACA FNV
169. 3 PEÇAS TALA ISOLANTE DE TRILHO
170. ALAVANCA
171. VENTILADOR
172. TRADO 2
173. VASADOR
174. GRAMINHO
175. SAPATA DE FREIO
176. BIGORNA
177. PICARETA
178. JOGO CHAVES DE BOCA (7 PEÇAS)
179. REPUXO
180. PEGA-MÃO (VERDE)
181. TALA DE JUNÇÃO DE DESVIO
182. TALA DE JUNÇÃO DE TRILHO (42)
183. COLHER DE PEDREIRO
184. LIMA

185. CADEADO
186. CORTA-FRIO 2 PEÇAS
187. MARRETA – 2 PEÇAS (VERMELHAS)
188. PLACA (QU)KILÔMETRO 211
189. PICARETA – ENXADÃO
190. PLACA K(QU)ILÔMETRO 166
191. BOIA DE CAIXA D'ÁGUA
192. CONJUNTO SUPORTE RODÍZIO DE PORTA (2 PEÇAS)
193. ISOLANTE LOUÇA LINHA TELEGRÁFICA (5 PEÇAS PEQ)
194. MARTELOS
195. PEGAMÃO 2
196. PREGO DE LINHA 2 (PEÇAS)
197. ARCO DE PUA
198. ISOLANTE LOUÇA (GRANDE) 2 PEÇAS
199. COXINHA TRAVA DA AGULHA (A.M.V.)
200. SAPATA DE FREIO (1)
201. SAPATA DE FREIO (2)
202. PICARETA VERDE
203. DISCO DE ESMERIL (ESMIRILHADEIRA) E.F.C.B.)
204. CAIXA COMPONENTE STAF (2 PEÇAS) VERMELHA
205. TALHADEIRAS (3 PEÇAS)
206. SUPORTE DE CORRENTE DE VAGÃO
207. QUADRO LOCO 1401
208. QUADRO LOCOMOTIVA E.F. RIO DAS FLORES
209. QUADRO REPORTAGEM NA REVISTA FERROVIÁRIA
210. QUADRO C/PROPAGANDA TREM CRUZEIRO DO SUL
211. QUADRO AGRADECIMENTO DE TURISTA DE CAMPINAS
212. QUADRO PÁTIO FERROVIÁRIO 1920 – 1924
213. PAINEL TREM DOS INCONFIDENTES
214. PAINEL FERROVIA DO VINHO
215. MODELO DE RODA (PEQ) P/FUNDIÇÃO
216. ESTABILIZADOR
217. LAMPIÃO – DIETZ
218. BANDEIRA VERMELHA
219. STAF – A
220. EXTINTOR DE INCÊNCIO
221. MOLDE DE POLIA P/FUNDIÇÃO
222. STAF – B
223. FOTO (QUADRO) ESTAÇÃO DE STA RITA DE JACUTINGA
224. QUADRO FOTOS INTERIOR CARRO IMPERADOR D. PEDRO II
225. QUADRO FOTO VISTANTE TIO MICA – BARRA MANSA
226. QUADRO JANELA – CARRO PASSAGEIRO
227. BANDEIRA DO BRASIL
228. LANTERNA DE SINAL FIXO NA ESTAÇÃO (50)
229. QUADRO REPORTAGEM A VALENCIANA
230. QUADRO CENTRO PRESERVAÇÃO HIST. FERROVIÁRIA RIO DE JANEIRO
231. QUADRO FOTO TREM PAGADOR
232. PAINEL REPORTAGEM – LOCO BARONESA – FOLHA DO TREM
233. BANCO DUPLO DE COURO – VAGÃO 1ª CLASSE
234. PAINEL FOTO LOCO 302

235. PAINEL FOTO ADOTE UMA LOCOMOTIVA
  236. PAINEL FOTO LOCO 68 (FRESIMBRA)
  237. PAINEL FOTO LOCO Nº 1
  238. BANCO DE VAGÃO 1ª CLASSE (VERDE)
  239. PAINEL FOTO LOCO 68
  240. QUADRINHA LOCO 332 – TREM DAS ÁGUAS
  241. QUADRO – PRIMEIRA CORINTIOS 13, HOJE
  242. LANTERNA DE RONDA – DOMINGOS DOS SANTOS
  243. LANTERNA DE RONDA – SEBASTIÃO VICTOR
  244. CAMISA BEGE RFFSA SR 3
  245. CAMISA LARANJA SR 3
  246. CAMISA ESCOLA PROF. MARIO CASTILHO1968
  247. SUPORTE REVISTAS
  248. CAIXA DE VIAGEM – 223 CR – 7
  249. JANELA VAGÃO ENCOMENDA A
  250. JANELA VAGÃO ENCOMENDA B
  251. JANELA VAGÃO ENCOMENDA C
  252. JANELA VAGÃO ENCOMENDA D
  253. JANELA VAGÃO ENCOMENDA E
  254. MEIA-LUA DE VENTILAÇÃO DE PORTA
  255. DORMENTE DE MADEIRA
  256. DORMENTE DE MADEIRA (GR)
  257. CAMISA BEGE (SR 3)
  258. TERNO AGENTE DE TREM (EFCB)
  259. QUADRO PAINEL (LOCOS) 1194 – 1191
  260. QUADRO ASSOCIAÇÃO DOS APOSENTADOS DE VALENÇA
  261. QUADRO TREM TURÍSTICO MIGUEL PEREIRA
  262. CAMPAINHA ANUNCIADORA DA CHEGADA DO TREM
  263. QUADRO – CARRO DE PASSAGEIRO – E. F. RIO DAS FLORES
  264. PAINEL FOTOS XEROX – LOCO 1195 – 1144
  265. QUADRO FOTOS (2) ESCOLA PROF. MARIO CASTILHO/CARRO BAGAGEM (E.F.R.F.)
  266. CERAMICA (PINTURA) LOCOMOTIVA
  267. QUADRO PAINEL (8 FOTOS) LOCO 327 – LEOPOLDINA
  268. QUADRO CONSTRUÇÃO FERROVIA – RIO DE JANEIRO
  269. QUADRO – FOTO PONTE VERA CRUZ
  270. QUADRO XEROX REPORTAGEM O GLOBO
  271. QUADRO CONSTRUÇÃO FERROVIA – E.F. CARAJÁS
  272. QUADRO PARA USÓ DO APARELHO SIMPLIFICADO PROVA TRÍPLICES
- 1939
273. PAINEL XEROX PONTES E VIADUTOS
  274. QUADRO FOTOS JOÃO HONÓRIO
  275. QUADRO FOTO LOCO U 5 – B
  276. QUADRO FOTO LOCO SP – 18
  277. PAINEL LOCO 1424 OURO PRETO
  278. QUADRO ACIDENTE LOCO 1195
  279. PLACA ESTAÇÃO “BARBOSA GONÇALVES”
  280. BRAÇO DE ILUMINAÇÃO
  281. PORTA BATERIA TELÉGRAFO
  282. QUADRO LOCO 155

