UFRRJ

INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO, CULTURA E SOCIEDADE

DISSERTAÇÃO

Complexo Ferroviário de Valença

aspectos da História e do Patrimônio Industrial Ferroviário

Eriknatan Clementino Medeiros

Nova Iguaçu - RJ

2019

UFRRJ	**DISSERTAÇÃO**	**ERIKNATAN CLEMENTINO MEDEIROS**	**2019**

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade
Mestrado Acadêmico

Reconhecido pelo CTC - CAPES em sua 161ª Reunião em 11/11/2015
Homologado pelo CNE em 05/10/2016

DISSERTAÇÃO

Complexo Ferroviário de Valença

aspectos da História e do Patrimônio Industrial Ferroviário

Eriknatan Clementino Medeiros

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade (PPGPaCS), no Instituto Multidisciplinar da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ, como requisito parcial à obtenção do título de **Mestre em Patrimônio, Cultura e Sociedade**.

Área de concentração: Patrimônio Cultural: Memória, Identidades e Sociedade.

Sob a Orientação do
Prof. Dr. Julio Cesar Ribeiro Sampaio

Nova Iguaçu - RJ

Agosto de 2019

UFRRJ / Biblioteca do Instituto Multidisciplinar / Divisão de Processamentos Técnicos

363.69098153
M488c
T

Medeiros, Eriknatan Clementino, 1992
Complexo ferroviário de Valença : aspectos da história e do patrimônio industrial ferroviário / Eriknatan Clementino Medeiros. – 2019.
186 f. ; il.

Orientador: Julio Cesar Ribeiro Sampaio
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade.

Bibliografia: f. 161 - 180.

1. Patrimônio cultural – Proteção – Teses. 2. Ferrovias – História – Valença (RJ) - Teses. 3. Estrada de Ferro Central do Brasil – Teses. I. Sampaio, Julio Cesar Ribeiro, 1961. II. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade. III. Título.

Ficha catalográfica elaborada por Andréia da Silva Furtado Barreiros (CRB-7/5888)

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

Eriknatan Clementino Medeiros

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Patrimônio, Cultura e Sociedade (PPGPaCS), no Instituto Multidisciplinar da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ, como requisito parcial à obtenção do título de **Mestre em Patrimônio, Cultura e Sociedade**. Área de concentração Patrimônio Cultural: Memória, Identidades e Sociedade.

Dissertação *defendida* e *aprovada* pela Comissão Examinadora em: 12 / 08 / 2019.

Prof. Dr. Julio Cesar Ribeiro Sampaio (Orientador)
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ

Prof. Dr. Claudio Antonio Santos Lima Carlos (Examinador)
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ

Prof.ª Dr.ª Jeanne Cristina Menezes Crespo (Examinadora)
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN

Nova Iguaçu - RJ
Agosto de 2019

De modo especial,

Para os ferroviários e ferroviaristas.
Para meu avô Victor e minhas avós *in memoriam*,
e todos (as) que gostavam das Estações e
do Trem de Passageiros da Linha de Jacutinga.
Para o amigo Alexandre Cordeiro *in memoriam*, e o
Prof. Ricardo de Oliveira *in memoriam*

Imagem do livro *O secular problema do Nordeste* de Idelfonso Albano. In: CAMPOS, Eduardo. **Estrada de Ferro de Baturité**: história e ação social [Conferência realizada a 26/03/1982, em Baturité, na sessão comemorativa dos 100 anos da estação ferroviária da cidade]. Baturité - CE: [s.n.], 1982, p. 18.

Agradecimentos

Agradecer aos que me ajudaram nesta trajetória traz a preocupação de lembrar cada auxílio dispensado a mim. Certamente o ato de lembrar pressupõe o de esquecer. Neste caso, o esquecimento é uma falta grave, mas que pode ser perdoado se considerarmos que, num trabalho como este, são inúmeras as dívidas que se acumulam pelo caminho.

Em minha formação humana e acadêmica, vários amigos estiveram ao meu lado, contribuindo direta e indiretamente para que eu obtivesse os melhores conhecimentos. Alguns compartilharam até sua família e casas! Agradeço a Deus, e peço que ele continue abençoando cada um de vocês. Sendo assim, para não cometer a indelicadeza de esquecer nomes, de uma maneira especial agradeço a todos (as)!

Aqui, relato os que estavam envolvidos nessa díficil escrita da Dissertação, mas que, sem dúvida, irão representar uma série de pessoas às quais gostaria de agradecer:

Agradeço ao meu orientador, Prof. Dr. Julio Cesar Ribeiro Sampaio, pela dedicação, pelo cuidado e pela paciência dedicados a este trabalho. Aproveito a oportunidade para "me desculpar" mais uma vez pelos atrasos. Da mesma forma agradeço ao Prof. Dr. Claudio Antonio Santos Lima Carlos e à Prof.ª Dr.ª Jeanne Cristina Menezes Crespo pela leitura cuidadosa, pelas valorosas críticas e contribuições e por terem aceitado compor as bancas de qualificação e defesa deste trabalho. Quero ainda acrescentar a Prof.ª Dr.ª Ana Paula Ribeiro de Araujo, que aceitou que eu chegasse 50 minutos atrasado (às vezes até 1 hora) em todas suas aulas que tinha duração total de 2 horas/aula. Não tenho como mensurar sua dedicação e disposição a minha causa.

À Prof.ª Dr.ª Patrícia Reinheimer (que me ensinou a pesquisar) e a Prof.ª Dr.ª Dilma Andrade de Paula pelas dicas, apoio e incentivo na produção do Anteprojeto e ingresso no PPGPaCS.

Aos amigos e colaboradores de diversas formas para a realização deste trabalho: Raphael Castelo Branco da Silva (Capítulo 2), Annibal Affonso Magalhães da Silva (Capítulo 3), José Maurício da Silva (Capítulo 1), Julia Dionisio (*Abstract*), Jhonata da Costa Silva (Introdução), Priscila Marcondes da Silva (pós defesa). E a minha "mãe" Simone Aparecida Fontes, que além de ler e corrigir essa Dissertação, foi um apoio emocional sem a qual teria desistido do Programa. É importante destacar, que o produto final do processo e seus "desacertos" são de minha inteira responsabilidade.

O retorno à UFRRJ foi certeiro para encontrar uma grande companheira, Hartênia. Para você um agradecimento especial, pelo amor, dedicação, carinho, paciência, apoio e por entender e compreender minha ausência e me aturar nessa longa Dissertação. Te amo!

Aproveito para agradecer a todos da minha família, epecialmente, as minhas queridas "tias".

Agradeço ainda a minha cunhada Áfia, minha sogra Odete e meu sogro Sr. Anastácio.

Incontáveis agradecimentos a todos que auxiliaram e tornaram possível a elaboração deste trabalho: Sr. Luiz Francisco Moniz Figueira; Sr. Marco Antonio Silvestre de Souza; Sr. Ralph Mennucci Giesbrecht (Criador benemérito do *site Estações Ferroviárias do Brasil*); Sr. Paulo Novaes (*site Agências Postais e Carimbologia*); Prof. Fábio Koifman (UFRRJ); Sr.ª Ana Maria Batista Soares (Coordenadora do Projeto Acervo Documental na SPU/RJ); Equipe da SPU/RJ; Prof. Ronaldo Vicente Pereira (IFRJ); Sr. Milton Mendes Franco *in memoriam*;

Biblioteca Popular Municipal Dom Pedro II de Valença - RJ; Bibliotecária Márcia Cristina; Museu Ferroviário de Valença; Sr. Sebastião Victor *in memoriam*; União Valenciana para Preservação Ferroviária - UVAFER; Fernanda Cunha (Prefeitura Municipal de Vassouras - RJ); Os moradores de Barão de Juparanã e dos bairros Quirino e Ponte do Paraíso; Sr. Fábio Geraldo Fontes; Mário Carneiro; Rodrigo Radi (Comunidade Memória Ferroviária do facebook); Prof. José Henrique (Biblioteca particular); Tia Aydê; "Lili"; "Timbim"; "Lelei"; Marcelo; Sérgio; Dedé Capivara; Ana Rosa (e sua família); Caio; Tia Néia; "Tio Pezinho" (e sua família); Ailton Raul (e sua família); Prof. Gustavo; Prof. Flávio; as professoras: Roseli da Rocha, Sônia Xavier, Glória de Maria, Neusa Ventura, Cláudia, Maria da Penha, Carla, Mara, Vanilma, Gilda Rodrigues, Ivany (e sua família) e Shyrlei; os professores e professoras da Escola Estadual Municipalizada Luiz Damasceno (de Quirino), CIEP Djalma Macedo, Instituto de Educação Thiago Costa e Colégio E. Presidente Dutra. Sem distinguir ofícios, agradeço a todos que fizeram, ou ainda fazem parte do Colégio Estaual Barão de Juparanã, que tanto me ajudaram durante o Ensino Médio, Formação de Professores, e em minha adaptação na UFRRJ; Minha turma 2011-1 (KOUBRAS); Janete Maini; Jarbas; Lucas Vieira; Karina Bikel; Cláudio Adão; Quadrilha Jebrum; Equipe do Museu Casa da Hera; As "caronas" do Alex, Prof. Nivaldo, Fabiano, Márcio Braga e Afonso; Minha turma 2017-1 (PPGPaCS); Luciana e Priscila (Secretaria do PPGPaCS); Prof.ª Marli Silva (Curso Grupo de Estudos (MS)²); Francisco e Carla (Copiadora Emanuel); Lucas; Matheus Lofrano; Dr.ª Arlete (Posto da UFRRJ); Victor Lyra (e sua família); Prof.ª Mayara, Prof.ª Déborah e aos funcionários da E. M. Prof. Leonardo Carielo de Almeida; Gilmara; Prof.ª Gabriela Rizo; Prof. Roberto Lelis; Jorge; as coordenadoras Camila e Prof.ª Rosa, e os amigos do Pré - Enem da UFRRJ.

Um agradecimendo de coração faço aos amigos de escola; formação de professores; curso de História e Pedagogia; alojamentos 414; 417; Meu irmão Wkellisson, ou melhor "Tigrão"; Guilherme Bandão; Ianna (F6); no M6, os cafezinhos nos quartos do Tiago, "Mineeeiro" e André; e demais amizades ruralinas, pela convivência, alegria e carinho de sempre.

Expresso também publicamente, meu agradecimento aos espaços de preservação da Memória Ferroviária e seu patrimônio cultural, bem como aos pesquisadores do tema, especialmente a Prof.ª Dr.ª Dilma Andrade de Paula, a Dr.ª Lucina Ferreira Matos, e os amigos Raphael Castelo Branco, Marco Antonio Silvestre de Souza, Annibal Affonso Magalhães da Silva (verdadeiras fontes de inspiração), e aqueles já citados; todos notáveis conhecedores de nossa história ferroviária, tendo sob sua guarda diversos livros, documentos, fotografias e conhecimentos do "tempo do trem". Não raro, são esses "amantes do trem" *que mantêm as instituições em funcionamento, e possibilitam nosso acesso às fontes, com sua dedicação e boa vontade*. A todas essas pessoas, minha sincera gratidão.

Por fim, aos meus alunos.

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

"This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) Finance Code 001".

"O trem da memória"

[...]
O trem que anda
em nossa memória,
nunca se perde
se encontra em nossa história.
Ele nos leva a um passado belo,
Cheio de canções
que são nossos elos
Esse trem nos emociona,
de geração em geração,
nos traz alegria,
um sabor de vitória,
uma nova canção [...].[1]

[1] Composição criada no primeiro semestre de 2012 em uma das atividades do Projeto *Memória e identidade: um estudo da relação da representação social com o cotidiano das manifestações musicais de Conservatória* [*Valença - RJ*], *Ipiabas* [*Barra do Piraí - RJ*] *e região*, em conjunto com os estudantes do 6º ano da E. M. Maria Medianeira, localizada em Valença - RJ, no Distrito de Conservatória (FRAZÃO; LIMA; ROCHA, 2014, p. 9).

Resumo

MEDEIROS, Eriknatan Clementino. **Complexo Ferroviário de Valença**: ***aspectos da História e do Patrimônio Industrial Ferroviário***. 2019. 186 p., Dissertação (Mestrado em Patrimônio, Cultura e Sociedade). Instituto Multidisciplinar, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ, Nova Iguaçu - RJ, 2019.

A presente investigação propõe a análise do *Complexo Ferroviário de Valença* (RJ), através de um estudo detalhado dos imóveis edificados, a partir de 1914, pela Estrada de Ferro Central do Brasil, a fim de refletir sobre as práticas de conservação e usos desse conjunto ferroviário pelos agentes sociais. Essa estrutura foi criada para atender ao Ramal de Santa Rita de Jacutinga a Governador Portella, pertencente à Rêde de Viação Fluminense (popularmente conhecido como "Linha de Jacutinga"). A pesquisa estrutura-se, a partir de uma revisão bibliográfica, cujos objetivos principais visam entender conceitos relacionados ao *Patrimônio Industrial Ferroviário* e à problemática que envolve sua identificação. Nesse sentido, buscamos compreender a articulação entre os bens históricos-culturais do *Complexo Ferroviário de Valença*, que determina o entendimento sobre o conjunto, a fim de verificar se as medidas de proteção do patrimônio estariam adequadas às diretrizes existentes. De maneira específica, identificamos o estado atual e os usos dos diferentes edifícios (propriedade, uso, proteção legal, estado de conservação e intervenção), nos quais encontramos, parcialmente, políticas de preservação no âmbito municipal e estadual (Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro - INEPAC), que contemplam essa memória ferroviária, além de refletir sobre as recomendações patrimoniais e práticas contemporâneas em relação ao *Patrimônio Industrial Ferroviário*. Para tanto, adotamos uma metodologia que envolve pesquisa histórica, levantamentos bibliográficos e documentais nas entidades atualmente responsáveis pelos "bens ferroviários", bem como nos órgãos/instituições de preservação, prefeituras, periódicos locais e arquivos particulares, além de memórias escritas e análise dos dados coletados.