283. QUADRO TREM GUAPIMIRIM  
284. “ “ “  
285. QUADRO LOCO 327 GUAPIMIRIM  
286. QUADRO LOCO Nº 1  
287. QUADRO LOCO MOGIANA  
288. QUADRO TREM GUAPIMIRIM  
289. QUADRO FOTO ESTAÇÃO PENTAGNA  
290. QUADRO FOTO TREM GUAPIMIRIM  
291. QUADRO FOTO LOCO 1401 – VALENÇA  
292. QUADRO LOCO DIVERSA – CENTRAL  
293. QUADRO LOCO 760  
294. FOTO MAQUINISTA VALDÍLIO GOMES  
295. QUADRO FOTO LOCO (1172)  
296. QUADRO FOTOS – LOCO 1401/ESTAÇÃO VALENÇA  
297. QUADRO FOTO ENGENHEIROS/FUNCIONÁRIOS EFCB  
298. QUADRO LOCO 327  
299. QUADRO TREM GUAPIMIRIM  
300. “ “ “  
301. “ “ “  
302. “ “ “  
303. QUADRO FOTO FISCAL MAGALHÃES  
304. QUADRO FICHA FUNCIONAL  
305. QUADRO MANUTENÇÃO LINHA CARAJAS  
306. QUADRO CARRO METÁLICO CONSTRUÍDO EM VALENÇA ESTACIONADO  
EM STOS DUMONT  
307. QUADRO LOCO 363  
308. QUADRO XÉROX RECIBO DE COMPRA  
309. QUADRO LOCO 206  
310. QUADRO FOTO ESTAÇÃO BARÃO JUPARANÃ  
311. QUADRO IDENTIDADES EFCB  
312. PLACA LOCOMOTIVA U5-B  
313. PLACA LOCOMOTIVA SD-18  
314. PAINEL FOTO ESTAÇÃO BARÃO JUPARANÃ  
315. QUADRO FOTO AÉREA, FÁBRICA FERREIRA GUIMARÃES E FERROVIA  
316. QUADRO FOTO FANFARRA ESCOLA PROFISSIONAL MARIO CASTILHO  
317. QUADRO IDENTIDADE RFFSA (5479)  
318. QUADRO “ RFFSA (1968)  
319. QUADRO “ EFCB – VALÉRIA  
320. QUADRO “ EFCB – WILDER  
321. QUADRO “ EFCB – MANSUR  
322. QUADRO “ EFCB – Sr. CARLINHO – 7358  
323. QUADRO CARTÃO CAP DOS FERROVIÁRIOS – 2677  
324. QUADRO CARTÃO “ “ “ 40917  
325. QUADRO IDENTIDADE RFFSA – JOEL  
326. QUADRO CARTÃO – CENTRAL FERROVIÁRIO CLUB  
327. QUADRO CARTÃO CIA BRASILEIRA SINALIZAÇÃO  
328. QUADRO CARTEIRINHA EFCB (48532)  
329. QUADRO CARTEIRINHA EFCB (902)  
330. QUADRO CARTEIRINHA EFCB (40598)  
331. QUADRO IDENTIDADE EFCB ORMINDA