Palavras-chave: Patrimônio Industrial Ferroviário. Memória Ferroviária. Conservação. Complexo Ferroviário de Valença (RJ).

Abstract

MEDEIROS, Eriknatan Clementino. **Valença's Railway Complex**: ***aspects of the history and the Industrial Railroad Heritage***. 2019. 186 p., Dissertation (Masters in Heritage, Culture and Society). Multidisciplinar Institute, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ, Nova Iguaçu - RJ, 2019.

The dissertation proposes an analysis of the Valença's Railway Complex (RJ), through a detailed study of the buildings construct from 1914 by the Central Railroad of Brazil. With the objective to reflect on the conservation practices and uses of the railroad structure by the social agents. The structure in case was created to attend the rail line between Santa Rita de Jacutinga and Governador Portella da Rêde of the Fluminense Raildroad (popularly known as Jacutinga's Line). The research is based on a literature review that aimed to understand the main concepts related to the Industrial Railway Heritage and the problematic that involves its identification. Therefore, we seek to understand the articulation between the historical and cultural assets of the Valença's Railway Complex, which allows the understanding of the whole joint, in order to verify whether the heritage protection measures are suitable to the existent guidelines. We observed specifically the current state and the uses of the different buildings (ownership, utilization, legal protection, conservation status and intervention). We partially found preservation policies on town and state levels (Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro - INEPAC), which contemplate this railroad memory and, in addition, reflect on the patrimonial recommendations and the contemporary practices in relation to the Industrial Railway Heritage. As a methodology of collect and data analysis, this investigation combines historical research and bibliographical and documentary surveys concerning the entities currently responsible for the "railway goods", as well as the preservation agencies and institutes local city hall and periodicals, private archives and written memories.

Key words: Railway Industrial Heritage. Patrimony. Railroad Memory. Conservation. Valença (RJ) Railroad Complex.

Lista de Figuras

Figura 01: Plaqueta identificação de patrimônio da Rede Ferroviária Federal S.A. p. 72.

Figura 02: Pontes construídas pelo Barão de Juparanã ---------- p. 94.

Figura 03: Fotografia do Engenheiro Herculano Velloso Ferreira Penna ---------- p. 96.

Figura 04: Estação de Valença da Estrada de Ferro União Valenciana entre 1874 e 1880 ---------- p. 97.

Figura 05: Cronologia dos principais acontecimentos e histórico da primeira seção p. 98.

Figura 06: Composição a vapor partindo da estação de Valença para a de Juparanã p. 99.

Figura 07: Trem partindo da Estação Barão de Juparanã para a de Valença --------- p. 100.

Figura 08: Inauguração do Ramal de Jacutinga destacando a nova Estação de Valença ---------- p. 103.

Figura 09: Inauguração do Ramal de Jacutinga mostrando a Estação de Governador Portella ---------- p. 104.

Figura 10: Estação de Governador Portella, 1909 ---------- p. 104.

Figura 11: Aquarela retratando a Estação Ferroviária de Vassouras ---------- p. 105.

Figura 12: Encontro da bitola estreita [esquerda] com a bitola larga, onde havia o 3º trilho ---------- p. 106.

Figura 13: Quadro a óleo retratando a nova Estação de Valença da EFCB ---------- p. 106.

Figura 14: Estação de Santa Rita de Jacutinga da EFCB ---------- p. 107.

Figura 15: Marias-fumaça 1191 e 1196 na conserva do 10º Depósito em Valença - p. 109.

Figura 16: Guindaste 112 em frente aos galpões do 10º Depósito em Valença ----- p. 110.

Figura 17: Plataforma da Estação de Juparanã de embarque para Valença [192-?] - p. 111.

Figura 18: Complexo Ferroviário de Valença por volta de 1920 ---------- p. 116.

Figura 19: Antiga Estação da *União Valenciana*, 191-? ---------- p. 118.

Figura 20: Praça da estação da *Estrada de Ferro União Valenciana* ---------- p. 119.

Figura 21: Mercado Municipal (antiga garagem das locomotivas) ---------- p. 119.

Figura 22: Bens ferroviários situados no entorno da Praça Dr. Paulo de Frontin --- p. 120.

Figura 23: Bens ferroviários situados no entorno do Complexo Ferroviário de Valença ---------- p. 121.

Figura 24: Largo, três grandes canteiros e as plantas da Praça dos Ferroviários ---- p. 123.

Figura 25: Vista da entrada do Museu Ferroviário de Valença ---------- p. 126.

Figura 26: Demolição do Armazém da EFCB em 2003 ---------- p. 127.

Figura 27: A Estação de Valença quando a linha foi extinta ---------- p. 132.

Figura 28: Estação de Valença transformada em Estação Rodoviária "Princesa da Serra" ---------- p. 133.

Figura 29: Blocos adicionados na Estação Rodoviária "Princesa da Serra" destinados a lojas e lanchonetes ---------- p. 134.

Figura 30: Vagões em aço carbono fabricados na década de 1960 em Valença pela RFFSA ---------- p. 137.

Figura 31: Ficha 153 do Inventário das locomotivas a vapor no Brasil ---------- p. 138.

Figura 32: Chapas da Maria-Fumaça 1170 ---------- p. 139.

Figura 33: Ficha e fotografias da Maria-Fumaça 1170 ---------- p. 139.

Figura 34: Maria-Fumaça 1170 com trem de passageiros em Governador Portella p. 141.

Figura 35: Maria-Fumaça 1170 na oficina de Além Paraíba - MG em 1988 -------- p. 142.

Figura 36: 1170 com o trem turístico sobre o Viaduto Paulo de Frontin ---------- p. 143.

Figura 37: Trem turístico da viação férrea Campinas Jaguariúna puxado pela 1170 p. 144.

Figura 38: Maria-Fumaça 1170 com trem turístico atravessando viaduto em Jaguariúna - SP ---------- p. 144.

Figura 39: Maria-Fumaça 1170 na Estação de Anhumas, Campinas - SP ---------- p. 144.

Figura 40: Imagens da Maria-fumaça 1170 extraídas do 1º Centenário de Valença p. 145.

Figura 41: Acidente com a 1170 próximo a Parapeúna [5º Distrito de Valença] em 13/04/1958 ---------- p. 146.

Figura 42: Ficha 310 do Inventário das locomotivas a vapor no Brasil ---------- p. 151.

Lista de Quadros

Quadro 1: Bens inscritos na Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário ---------- p. 115.

Lista de Mapas

Mapa 1: Extensão da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1961 ---------- p. 70.

Mapa 2: Representação dos traçados da Estrada de Ferro Dom Pedro II pelas famílias Nogueira da Gama e Faro, e da Teixeira Leite ---------- p. 84.

Mapa 3: Demarcando as ferrovias antes do Decreto n. 8. 077 de 23/06/1910 ----- p. 102.

Mapa 4: Ilustrando a integração ferroviária após o Decreto n. 8. 077/1910 ------- p. 102.

Mapa 5: Ramal de Jacutinga da Rêde de Viação Fluminense - EFCB em 1928 -- p. 105.

Mapa 6: Perfil da linha: pontos de embarque e desembarque ---------- p. 108.

Mapa 7: Localização das estações da EFUV e da EFCB ---------- p. 117.

Mapa 8: Planta do centro histórico de Valença, demarcando os imóveis tombados e os tutelados, destacando o Complexo Ferroviário ---------- p. 129.

Lista de Abreviaturas e Siglas

ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAPCF – Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário
CNT – Confederação Nacional do Transporte
DNEF – Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
E. F. D. Pedro II – Estrada de Ferro Dom Pedro II
EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil
EFL – Estrada de Ferro Leopoldina
EFM – Estrada de Ferro Mauá
EFUV – Estrada de Ferro União Valenciana
ESG – Escola Superior de Guerra
FEDECRAIL – *European Federation of Museum & Tourist Railways*
GESFRA – Grupo Executivo de Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos
IBAD – Instituto Brasileiro de Ação Democrática
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBRAM – Instituto Brasileiro de Museus
ICCROM – *International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of the Cultural Properties*
ICOMOS – *International Council on Monuments and Sites*
INEPAC – Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPES – Instituto de Pesquisa e Estudos Sociais
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
JK – Juscelino Kubitschek de Oliveira (1902-1976), presidente da República de 1956 a 1961
LPCF – Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário
MPF – Ministério Público Federal
MPF – Movimento de Preservação Ferroviária
MVOP – Ministério da Viação e Obras Públicas
PMV – Prefeitura Municipal de Valença (RJ)
PND – Plano Nacional de Desestatização
PRESERFE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Memorial Ferroviário
PRESERVE – Projeto de Preservação a Memória dos Transportes
RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RVF – Rêde de Viação Fluminense (Constituída pelo Decreto n. 8.077 de 23/06/1910)
SEDOC – Biblioteca da Administração Geral de Doc. da Rede Ferroviária Federal S.A.
SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SPU – Secretaria de Patrimônio da União
TICCIH – *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*
UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e a Cultura

Sumário

Introdução 17

Capítulo I

Nobre Vapor: *breve compreensão do âmbito e das especificidades do Patrimônio Industrial* 32

1. 1. O conceito de *Patrimônio Industrial* 33

1. 2. As categorias do Patrimônio Industrial 44

1. 3. A trajetória da conservação do Patrimônio Industrial 50

Capítulo II

As Idiossincrasias das Estradas de Ferro: *café, patrimônio industrial ferroviário e a viabilização da ferrovia em Valença* 64

2. 1. A "Era do Vapor": da formação à conservação 65

2. 2. A contribuição do conceito *Memória Ferroviária* aos parâmetros de conservação 73

2. 3. A importância da Estrada de Ferro Central do Brasil 78

2. 3. 1. *O café enquanto motivação* 78

2. 3. 2. *A construção e a disputa pelo traçado da E. F. D. Pedro II* 81

2. 3. 3. *Da Estrada de Ferro Dom Pedro II à Rede Ferroviária Federal S/A* 85

Capítulo III

A "Era do Vapor" em Valença: *a História, o Patrimônio Ferroviário e sua Conservação* 91

3. 1. A Estrada de Ferro União Valenciana e a "Era do Vapor" em Valença 92

3. 2. Os parâmetros de conservação para o patrimônio industrial ferroviário de Valença 112

3. 3. O estridente silvo da Maria-Fumaça 1170 da EFCB/RFFSA: monumento móvel do patrimônio industrial ferroviário de Valença 136

Considerações Finais 153

Referências 161

1. Fontes 161

2. Bibliografia 167

3. Filmografia 179

4. Arquivos e Bibliotecas Pesquisados 179

Anexos 181

Introdução

Se queres ser universal, começa por pintar a tua aldeia.[2]
Leon Tolstói (1828 - 1910).

O escritor russo, Leon Tolstói, ressalta na epígrafe, que para um reconhecimento em escala global, é necessário, primeiro, a valorização do local, ou seja, a "origem". Nesse sentido, entendemos que para fazer a diferença não precisa ir tão longe, deve-se começar com o que está por dentro e ao redor de si mesmo. É sabido da importância de "pintar o mundo", uma vez que vivemos em uma sociedade cada vez mais "globalizada". Contudo, ao iniciar com essa epígrafe um trabalho sobre *Patrimônio*, buscamos reforçar nosso entendimento que o fato de "conhecer" e "identificar" é o primeiro passo para sua valorização e conservação. Por sua vez, também, serve de incentivo ao processo de salvaguarda, mesmo que realizado via Estado com seu tradicional instrumento de patrimonialização. E é um pouco daquele "desejo" que foi adotado em nossas práticas acadêmicas, técnicas e ações comuns, que por sua vez, também, orientou o desenvolvimento das atividades ao longo desse trabalho.

É certo que as estradas de ferro caracterizaram algumas regiões, transformaram a paisagem de cidades e vilas, participando da vida cultural, econômica e social desses lugares. Além de seu caráter inovador e de representar um dos símbolos do progresso da época, a ferrovia pode ser considerada um dos mais importantes empreendimentos de capital privado, criado em toda história do município de Valença, transferido em 1910 para a estatal Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Ralph Mennucci Giesbrecht, importante pesquisador do transporte ferroviário brasileiro e criador do sítio *Estações Ferroviárias do Brasil*,[3] ressalta o trem como fator responsável pelo progresso e um transporte acessível:

> O relacionamento do povo com o trem foi muito estreito. Enquanto o trem ajudava a deslocar-se de um lugar para outro, os apelidos eram dados com carinho às ferrovias, carros e locomotivas pelos usuários, que não se importavam com o fato dos trilhos passarem pelas cidades trazendo barulho, problemas no trânsito de ônibus e automóveis e riscos de acidentes, pois eles também traziam o progresso e o transporte bom e barato (GIESBRECHT, 2001, p. 18).

[2] Epígrafe recebida via e-mail <adrianonovaes@uol.com.br> em 02 fev 2016, do pesquisador Adilson Adriano dos Reis Novaes (Escritório Técnico Regional INEPAC - Médio Paraíba) ao comentar outro trabalho do autor.

[3] Referência para a pesquisa sobre patrimônio ferroviário no Brasil. Cf. <www.estaçoesferroviarias.com.br>.

No trabalho, intitulado *O significado da ferrovia no cotidiano da vida interiorana*, o historiador Gisafran Nazareno Mota Jucá (2003, p. 44) destaca que "[...] várias são as recordações que expressam o significado da ferrovia no cotidiano da população interiorana, sempre evocando benefícios trazidos, seja no sentido pessoal ou comunitário [...]", demonstrando o peso da estrada de ferro na dinamização das atividades da época. Dessa forma, influenciando totalmente as memórias e a cidade, enquanto palco do advento.