332. QUADRO IDENTIDADE EFCB SALVADOR BELLOTI
333. QUADRO PASSE RFFSA EFCB – 1960
334. QUADRO FOTO – ESTAÇÃO E. FERRO UNIÃO VALENCIANA
335. QUADRO CARTEIRINHA IDENTIDADE – FAMILIA SYLVIO VIEIRA
336. QUADRO FOTO ESTAÇÃO VALENÇA – 1978
337. QUADRO FERROVIA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS
338. QUADRO IDENTIDADES PROVISÓRIAS FAMÍLIA SEBASTIÃO VICTOR
339. QUADRO FOTO FAMÍLIA JOÃO LOPES – ESTAÇÃO PENTAGNA
340. QUADRO FOTO ESTAÇÃO VALENÇA
341. PAINEL FOTOS PENTAGNA/ALBERTO FURTADO
342. RECIBO DE TELEGRAMA
343. QUADRO – PERSONALIDADES FERROVIÁRIAS
344. QUADRO ESTAÇÃO BELHO HORIZONTE/TREM ELÉTRICO
345. CAPACETE SEGURANÇA
346. DEPÓSITO BATERIA O CAPACETE DE SEGURANÇA
347. QUEPE DE CONDUTOR DE TREM – WILSON MAGALHÃES
348. ISOLANTE DE LOUÇA – (BRANCA)
349. QUADRO DE VIDRO – CARRO METÁLICO Nº P-231 EM VALENÇA
350. EMBLEMA – ESCOLA PROFISSIONAL MARIO CASTILHO – TURMA 1971
351. PLACA IDENTIFICAÇÃO FUNCIONÁRIO
352. SUPORTE DE BANDEIRANTE DE SINALIZAÇÃO
353. INSTRUMENTOS PARA MARCAÇÃO DE TEMPO (VIGIA)
354. MESA PEQUENA
355. MODELO DE RODA (GRANDE) P/FUNDIÇÃO
356. BANCO DE MADEIRA (REVERSÍVEL) CARRO PASSAGEIRO 2ª CLASSE
357. PLACA PN 500m
358. PLACA – 60 TREM DE PRATA
359. CALÇA – CAMISA CINZA RFFSA
360. CATRACA PARA FAZER ROSCA EM CANO
361. GALGA BITOLA DURA 1,60m
362. MESA P/MAQ DATILOGRAFIA
363. QUADRO FOTO LOCO DIVERSA – TENDER VERMELHO
364. BANER – FERROMODELISMO – FRATESCHI
365. QUADRO – TEMA FERROVIA ESCRITO POR NELSOM MEDEIROS
366. QUADRO FOTO PEÇAS DE MUSEU FERROVIÁRIO
367. QUADRO FOTO BARONEZA
368. QUADRO FOTO LOCO 861
369. QUADRO REPORTAGEM – JORNAL O DIA NO ESTADO 16-06-2002
370. QUADRO FOTO LOCO 353 EM SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
371. QUADRO FOTO LOCO 353 – NOSTALGIA A VAPOR
372. QUADRO REPORTAGEM JORNAL LOCAL C/Sr. SEBASTIÃO VICTOR
373. QUADRO TEMA (TRILHOS) HOMENAGEM DE SIMONE NEVES
374. QUADRO FOTO DESCARRILHAMENTO PRÓXIMO A QUIRINO
375. QUADRO FOTO ACIDENTE COM A LOCO 1145
376. QUADRO LOCO 210 – ABPF CAMPINAS
377. QUADRO FOTO LOCO 1408 – EM TRES RIOS – RJ
378. QUADRO FOTO LOCO 206 – CONSERVATÓRIA
379. QUADRO FOTO VAGÃO DE LEITE DA COOPERATIVA RIO PRETO
380. QUADRO VAGÃO PAGADOR EM VALENÇA
381. QUADRO FOTO LOCOMOTIVA 1147 EM QUIRINO

382. PAINEL DIVULGAÇÃO/TRENS/ MUSEU FERROVIÁRIO
383. MODELO DE AGENTE DE ESTAÇÃO
384. PAINEL DIVULGAÇÃO MUSEU FERROVIÁRIO (ENTRADA MUSEU)
385. PLACA “UM SÉCULO DE FERROVIA” MUSEU FERROVIÁRIO VALENÇA
386. PLACA DE INAUGURAÇÃO DO MUSEU EM 20/09/2001
387. QUADRO CARTÃO PASSE ESPECIAL 0637
388. LIVRO TREM DE FERRO – PRESERVE
389. LIVRO CARROS BUD NO BRASIL – 1
390. LIVRO LOCOMOTIVAS ARTICULADAS
391. LIVRO A FORMAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO NO RJ
392. LIVRO FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA
393. LIVRO – UM SÉCULO DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS
394. LIVRO – UMA VIAGEM PELOS TRILHOS DA MEMÓRIA
395. LIVRO – INTRODUÇÃO À MEMÓRIA HISTÓRICA DA EFCB
396. LIVRO – 100 ANOS FERROVIA PARANAGUÁ/CURITIBA
397. LIVRO – INTRODUÇÃO À MEMÓRIA HISTÓRICA DA EFCB – LIVRO AZUL
398. LIVRO – CPTM 1ºs 10 ANOS
399. LIVRO – CPTM 1ºs 10 ANOS
400. LIVRO – ANUÁRIO DAS ESTRADAS DE FERRO
401. REVISTA 1 – NOS TRILHOS DO CAFÉ
402. REVISTA 2 – MALHA FERROVIÁRIA
403. “ 3 – DO VAPOR AO ELÉTRICO
404. “ 4 – PAISAGENS RECRIADAS
405. “ 5 – GENTE DE FERRO
406. “ 6 – EXPRESSO PARA O FUTURO
407. LIVRO FERROVIAS NO BRASIL
408. LIVRO – TREM DE FERRO – PRESERVE
409. LIVRO – PLANO DIRETOR FERROVIÁRIO DA REGIÃO CENTRO-OESTE
410. FILME – LOCOMOTION – PARTES I e II
411. FILME – LOCOMOTION – PARTES III e IV
412. “ - THE GETTYSBURG RAILROAD
413. “ TRENS SEM LIMITE
414. “ DTC – MALLETS AND TEXANS BY THE SEA
415. “ TREM DA AUSTRÁLIA
416. “ EFDTC A LOCOMOTIVA DE VAPOR
417. “ TARZAN – PENNSATION – O CABOOSE
418. “ TRENS SEM LIMITE
419. “ TRILHOS NO RJ – RIO SUL REVISTA
420. FILME STEAM TREN RIDE
421. “ 8444 RIDES AGAIN
422. “ SOUTHERN PACIFIC
423. “ AMTRAK THE SURFLINE
424. “ TRENS SEM LIMITE
425. “ BERKSHIREIS MONTAGE SERIES
426. FILME LOCOS À VAPOR – LUIZ HENRIQUE
427. FILME MARIA FUMAÇA – TUBARÃO – SC
428. FILME TRENS SEM LIMITE
429. FILME AMTRAK CABRIDE
430. LIVRO DE PONTO

**ANEXO C – ESTATUTO SOCIAL DA UNIÃO VALENCIANA PARA  
PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA – UVAFER**

UNIÃO VALENCIANA PARA A PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA – UVAFER

ESTATUTO SOCIAL

CAPITULO I - DA DENOMINAÇÃO, SEDE, OBJETIVO E DURAÇÃO

**Art. 1** - A União Valenciana para a Preservação Ferroviária, com a sigla UVAFER, é uma associação civil, sem fins lucrativos, sem caráter corporativa suprapartidário, doravante denominada simplesmente ASSOCIAÇÃO, com sede na Praça Paulo de Frontin, no 137-A, no município de Valença-RJ, com prazo de duração indeterminado que se regerá por este Estatuto e pelas leis que lhe forem aplicáveis.