Como afirma a historiadora Roseli Sebastiana Moreira da Rocha (2006, p. 31), havia importante interação entre os vários sujeitos nas antigas estações ferroviárias: passageiros, funcionários ferroviários, vendedores ambulantes [como de disco] e de guloseimas, e outros no dia a dia. Considerando, ainda, que nesse ambiente, além dos passageiros esperados, "[...] o trem trazia as novidades que atendiam um mercado ainda pouco exigente, mas dependente do transporte ferroviário para satisfazer o atendimento das necessidades básicas dos habitantes interioranos" (JUCÁ, 2003, p. 43), bem como notícias, visto que algumas localidades por onde o trem passava eram marcadas pela ausência do rádio. De acordo com Rocha, concomitante com o progresso, o trem transportava cultura, não só para os habitantes da cidade de Valença, mas também para outras cidades, por onde passava.

A origem do transporte de passageiros por linhas férreas no percurso Valença – Desengano [atualmente Barão de Juparanã] remonta às origens do sistema ferroviário brasileiro, quando foi necessário estabelecer comunicação, da sede Valença com o seu Distrito Barão de Juparanã, no qual passou a Estrada de Ferro Dom Pedro II [posteriormente EFCB], terceira ferrovia construída em solo brasileira em 1855, e importante suporte para o desenvolvimento econômico da região. Para tanto, foi construída a Estrada de Ferro União Valenciana (EFUV), inaugurando a primeira seção da linha no dia 18 de maio de 1871. Porém, é necessário pontuar que a inauguração da ferrovia do Brasil se deve ao empresário e empreendedor Irineu Evangelista de Souza, o Barão e, posteriormente, Visconde de Mauá, responsável pela construção da Estrada de Ferro Mauá, que ligou a Praia da Estrela, depois chamada Porto Mauá, à Serra de Petrópolis, inaugurada em 30 de abril de 1854.

A EFUV "foi a oitava ferrovia aberta no Brasil e a quarta da província do Rio de Janeiro, construída com recursos particulares dos fazendeiros valencianos" (SILVA, A., 2011, p. 30 *apud* MEDEIROS, 2014, p. 67). As dificuldades técnicas e financeiras impostas foram sanadas empregando a bitola de 1,10 metros, ao invés dos 1,60 metros da "Linha Centro". A solução teria sido importada dos Estados Unidos, "para onde o engenheiro-chefe e gerente

Herculano Velloso Ferreira Penna enviou um profissional com o intuito de examinar modelos semelhantes ao da União Valenciana" (SILVA, A., 2019, p. 524) A construção da ferrovia ficou dentro do valor previsto, dando notabilidade à União Valenciana. A primeira seção chegou a ser chamada de "maravilha da espécie".[4] A construção dessa estrada de ferro teve grande difusão naquele contexto, pelo fato de ter introduzido a bitola estreita no país, se eternizando como a primeira estrada de ferro de bitola estreita no Brasil. Nesse sentido, a EFUV "acabou sendo referência e modelo de bitola para as futuras construções ferroviárias, influenciando inclusive o prolongamento da E. F. D. Pedro II no território mineiro" (MEDEIROS, 2014, p. 67).

A grave crise que assolou a região do Médio Paraíba fluminense, em fins do século XIX, abalou a estrutura econômica da área rural e as cidades da região. Com o declínio da lavoura cafeeira, as ferrovias começaram a apresentar déficits financeiros. "A queda de movimento de cargas de seu principal produto inseriu-as num processo que as deixaram à beira da falência ou da liquidação forçada" (SILVA, A., 2019, p. 66). A solução encontrada "para resolver os problemas das ferrovias particulares foi criar um sistema que atendesse às novas exigências de transporte" (Ibid., 2019, p. 67). As dificuldades logísticas e estruturais da malha seriam corrigidas pela interligação das antigas linhas, através da Estrada de Ferro Central do Brasil, que constituiu o *Ramal de Santa Rita de Jacutinga a Governador Portella*[5] da *Rêde de Viação Fluminense* (RVF), se tornando conhecida como *Linha de Jacutinga*.[6]

A *Linha de Jacutinga* abrigava desde exemplares erguidos nas décadas de 1910 e 1920 as remanescentes da seção aberta em 1871, "no caso o Viaduto da Ponte Alta, a Estação Esteves e a Estação Quirino, as únicas que realmente atravessaram os cem anos da era ferroviária valenciana" (SILVA, A., 2019, p. 526). O antigo traçado linear que passava por Valença, deu lugar à uma rede de vias, permitindo chegar a destinos diferentes: uma das extremidades do novo ramal vinha de Governador Portella, Miguel Pereira - RJ, passava pelas estações Monsosres, Morro Azul, Sacra Família e Palmas [Barão de Amparo], no Município

[4] A origem do nome é desconhecida, mas pode estar ligada à fala e um membro do Senado na época, que a classificou como sendo "uma maravilha da espécie". Uma das locomotivas da companhia também ganhou este nome. In: **Jornal do Commercio**, 22 de setembro de 1871, Anno 50, n. 262, p. 2 *apud* SILVA, A., 2019, p. 35.

[5] Esse nome é uma homenagem ao Dr. Francisco Portella [1833 - 1913], que foi o 1º Presidente do Estado do Rio de Janeiro após a Proclamação da República [15 de novembro de 1889]. Por decreto do Marechal Deodoro da Fonseca, Dr. Francisco Portella governou de 16 de novembro de 1889 a 10 de dezembro de 1891.

[6] Com início em Governador Portella, 2º Distrito de Miguel Pereira - RJ passava pelos Municípios de Engenheiro Paulo de Frontin - RJ, Vassouras - RJ, Valença - RJ e Santa Rita de Jacutinga - MG. É interessante explicar que, Governador Portella e Miguel Pereira até 1955, e Engenheiro Paulo de Frontin até 1963, eram Distritos de Vassouras - RJ.

de Engenheiro Paulo de Frontin - RJ, chegava à cidade de Vassouras e de lá até o Distrito de Barão de Vassouras, onde foi instalado um trilho misto na linha de bitola larga para chegar até Barão de Juparanã. A partir deste ponto foi adotado o traçado da antiga EFUV, que ao passar em Valença rumava para o distrito de Parapeúna, de onde seguia até Santa Rita de Jacutinga, em Minas Gerais.

Essa "integração", também, deu origem ao novo parque ferroviário de Valença [objeto do presente estudo], alavanca de todas essas transformações. O complexo ferroviário estudado é "formado por três prédios, cada um ocupando uma quadra, dispostas ao redor de uma praça central" (SILVA, A., 2019, p. 177): o principal era a nova estação, o outro exemplar ocupou as terras próximas às instalações da União Valenciana. Na parte frontal, foi alojado o escritório administrativo e, nos fundos, as oficinas de reparo de trens - um pátio de manobras, que permitia as máquinas acessarem esses ambientes. Já nas terras próximas ao atual Clube dos Coroados, foi implantado o bloco destinado ao reparo de carros, bem como toda a parte de carpintaria. Todas essas atividades abriram um campo promissor para a classe trabalhadora de Valença. No entanto, "as mudanças promovidas nessa região acabaram por levar ao chão os remanescentes do antigo pátio ferroviário da União Valenciana" (SILVA, A., 2019, p. 76). As novas instalações ficaram reunidas numa área, formando o *Complexo Ferroviário de Valença*, espaço vital para a estruturação da *Linha de Jacutinga*.

Além do patrimônio imóvel, constituído por edifícios, obras de arte e infra-estrutura, o conjunto conta com grande acervo de bens móveis, composto por maquinário e material rodante, e com habitantes e frequentadores que conservam técnicas e saberes associados às atividades ferroviárias. O complexo ferroviário configura o objeto desta pesquisa, mas as análises aqui desenvolvidas não se restringiram a ele. Acreditamos que a compreensão do que são as ferrovias precisa ir muito além da morfologia física. Apesar de constituir um campo específico, o estudo acerca de "bens" considerados patrimônio ferroviário não deve se dissociar da análise de sua inserção territorial/local, já que, a partir da transformação da cidade, é que surge a necessidade da preservação.

Atualmente, o que conhecemos por *Patrimônio Ferroviário* está inserido no *Patrimônio industrial*, e o debate a respeito de sua preservação, teve início por volta de 1950 (KÜHL, 2006). Todavia, é reconhecido institucionalmente apenas em 1978, com a criação do *The International Commitee for the Conservation of the Industrial Heritage* - TICCIH. No Brasil, a seção nacional do TICCIH foi criada em 2004 (OLIVEIRA, 2012). Algumas

orientações foram dadas através de recomendações patrimoniais, mas é com a *Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial* (2003), que unifica o debate sobre o assunto e credita valores aos vestígios da cultura industrial. No entanto, apesar dessa *Carta* mencionar todo o complexo de atividades e de equipamentos que dão suporte às indústrias – incluindo a produção de energia e os meios de transporte, seus produtos e os locais onde se dá a sociabilidade –, as atividades sociais, em si, não são mencionadas de maneira explícita como patrimônio imaterial (KÜHL, 2006; 2008).

Percursos de investigação

Minha ligação com o trem é herança de família, uma vez que meu avô paterno, Sr. Victor Medeiros *in memoriam*, foi ferroviário até 1970. Ele exerceu por 34 anos, 9 meses e 29 dias a função de "montador de linhas ferroviárias - nº 6" na antiga *Linha de Jacutinga*. Desde sua admissão na EFCB (matrícula 491.327), meu avô trabalhou nessa linha da "integração ferroviária", no trecho próximo a estação de Quirino, onde morava; um bairro de Barão de Juparanã [2º Distrito de Valença - RJ] às margens da Estrada RJ-143, localizado 18 km da Cidade e 9 km do Distrito. Atualmente, Quirino tem aproximadamente 450 moradores.

No entanto, apenas em 2010 comecei a compreender um pouco do universo dos trens. Nesse ano, tive a experiência de lecionar à noite nesse bairro para uma turma composta por adultos e idosos do Programa Brasil Alfabetizado.[7] Embora não trabalhasse exclusivamente com conteúdos da disciplina História, durante essa experiência, iniciou-se um trabalho multidisciplinar utilizando como metodologia a "História Oral", com objetivo de valorizar a memória dos moradores. Ainda que se tenha executado as atividades baseado em materiais didáticos, o resultado foi uma diversidade de memórias individuais a respeito do tempo, que no imaginário daquelas pessoas era marcado pela presença do trem. Já na graduação, esse primeiro momento enquanto atividade escolar tomou forma e possibilidade por meio de uma pesquisa.

Ouvir narrativas de lembranças sobre o trem de passageiros e aspectos do funcionamento da *Linha de Jacutinga* e da Estação Quirino (interior de Valença), em especial, foi exercício constante durante a pesquisa que resultou na Monografia *Estação Quirino:*

[7] Programa Brasil Alfabetizado, é um dos programas sociais oficial do Ministério da Educação - MEC que funciona em bairros afastados de cidades interioranas, destinado a alfabetização e letramento de jovens, adultos e idosos que não se escolarizaram. Contempla apenas as disciplinas de Língua Portuguesa e Matemática.

história, memória e o significado do trem para os moradores de Quirino.[8] De maneira geral, o trabalho aborda a importância do serviço ferroviário de passageiros na pequena comunidade interiorana de nome Quirino. A partir do depoimento de alguns moradores, procuramos conhecer o trem de passageiros da *Linha de Jacutinga*, no período compreendido entre 1950 e 1972 (quando acabou), bem como sua importância para o lugarejo, mostrando, assim, como a imagem do trem é constituinte da identidade social, cultural e histórica dessa comunidade. Abordei, também, algumas das mudanças vividas ao longo do tempo, como o conflituoso processo de transição do serviço ferroviário para o rodoviário, a partir de 1972, e o impacto sofrido pela população interiorana com a extinção do serviço de transporte prestado pelos trens. Naquele momento, o principal interesse da investigação se encontrava em desvendar os significados daquelas memórias.

As recordações contadas não percorriam o mesmo itinerário, ao contrário do trem restrito aos trilhos, mas eram empreendidas inúmeras outras relações para relatar suas experiências e sensações. Conforme Jucá (2003), o trem figura na visão popular como um símbolo de mudança e atendimento às necessidades da população interiorana. Logo, criou inegavelmente, uma espacialidade e as sociabilidades que ocorrem em locais como Quirino, que precisam ser observadas,[9] já que é atribuído ao "tempo do trem";[10] uma época áurea, na perspectiva de algo nunca mais possível, existente somente naquele momento.

Destarte, é necessário explicar que nosso projeto original não incluía especificamente a *História de Valença*, do Distrito Barão de Juparanã, ou outro bairro valenciano. O objeto desta pesquisa era uma estrada de ferro, o antigo *Ramal de Santa Rita de Jacutinga a Governador Portella* que passava em outras cidades, e todo o complexo que acompanha suas estruturas. Todavia, dos 146,50 km desse ramal, "95,40 km (ou 65,12% do total) ficavam em

[8] Monografia desenvolvida sob orientação da Prof.ª Dr.ª Patrícia Reinheimer (DCS/ICHS/UFRRJ) e defendida no dia 09 - 12 - 2014 no Instituto de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ. O trabalho foi aprovado com louvor e indicado para publicação pela banca examinadora.

[9] A maioria dos estudos se concentra na área da História Econômica/Empresarial em particular. Geralmente, os estudos se concentram no período de implantação, a partir de meados do século XIX, de ramais para a comunicação com a Estrada de Ferro Dom Pedro II, investigando a relação café - ferrovias. Ou, na figura do trabalhador ferroviário e sua atuação e ligação política com as Companhias ou com o Estado; por outro lado, a ferrovia é somente apresentada como plano de fundo para a modernização e progresso das cidades e lugares. Ressalta-se, assim, a falta de abordagens ligadas às representações e sociabilidades que se desenvolveram na espacialidade específica delas (PAULA, 2000).