**Parágrafo primeiro:** A ASSOCIAÇÃO manterá, após a devida autorização, núcleos representativos em Barão de Juparanã, na Avenida Barão de Santa Monica, nº 350 e em Conservatória, na antiga estação ferroviária.

**Parágrafo segundo:** A Associação poderá instalar outros núcleos de preservação nos demais distritos do município de Valença ou em locais de seu interesse.

**Art. 2** - A ASSOCIAÇÃO reunirá pessoas físicas e jurídicas que se interessem por assuntos de preservação histórica ferroviária, e tem por finalidades:

1. Captar os recursos materiais, financeiros ou outros para a ASSOCIAÇÃO, inclusive os previstos em leis de incentivos culturais;
2. Promover eventos, debates, seminários e exposições artísticas e/ou didáticas e produzir o material de apoio necessário,
3. Interferir junto a entidades públicas ou privadas, para obter apoio aos interesses da ASSOCIAÇÃO;
4. Participar de projetos, programas, tarefas e atividades peculiares que coincidirem com os objetivos da ASSOCIAÇÃO;
5. Celebrar convênios com entidades públicas ou privadas, em qualquer nível, para desenvolvimento de atividades relacionadas com os seus propósitos;
6. Editar, fazer publicar e promover materiais destinados à divulgação e arrecadação de recursos;
7. Divulgar, informar, promover atividades sobre as ações e objetivos da entidade, visando o desenvolvimento da ASSOCIAÇÃO;
8. Buscar um bom relacionamento com os mais variados consulados, associações de grupos de imigrantes e migrantes e outras entidades de representação sociocultural;
9. Promover ações que auxiliem o desenvolvimento social e cultural das populações situadas nos locais em que a ASSOCIAÇÃO atuar.
10. As atividades da ASSOCIAÇÃO serão desenvolvidas mediante a utilização não só de objetos ferroviários que façam parte de seu patrimônio, mas também, de objetos ferroviários de propriedade pública ou privada, com vistas à formação de um museu ferroviário interativo;
11. Dar apoio e estímulo às atividades que sejam compatíveis com os demais objetivos definidos para a ASSOCIAÇÃO;
12. Promover incentivar interlocução entre a sociedade civil e a ASSOCIAÇÃO;

13. Estabelecer um vínculo informal e produtivo entre a sociedade civil e a ASSOCIAÇÃO incentivar a troca de experiências e informações entre a UVAFER;
14. Promover Associações com objetivos de preservação ferroviária;
15. Promover a conservação e preservação do patrimônio físico e cultural ferroviário, bem como desenvolver as ações necessárias, no sentido de obter e recuperar bens móveis e imóveis de interesse da ASSOCIAÇÃO e desenvolver a estrada de ferro para a atividade turística ou de lazer, nos termos do art. 3 da Lei 9.790/99.

**Parágrafo primeiro:** A ASSOCIAÇÃO poderá desenvolver em convenio com instituições de ensino, atividades educacionais pertinentes a área de estudos ferroviários.

**Parágrafo segundo:** A ASSOCIAÇÃO não distribui entre os seus sócios ou associados, conselheiros, diretores, empregados ou doadores eventuais excedentes operacionais, brutos ou líquidos, dividendos, bonificações, participações ou parcelas do seu patrimônio, auferidos mediante o exercício de suas atividades e os aplica integralmente em consecução de seus objetivos sociais.

**Parágrafo terceiro:** As atividades relacionadas à área de educação serão promovidas gratuitamente pela entidade, financiadas com seus próprios recursos, observando-se a forma complementar de participação das organizações conforme previsto no art. 3º, inciso II da Lei no 9.790/99.

**Art. 3** - A ASSOCIAÇÃO tem por objetivo a promoção da cultura, da defesa e da conservação do patrimônio cultural tangível, intangível, natural e artístico relacionado as ferrovias em qualquer lugar do Brasil, em especial no município de Valença, através da participação em movimentos e empreendimentos pertinentes.

**Art. 4** - No desenvolvimento das atividades a ASSOCIAÇÃO observará os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, economicidade e da eficiência e não fará qualquer discriminação de raça, cor, gênero ou religião (Lei 9.790/99, art. 40, I).

**Art. 5** - A ASSOCIAÇÃO terá um regimento interno que aprovado pela Assembleia Geral disciplinará o seu funcionamento.

## CAPÍTULO II - DO PATRIMÔNIO

**Art. 6** - O patrimônio da ASSOCIAÇÃO será constituído pelas contribuições dos sócios, doações, subvenções públicas ou privadas ou de entidades nacionais e internacionais, pelo resultado da aplicação de tais valores outras receitas oriundas de programações especiais e de todos OS e bens móveis e imóveis que ao longo do tempo forem adquiridos ou doados para a ASSOCIAÇÃO.

**Parágrafo único:** A prestação de contas das despesas realizadas pela ASSOCIAÇÃO se fará pela Diretoria, que dará ciência aos demais associados, através de comunicado que será afixado em local visível e de fácil acesso, na sede da entidade, após verificação e aprovação do Conselho Fiscal.

## CAPÍTULO III - DOS SÓCIOS

**Art. 7** - O quadro associativo será composto de sócios fundadores, sócios efetivos, sócios

colaboradores e sócios beneméritos.

**Parágrafo primeiro:** Serão considerados sócios fundadores aqueles que compareceram à Assembleia de Constituição no dia 30 de julho de 2016 cujos nomes estão relacionados no anexo da ata de fundação.

**Parágrafo segundo:** Serão efetivos aqueles que aderirem à ASSOCIAÇÃO, em qualquer momento, mediante prévia inscrição na sede da entidade, devidamente aprovados pela Assembleia Geral, limitando-se ao número de 20 membros.

**Parágrafo terceiro:** No caso da vacância de um membro (sócio efetivo), poderá ser substituído por outro pretendente, desde que aprovado pela Assembleia Geral. Parágrafo quarto: Do quadro de sócios fundadores e efetivos será eleita a Diretoria.

Parágrafo quinto: Serão sócios colaboradores aqueles que, de qualquer forma, contribuam regularmente com serviços voluntários, para o bom andamento das atividades da ASSOCIAÇÃO ou contribuir financeiramente com a instituição, e constitui um quadro indeterminado de sócios.

**Parágrafo sexto:** Poderão existir sócios colaboradores especiais que são as entidades de preservação da memória bibliográficas e patrimoniais ferroviários, que oferecerão subsídios analíticos e logísticos para o desenvolvimento "individuado" da Associação, para suas atividades associativas, conserto e contexto coletivo da preservação ferroviária, em nível nacional.

**Parágrafo sétimo:** Serão considerados sócios beneméritos, as pessoas físicas, jurídicas ou entidades que venham prestar colaboração relevante ou efetuar doação valiosa à ASSOCIAÇÃO e a seus objetivos e que sejam referendadas pela Assembleia Geral.

**Parágrafo oitavo:** A ASSOCIAÇÃO, no desenvolvimento das suas atividades poderá receber contribuições mensais ou semestrais com valores e critério estabelecido pela diretoria.

#### CAPITULO IV - DOS DIREITOS, DEVERES E PROIBIÇÕES DOS SÓCIOS

**Art. 8** - São deveres comuns a todas as categorias de sócios:

1. Defender os interesses da ASSOCIAÇÃO, bem como zelar pela observância do disposto no Estatuto Social e normas fixadas pela Assembleia Geral e pela Diretoria;
2. Renunciar à prática de atividades contrária às finalidades da ASSOCIAÇÃO.

**Art. 9** - Os diretores que não comparecerem sucessivamente a 03 (três) reuniões consecutivas ou a 05 (cinco) intercaladas, sem motivo relevante, terão seus cargos declarados disponíveis, por decisão da Assembleia, mediante deliberação tomada por 3/4 (três quartos) dos sócios presentes.

**Parágrafo único:** A substituição do cargo declarado vago será efetuada por nome indicado pela Diretoria referendado pela Assembleia Geral na primeira seção que houver.

**Art. 10** - E vedado a todo e qualquer sócio, bem como aos administradores, tomar parte em nome da ASSOCIAÇÃO em quaisquer manifestações diversas aos interesses da ASSOCIAÇÃO, de caráter político, partidário, religioso ou racial.

**Art. 11** - A Assembleia poderá excluir dos quadros sociais qualquer sócio que:

1. Pratique atos contrários às finalidades da ASSOCIAÇÃO;
2. Danifique propositalmente e comprovadamente o acervo da ASSOCIAÇÃO;
3. Utilize indevidamente o nome da ASSOCIAÇÃO ou de seus associados;
4. Tenha um procedimento inadequado nas dependências da ASSOCIAÇÃO.

**Art. 12** - A Assembleia Geral pode, a qualquer tempo, destituir o Diretor que tiver atividade não condizente com o Estatuto da ASSOCIAÇÃO. Parágrafo único: A substituição do Diretor destituído será efetuada de acordo com o disposto no Artigo 32.

**Art. 13** - São direitos dos sócios fundadores: 1. Participar das Assembleias Gerais, com direito a voto; 2. Votar e ser votado para qualquer cargo da Diretoria e Conselho Fiscal; 3. Participar ativamente da vida da ASSOCIAÇÃO, apresentando ideias, sugestões ou projetos que entenderem de interesse social.

**Art. 14** - São direitos dos sócios efetivos:

1. Votar e ser votado para qualquer cargo da Diretoria e Conselho Fiscal;
2. Participar das Assembleias Gerais;
3. Trazer sugestões para ampliar a atuação da ASSOCIAÇÃO;
4. Apresentar projetos e propostas à direção.

**Art.15** - São direitos dos sócios colaboradores:

1. Adentrar a Associação com o intuito de colaborar em atividades que essa desenvolva, desde que devidamente autorizado pela direção da ASSOCIAÇÃO e cientificado pela direção da mesma, recebendo um título de sócio colaborador;
2. Nas assembleias, não terão o direito de voto, poderão, no entanto, opinar sobre os assuntos pertinentes, usando o direito de voz.

**Art. 16** - São direitos dos sócios beneméritos:

1. Apresentar projetos subvencionados, patrocínios, recursos financeiros, estudos e pesquisas;
2. Optativamente, contribuir financeiramente com a associação recebendo a critério a diretoria o título de benemérito;
3. Divulgar a ASSOCIAÇÃO na Imprensa de modo geral;
4. Nas assembleias, não terão o direito de voto, poderão, no entanto, opinar sobre os assuntos pertinentes, usando o direito de voz.

**Art. 17** - São deveres dos sócios fundadores e efetivos:

1. Cumprir e fazer cumprir as disposições estatutárias e acatar as decisões emanadas da Assembleia Geral;
2. Participar das reuniões convocadas e cumprir as incumbências que tiverem aceitado em prol da ASSOCIAÇÃO;
3. Manter atualizados seus endereços na secretaria da ASSOCIAÇÃO;
4. Comparecer às Assembleias, na forma do art. 21, parágrafo único do presente Estatuto;
5. Participar ativamente com a prestação de serviços voluntários à ASSOCIAÇÃO, através da solicitação da Diretoria da entidade quando justificada tal necessidade;
6. Manter em dia o pagamento da contribuição financeira quando houver essa disposição.

## CAPITULO V - DA ADMINISTRAÇÃO

**Art. 18** - A ASSOCIAÇÃO será administrada por:

1. Assembleia Geral;
2. Diretoria;
3. Conselho Fiscal.

**Parágrafo único:** A Associação poderá criar uma acessória técnica constituída por pessoas físicas ou jurídicas que possam dar suporte as decisões administrativas nas diferentes áreas em que se fizerem necessárias, aprovadas pela diretoria com ou sem remuneração.

**Art. 19** - Não serão passíveis de remuneração, bonificação, distribuição de lucros ou qualquer outra forma de vantagem pecuniária, por parte da ASSOCIAÇÃO, os membros da Assembleia, da Diretoria e do Conselho Fiscal pelo exercício de suas funções estatutárias.