[10] Pensar "tempo do trem" como uma categoria importante onde a memória é marcada pela presença do trem no cotidiano e assim transmitida numa relação entre passado e presente. Na tentativa da reconstrução social do passado, o presente pode ser construído baseado no "tempo do trem". "O narrador não consegue fazer reviver o passado, pois este tempo é o da experiência e não volta mais. O que faz é recriar, no presente, a narrativa desse passado, usando a memória" (BETEMPS, 2009, p. 17). Dessa forma, não é apresentada uma realidade que existiu, e sim, construída a partir de um ponto de vista (MEDEIROS, 2014, p. 23).

solo valenciano, assim como cerca de um terço das estações e um número significativo de paradas" (SILVA, A., 2019, p. 78). A *Linha de Jacutinga* como ficou conhecida, teve origem na integração de ferrovias particulares da região no início do século passado. Seriam analisadas as relações e as mudanças sociais que vieram com esses trens, e ultrapassaram o espaço das estações, construindo o que pode ser chamado de "tempo do trem". Tendo como principal objetivo, compreender a construção material e imagética do espaço ferroviário abrangido com a *Linha de Jacutinga*, bem como as representações e relações sociais que nele se desenvolveram.

No entanto, mediante ao tamanho do ramal (146,50 km e um significativo complexo ferroviário), tivemos orientação do Prof. Dr. Julio Cesar Ribeiro Sampaio para fazer uma seleção e recorte espacial dentro do conjunto ferroviário *Linha de Jacutinga*. Naquele momento, concentramos nossa atenção em três pontos do ramal, pesquisando a história da ferrovia e, mais especificamente, o complexo ferroviário e estações de Governador Portella, Valença e de Santa Rita de Jacutinga - MG de 1918 a 1972, mediante a categoria "memória ferroviária". Partindo desta categoria – fundamentada nas teorias que tratam das noções de memória social e de "lugar de memória" (NORA, 1993) – se investigaria a mesma proposta de trabalho, já mencionada. Em outro plano, procurava problematizar como essa categoria aparece com a erradicação desse ramal em 1972.

Contudo, a banca de qualificação ainda julgou o tema escolhido relativamente abrangente e complexo, uma vez que envolvia outras cidades. Dificultando o desenvolvimento dos trabalhos, não conseguimos acesso satisfatório ao principal suporte listado, formado por regulamentos técnicos e relatórios oficiais da RVF/EFCB, e de lideranças políticas do contexto selecionado – dados riquíssimos em detalhes e informações –, inicialmente localizados em Juiz de Fora - MG.[11] Muito em virtude disto,[12] acreditando que a pesquisa poderia ser comprometida, a banca examinadora sugeriu que fosse feito um estudo de caso: uma avaliação de forma crítica sobre os parâmetros de conservação do patrimônio

[11] De acordo com os ex-ferroviários contatados, antes da erradicação, ou seja, ainda no fechamento das estações e escritórios do ramal por volta de 1972, os documentos de caráter técnico e oficial foram encaminhados para a Superintendência Regional de Juiz de Fora. Quando realizamos levantamento na Unidade Regional de Juiz de Fora da antiga RFFSA (atualmente DNIT) em 10/08/2017, não foram encontrados arquivos. De acordo com o funcionário local, foram transferidos para a Inventariança da RFFSA, que também não foi localizada.

[12] Muito também se deve as atividades profissionais do magistério (Professor de História na Educação Básica de Valença e Nova Iguaçu, e Supervisor do maior pré-vestibular social de Seropédica, o *Pré - Enem da UFRRJ*); e problemas particulares que demandaram um precioso tempo do estudante.

industrial, a partir do *Complexo Ferroviário de Valença*, incluindo um dos seus bens móveis: a Maria-Fumaça 1170 da EFCB/RFFSA.

Caracterização do problema de investigação

O valor social da ferrovia foi totalmente ignorado pelo governo, e a argumentação a favor da erradicação e substituição por um sistema de rodovias, que enfim levariam o "progresso" à Valença em substituição ao "atraso" das locomotivas a vapor, e de tudo que compreendia a *Linha de Jacutinga* supõe que não existia preocupação com a *Memória Ferroviária*. Nesse momento, os bens do conjunto ferroviário existente na cidade tornaram-se dispersos (funcionalmente). Logo, a argumentação a favor da erradicação e substituição por um sistema de autoestradas (projeto da ditadura empresarial-militar)[13] tem um caráter ideológico, evidenciando o discurso de desvalorização do trem, "fruto de intervenções políticas" (PAULA, 2000, p. 45). É formulada uma *política de Estado*[14] que tem como objetivo não somente desativar as ferrovias, mas também, arrancar trilhos, demolir estações, apagar vestígios. Erradicar qualquer sinal da existência do trem. O "silêncio e o esquecimento sobre as ferrovias foram tão bem tecidos que apagaram-se, inclusive, da memória dos próprios militantes" (Ibid., 2000, p. 306).

Nesse ínterim, em meio ao processo chamado pela historiadora Dilma Andrade de Paula (2000), como apagamento da *Memória Ferroviária* pós 64, ou "esquecimento proposital" a que vai sendo relegada a história ferroviária do Brasil, indagamos, como que foram tratados os patrimônios e a *memória ferroviária* de Valença, quando a *Linha de Jacutinga* foi extinta? Uma vez que, ainda, não existia legislação em defesa do patrimônio e memória ferroviária, resultante dos "ramais suprimidos". E considerando a particularidade da paisagem produzida e (re) produzida através da ferrovia – com as estações, movimentação de cargas e pessoas, passageiros, curiosos, simples passantes, crescimento do comércio, ruas de ligação com outras partes das cidades, as próprias locomotivas com seu barulho e fumaça,

[13] Entende-se que a ditadura decorrente de golpe de 1964 não foi exclusivamente militar. Também houve uma participação civil preponderante. Contudo, discordamos de interpretações que observam que o caráter civil da ditadura foi referente a um apoio popular. Diversos líderes empresariais, industriais e representantes das classes dominantes obtiveram cargos na estrutura administrativa. Essas personalidades, no período de gestação do golpe, se articularam dentro do complexo Instituto de Pesquisa e Estudos Sociais (IPES), Instituto Brasileiro de Ação Democrática (IBAD) e Escola Superior de Guerra (ESG). Portanto, não é qualquer civil, mas sim, o civil que é empresário, que sustenta a ditadura. Cf. DREIFUSS, 1981 e MELO, 2014.

[14] Sobre essa política, conferir (PAULA, 2000; SILVA, 2018).

entre tantos outros elementos – de que forma o "remanescente" ferroviário foi apropriado pelos variados grupos sociais de Valença?

Essas indagações colocam-se frente às discussões atuais sobre o *Patrimônio Industrial Ferroviário*, as quais nos permitiram levantar o problema principal desta pesquisa. Problematizando, nos perguntamos se existe alguma especificidade do *Complexo Ferroviário de Valença*, além das questões envolvidas com a industrialização no Brasil e na região em questão? A intenção foi realizar uma pesquisa histórica e sociológica sobre o *Complexo Ferroviário de Valença* e os discursos sobre sua transformação em patrimônio cultural, procurando compreender que sentidos e valores são acionados, e quem foram as instituições e atores sociais em jogo nesse processo.