## CAPÍTULO VI - DA ASSEMBLEIA GERAL

**Art. 20** - A Assembleia Geral é o poder soberano da ASSOCIAÇÃO, sendo constituída pelos sócios fundadores e efetivos, em gozo de seus direitos estatutários.

**Art. 21** - As Assembleias Gerais Ordinárias realizar-se-ão nos quatros meses seguintes ao término do exercício fiscal, e as Extraordinárias, sempre que houver necessidade.

**Parágrafo único:** Os sócios Fundadores Efetivos Beneméritos NÃO poderão ser representados nas Assembleias mediante procuração.

**Art. 22** - As Assembleias Gerais serão instaladas pelo Presidente ou na ausência deste, pelo Vice-Presidente que, imediatamente, procederá à eleição do Presidente da mesma. Este, por sua vez, indicará um Secretário.

**Art. 23** - A composição da primeira Diretoria se dará em 4 anos e posteriormente a cada 2 (dois) anos e do primeiro Conselho Fiscal em 5 (cinco) anos e posteriormente a cada 3 (três) anos, através de Assembleia Geral Ordinária.

**Art. 24** - As Assembleias Gerais tratarão exclusivamente dos assuntos para as quais foram convocadas em especial para deliberar sobre O Relatório Anual e prestação de contas da Diretoria.

**Art. 25** - As Assembleias Gerais serão convocadas com antecedência mínima de 15 (quinze) dias, por fax, telegrama, telex, meio eletrônico, aviso colocado em lugar visível na sede ou, através de carta dirigida a todos os associados ou publicação em jornal de reconhecida circulação. **Parágrafo único:** Quando da convocação deverá ser destacada a Ordem do Dia, relacionando especificamente os assuntos.

**Art. 26** - A Assembleia Geral Ordinária se reunirá, em primeira convocação, com a maioria simples do quadro e, em segunda convocação, 30 (trinta) minutos após, com qualquer número de sócios presentes.

**Parágrafo primeiro:** Será exigida a presença de maioria absoluta dos associados para deliberar sobre questões que envolvam a essência dos objetivos sociais ou que devam decidir sobre alienações de bens ou alterações do Estatuto.

**Parágrafo segundo:** Da ordem do dia da Assembleia Geral Ordinária constarão necessariamente, as seguintes matérias:

1. Aprovação do relatório e da prestação de contas da Diretoria, após o parecer da Auditoria e do Conselho Fiscal;
2. Eleição dos Diretores, nos termos deste Estatuto;
3. Aprovação do Regimento Interno;
4. Escolha de uma firma de Auditoria idônea para o exercício seguinte;
5. Discussões de assuntos de interesse da ASSOCIAÇÃO.

## CAPÍTULO VII - DA CONVOCAÇÃO DAS ASSEMBLEIAS

**Art. 27** - A Assembleia Geral Extraordinária poderá ser convocada:

1. pelo Presidente da Associação;
2. por 1/3 (um terço) dos membros da Diretoria;
3. pelo Conselho Fiscal;
4. por requerimento assinado por um quinto dos associados (fundadores e efetivos).

**Art. 28** - A Assembleia Geral Extraordinária, convocada pelo Presidente, pelo Conselho Fiscal ou por 1/5 (um quinto) dos associados, se instalará, em primeira convocação, com maioria simples do quadro social e, em segunda convocação, 30 (trinta) minutos após, com qualquer número de sócios presentes, respeitando o disposto no parágrafo primeiro do artigo 27.

**Art. 29** - A Assembleia Geral Extraordinária convocada por associados reunir-se-á com 1/3 (um terço) dos signatários da convocação, em primeira convocação e com qualquer número em segunda convocação, após 30 minutos.

**Parágrafo primeiro:** Das Assembleias Gerais serão lavradas Atas em livro próprio, sendo assinadas pelo Presidente e pelo Secretário e, no mínimo, por 5 (cinco) sócios escolhidos dentre os presentes.

Parágrafo segundo: A UVAFER adotará práticas de gestão administrativa, necessárias e suficientes, a coibir a obtenção, de forma individual ou coletiva, de benefícios e vantagens pessoais, em decorrência da participação nos processos decisórios.

## CAPÍTULO VIII - DA DIRETORIA

**Art. 30** - A Diretoria será constituída por um Diretor Presidente, por um Vice Presidente, por um Diretor Administrativo, por um Diretor Financeiro. Parágrafo único: O mandato da Diretoria será de 2 anos (respeitado o disposto no art. 23). sendo vedada mais de uma reeleição consecutiva.

**Art. 31** - Compete à Diretoria:

1. elaborar submeter Assembleia Geral a proposta de programação anual da UVAFER;
2. executar a programação anual de atividades da UVAFER;
3. elaborar e apresentar à Assembleia Geral o relatório anual;
4. reunir-se com instituições públicas e privadas para mútua colaboração em atividades de interesse comum;
5. contratar e demitir funcionários;
6. regulamentar as Ordens Normativas da Assembleia Geral e emitir Ordens Executivas

- para disciplinar o funcionamento interno da UVAFER;
7. fundar, acompanhar e desativar os Núcleos Constituídos;
  8. solicitar e receber materiais em acervo, por meio de doação, empréstimo, comodato, troca, compra, etc.
  9. prestar informações quando solicitadas sobre as suas atividades ao Conselho Fiscal, Assembleia Geral ou Instituições parceiras.

**Parágrafo único:** Todos os atos que importem em responsabilidade ou obrigação da ASSOCIAÇÃO, tais como as escrituras de qualquer natureza, cheques, promissórias, letras de câmbio, ordens de pagamento, títulos de dívida em geral, contratos, inclusive os de empréstimos e outros documentos não especificados, serão obrigatoriamente assinados:

1. Por 2 (dois) diretores em conjunto sendo um deles necessariamente o Diretor Financeiro ou Vice-Presidente;
2. Ter a anuência e visto do Diretor Presidente;
3. Poderão ser criados novos cargos, ou mesmos extintos alguns deles, a critério da Assembleia Geral.

**Art. 32** - Os interessados em candidatar-se aos cargos de Diretores deverão se organizar em uma chapa;

**Parágrafo único:** No caso de candidatura, deverá ser a chapa registrada, levando em conta os seguintes requisitos mínimos:

1. Já ser sócio da ASSOCIAÇÃO por um período mínimo de 01 (um) ano;
2. Estar em dia com o pagamento das mensalidades ou semestralidades;
3. Ser residente no país em caráter permanente;
4. Ser maior de 18 anos;
5. No caso de candidato a Diretor Presidente deverá ser sócio da ASSOCIAÇÃO há, no mínimo, 02 (dois) anos.

**Art. 33-** O mandato dos membros da Diretoria será de, na 10 gestão, 04 (quatro) anos e nas demais será de 02 (dois) anos, podendo ser reeleito, mais uma vez.

**Parágrafo único:** Excepcionalmente, o mandato da 1ª diretoria terá vigência até o mês de julho de 2020, conforme previsto no artigo 23.

**Art. 34** - Compete ao Diretor Presidente:

1. Representar a ASSOCIAÇÃO, sendo em juízo e fora dele;
2. Coordenar e supervisionar a administração da entidade, procurando dar cumprimento a suas finalidades;
3. Convocar as Assembleias Gerais;
4. Convocar e presidir as reuniões da Diretoria;
5. Assinar, juntamente com o Diretor Financeiro e, no impedimento deste, com o Diretor Vice-Presidente, os cheques e demais documentos necessários ao controle e desenvolvimento da ASSOCIAÇÃO;
6. Propor reforma dos Estatutos à Assembleia Geral;
7. Apresentar as contas da ASSOCIAÇÃO para a aprovação do Conselho Fiscal e depois dar ciência ao quadro social;
8. Propor a perda de direitos a qualquer dos associados (fundadores ou efetivos) quando houver causa substanciada, a qual será lavrada em ata, referendada por maioria simples da Assembleia;

9. Decidir, juntamente com o Diretor Financeiro, sobre os investimentos dos recursos da ASSOCIAÇÃO, destacados para ações específicas;
10. Quaisquer decisões de quaisquer diretores deverão ser apreciadas pelo presidente, que poderá aprová-las ou não.
11. Estimular e liderar a ASSOCIAÇÃO e sua Diretoria;
12. Promover a ASSOCIAÇÃO junto às Instituições e entidades nacionais e estrangeiras;
13. Assinar com Diretor Financeiro e no seu impedimento com outro Diretor, OS contratos de cessão de comodato, termos de permissão de uso e termos de doação de materiais ferroviários, imóveis e outros bens que forem cedidos à ASSOCIAÇÃO;
14. Implantar, organizar e administrar juntamente com os demais Diretores as estradas de ferro turístico-culturais.

**Parágrafo único:** São ainda atribuições do Diretor Presidente:

1. Administrar a ASSOCIAÇÃO e adotar providências de caráter urgente e inadiável, em nome da entidade, submetendo-as, posteriormente, ao referendo da Diretoria, na primeira reunião ordinária subsequente;
2. Organizar e dirigir os serviços de secretaria;
3. Assinar correspondências da ASSOCIAÇÃO quando aquelas não envolverem questões financeiras/administrativas;
4. Ter sob sua guarda os livros de atas das reuniões da Diretoria e das Assembleias Gerais as correspondências, os documentos da secretaria e o arquivo da ASSOCIAÇÃO;
5. Receber e atender, na medida do possível, as reivindicações dos sócios.

**Art. 35** - Compete ao Diretor Vice-Presidente:

1. Substituir o Diretor Presidente nos casos de impedimento;
2. Celebrar convênios com órgãos financiadores e entidades congêneres em nome da ASSOCIAÇÃO, juntamente com o Presidente;
3. Em conjunto com o Presidente, resolver sobre os interesses das pessoas físicas ou jurídicas em explorar o espaço da ASSOCIAÇÃO;
4. Contratar serviços e obras para a melhoria da ASSOCIAÇÃO, em conjunto com o Presidente e, mediante autorização do Diretor Financeiro, desde que observadas a lei de preservação ambiental, cultural e o acervo patrimonial histórico de bens móveis e imóveis.

**Art. 36** - Compete concorrentemente ao Diretor Administrativo:

1. Acompanhar e executar as decisões da Diretoria;
2. Arrecadar as mensalidades ou semestralidades dos sócios se houver as taxas, bem como demais contribuições efetuadas à ASSOCIAÇÃO;
3. Secretariar as reuniões da Diretoria e das Assembleias Gerais;
4. Tratar da redação, secretaria, leitura e transcrição de atas, das correspondências, das comunicações aos sócios, bem como demais atribuições correlatas;
5. Manter em dia o fichário dos sócios;
6. Cuidar do processo de admissão de novos sócios. Parágrafo único: O diretor administrativo poderá criar estrutura própria, mediante aprovação prévia da Diretoria.

**Art. 37** - Compete concorrentemente ao Diretor Financeiro:

1. Emitir recibos relativos a pagamentos das despesas da ASSOCIAÇÃO e recebimento de toda espécie;
2. Fornecer dados financeiros (receita e despesas) para atuação do Conselho Fiscal;

3. Organizar e dirigir os serviços de tesouraria;
4. Assinar, juntamente com o Presidente os cheques e demais documentos financeiros da ASSOCIAÇÃO;
5. Ter sob sua guarda os cheques, cartões e demais documentos financeiros da Associação;
6. Elaborar, com diretoria, as contas a serem submetidas ao Conselho Fiscal;
7. A representação judicial extrajudicial da ASSOCIAÇÃO para questões de âmbito financeiro, com poderes delegados pelo Presidente, se verificada a impossibilidade de tal representação ser exercida pelo Vice-Presidente.

**Parágrafo único:** As normas de prestação de contas a serem observadas pela entidade determinarão, no mínimo:

- a) a observância dos princípios fundamentais de contabilidade e das Normas Brasileiras de Contabilidade;
- b) que se dê publicidade por qualquer meio eficaz, no encerramento do exercício fiscal, ao relatório de atividades e das demonstrações financeiras da entidade, incluindo-se as certidões negativas de débitos junto ao INSS e ao FGTS colocando-os a disposição para exame de qualquer cidadão;
- c) realização de auditoria, inclusive por auditores externos independentes Se for O caso, da aplicação dos eventuais recursos objeto do termo de parceria conforme previsto em regulamento;
- d) a prestação de contas de todos os recursos e bens de origem pública recebidos pelas Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público será feita conforme determina o parágrafo único do art. 70 da Constituição Federal.

## CAPÍTULO IX - DO CONSELHO FISCAL

**Art. 38** - Compete ao Conselho Fiscal:

1. Examinar os demonstrativos econômicos financeiros da ASSOCIAÇÃO e emitir parecer sobre os balancetes, balanços e contas anuais da Diretoria;
2. Requerer a convocação da Assembleia Geral Extraordinária, em caso dentro de suas atribuições ou em quaisquer ocorrências que a justifique.
3. Opinar sobre os relatórios de desempenho financeiro e contábil, e sobre as operações patrimoniais realizadas, emitindo pareceres para os organismos superiores da entidade.

**Art. 39** - O Conselho Fiscal será constituído de 03 (três) membros da Assembleia, eleitos pelos sócios (fundadores e efetivos), por maioria simples de voto.

**Art. 40** - O mandato dos membros do Conselho Fiscal será de 03 (três) anos posteriormente à primeira gestão (conforme art. 23).

## CAPÍTULO X - DAS ELEIÇÕES

**Art. 41** - No ato de votar, o associado deverá comprovar sua identidade para assinar a lista de eleitores com direito a voto e estar em dia com suas obrigações com a ASSOCIAÇÃO.

**Art. 42** - O Presidente da mesa dirigirá os trabalhos de eleição e apuração, submetendo à Assembleia os casos de dúvidas e questões controversas, tendo voto de qualidade.

**Art. 43** - Após a votação, serão proclamados os eleitos e, a seguir, empossados, após lavratura

em ata circunstanciada, em livro próprio.

**Art. 44** - São elegíveis os sócios fundadores e efetivos, em pleno gozo de seus direitos sociais, observado o disposto nos artigos 13 e 14 do presente documento.

**Art. 45** - O registro dos candidatos a cargos de Diretoria e ao Conselho Fiscal e seus suplentes, a partir da 2ª eleição, deverá ser feito até 15 (quinze) dias antes da Assembleia Geral, da Assembleia Geral, na secretaria da ASSOCIAÇÃO.

**Art. 46** - As eleições serão realizadas por votação dos presentes habilitados a votar.

#### CAPÍTULO XI - DAS ALTERAÇÕES DO ESTATUTO

**Art. 47** - O presente Estatuto poderá ser modificado total ou parcialmente, por maioria absoluta do quadro de sócios fundadores e efetivos, em Assembleia Geral Extraordinária, especialmente convocada para este fim.

#### CAPITULO XII - DOS FUNDOS

**Art. 48** - A ASSOCIAÇÃO subsistirá através de entrada de numerários destinados exclusivamente a desenvolver suas atividades, sob as seguintes formas:

1. Taxa segunda de admissão assembleia paga geral; no ato de ingresso na ASSOCIAÇÃO, quando exigida após a segunda assembleia geral;
2. Contribuições e doações espontâneas de entidades públicas e privadas, assim como de pessoas físicas ou associados;
3. Outras receitas decorrentes da atividade da ASSOCIAÇÃO.

#### CAPITULO XIII- DA LIQUIDAÇÃO DA ASSOCIAÇÃO

**Art. 49** - A ASSOCIAÇÃO entrará em liquidação, extrajudicialmente, se a mesma, notoriamente, cessar suas atividades, nos casos legais, ou por deliberação da Assembleia Geral Extraordinária, e pelo voto de dois terços dos presentes, estabelecendo o modo de liquidação.

**Art. 50** - Em caso de dissolução da entidade, o respectivo patrimônio líquido será transferido a outra pessoa jurídica qualificada conforme art. 4º da Lei 9.790/99, preferencialmente que tenha o mesmo objeto social da extinta.

**Parágrafo único:** Na hipótese de a pessoa jurídica perder a qualificação instituída pela Lei, 9.790/99, o respectivo acervo patrimonial disponível, adquirido com recursos públicos durante o período em que perdurou aquela qualificação, será transferido a outra pessoa jurídica qualificada nos termos da Lei 9.790/99, preferencialmente que tenha o mesmo objeto social.

#### CAPÍTULO XIV - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

**Art. 51** - São nulos e inoperantes em relação à ASSOCIAÇÃO, os atos de coordenadores, procuradores, associados, voluntários ou funcionários, que importem em obrigações ou responsabilidades estranhas aos objetivos sociais, tais como: fianças, avais, ou outras garantias em favor de terceiros.

**Art. 52** - Nenhuma das atividades desenvolvidas na entidade que não estejam a cargo de funcionários contratados, não será remunerada, sendo o exercício de tais funções, considerado trabalho voluntário, nos termos do artigo 10 parágrafo único da Lei no 9.608/98 do Voluntariado exceto o previsto no art. 18, parágrafo único.

**Art. 53** - Os sócios não responderão nem solidária nem subsidiariamente pelas obrigações da entidade, entretanto, respondendo por atos e fatos que deram causa no exercício de suas funções.

**Art. 54** - Aos casos omissos ou duvidosos serão aplicadas as disposições legais vigentes.

**Art. 55** - A Diretoria poderá, sempre que entender necessário e desde que referendado pelo Presidente da ASSOCIAÇÃO, baixar regulamentos normatizando questões novas surgidas no decorrer suas atividades normais, levadas posteriormente ao conhecimento e votação na Assembleia de Geral.

**Art. 56** - Quaisquer dúvidas oriundas da aplicação deste Estatuto serão dirimidas no Fórum de Valença-RJ, com expressa renúncia de outro qualquer, por mais privilegiado que possa ser.

Valença, 06 de agosto de 2020.

[...].