Objetivos

Objetivo geral

Assim, o que se buscou com essa pesquisa foi aprimorar os estudos relativos ao patrimônio industrial ferroviário, sobretudo, de Valença. Para tanto, a proposta reformulada[15] como anteprojeto de mestrado teve como objetivo geral "Compreender a articulação entre os 'bens ferroviários' do *Complexo Ferroviário de Valença*, que determina o entendimento sobre o conjunto, a fim de verificar se as medidas de proteção do patrimônio estariam adequadas às diretrizes patrimoniais existentes". Evidenciando-se às discussões atuais sobre preservação do patrimônio cultural e do *Patrimônio Industrial* no qual está inserido o *Patrimônio Ferroviário*, o que atualmente permite, falar de um *Patrimônio Industrial Ferroviário*. Tal propósito elaborou-se por meio do entendimento histórico sobre a formação do conjunto ferroviário, da caracterização das medidas de proteção promovidas pelo poder público e da avaliação sobre a realidade do conjunto frente às diretrizes de preservação.

Objetivos específicos

No que tange aos objetivos específicos, no primeiro, pretendemos aprofundar o entendimento histórico sobre a formação dos "bens ferroviários" do *Complexo Ferroviário de Valença*, a partir da identificação do traçado, dos imóveis e dos espaços construídos, a fim de demonstrar a articulação das estruturas. Por isso, estudamos o início do advento ferroviário com a passagem da E. F. D. Pedro II no interior de Valença, possibilitando a "fundação" da

[15] Como detalhado anteriormente em "Percursos de investigação".

estrutura ferroviária no município, com a Companhia Estrada de Ferro União Valenciana. Posteriormente, temos a fase da "consolidação", quando se vivenciou uma integração das antigas ferrovias particulares no início do século passado, constituindo o *Ramal de Santa Rita de Jacutinga a Governador Portella* como já pontuado, e um significativo "complexo ferroviário" no lugar do antigo pátio e esplanada. E por fim, o momento identificado como "decadência", caracterizando as transformações ocasionadas pela política de "erradicação de ramais e trechos ferroviários", implementada a partir de 1950.[16]

O segundo objetivo específico se refere à caracterização das medidas de preservação promovidas pelo poder público, a fim de marcar os planos de intervenção que influenciam na compreensão e permanência desse núcleo ferroviário. Em vista disso, problematizamos o conceito de *memória ferroviária*, destacando e analisando quando possível sua presença em Valença.[17] Já no terceiro objetivo, buscamos averiguar em que medida esse conjunto ferroviário está destacado no perímetro urbano e quais as propostas de gestão dos bens atualmente [via *Carta de Nizhny Tagil* e *Os Princípios de Dublin*], a fim de entender se há articulação entre as medidas e quais seriam as diretrizes adequadas para a preservação. Desse modo, analisamos os acontecimentos que marcaram o início dos anos 2000, pois pretendemos averiguar as propostas mais recentes de intervenção nos "bens", analisando os usos, a proteção, o estado de conservação, a valoração e os conceitos adotados para o patrimônio ferroviário da parte central de Valença na perspectiva de conjunto.

Justificativas e relevância

A escolha do *Complexo Ferroviário de Valença* como tema e estudo de caso, justifica-se por sua importância histórica e cultural nessa cidade. Além de possuir inicialmente a

[16] Ajudando esclarecer como foram tratados os patrimônios culturais ferroviários oriundos dessa política durante a ditadura empresarial-militar.

[17] Mesmo a Lei n. 11.483/2007 deixando-os de fora, de maneira geral, "os bens ferroviários" devem ser incluídos na proteção decorrente desse conceito, uma vez que, a *Linha de Jacutinga* incorporou a primeira ferrovia de bitola estreita do Brasil, a Companhia Estrada de Ferro União Valenciana. E compreende a última região que aboliu o serviço prestado pelas máquinas a vapor, eternizadas como maria-fumaça. As marias-fumaça reinaram nos serviços de passageiros e carga desde o início da era ferroviária até a erradicação dos trechos em Valença. Conforme Setti e Coelho, "durante o ano de 1973, a tração a vapor na EFCB pôde ser considerada praticamente encerrada em bitola métrica, tendo se apagado as últimas quatro locomotivas junto com a erradicação da própria ferrovia em Valença" (SETTI; COELHO, 1993, p. 122 *apud* MEDEIROS, 2014, p. 77 - 78). Desse modo, atendendo aos critérios de valoração do artigo 4º da Portaria n. 407/2010, que em seu inciso II, define: "Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970" (BRASIL, 2010, p. 2), confirmando sua importância local, estadual, e nacional.

primeira ferrovia de bitola ‘estreita’ do Brasil, que foi parâmetro de engenharia para as construções seguintes. De acordo com Ana Paula Mota de Bitencourt da Costa Lins, as ferrovias são capazes de expressar,

> [...] por meio dos seus atributos materiais e imateriais, aspectos funcionais e utilitários da engenharia ferroviária, elementos estético-arquitetônicos (refletidos na forma e design das vias férreas, dos seus elementos de apoio e das suas relações com o meio circundante), bem como fatos históricos, sociais, políticos, culturais e simbólicos das sociedades e das cidades (LINS, 2015, p. 51).

Portanto, é necessário conservar a memória do patrimônio ferroviário industrial da parte central de Valença, uma vez que “as ferrovias funcionam como um depositório de legados materiais e imateriais, muitos dos quais são significativos para diversas comunidades e de suma importância para história das humanidades” (LINS, 2015, p. 51), justificando o seu reconhecimento como *Bem Cultural*:

> Identificar e compreender os valores atribuídos aos bens culturais, portanto, é a tarefa primordial para as ações de conservação e de preservação, pois só uma compreensão acurada dos valores percebidos pelos diversos agentes - que definem seus objetivos e motivam suas ações - pode nos fornece uma perspectiva critica sustentável e de longo prazo para os bens culturais (CASTRIOTA, 2009, p. 107).

E deve se incentivar, o uso desses prédios e seu entorno, por meio da reapropriação pelas comunidades, como recomendam as políticas de conservação contidas na literatura especializada de *Patrimônio Industrial*. Devido ao abandono e mau estado de conservação do patrimônio industrial ferroviário de Valença, que podem perder-se com o tempo. Acreditamos, assim, que estudos acerca da importância desses “bens ferroviários” reforçam o olhar inicial e indispensável, para serem pensadas políticas públicas em relação a este acervo e espaço de memória.

Procedimentos metodológicos

Do ponto de vista metodológico, na execução deste trabalho foram realizados levantamentos documentais e bibliográficos, a partir da verificação de leis, projetos, periódicos, mapas, fotografias, entre outros, para entender os contextos históricos, urbanos e funcionais do complexo ferroviário. Esse grupo de “fontes” desde o primeiro contato foi tratado como “lugar de memória”, somado à conceituação teórica e visitas aos locais [durante quatro dias conhecemos toda a extensão da *Linha de Jacutinga* e seus respectivos conjuntos

ferroviários]. Além disso, as memórias escritas dos senhores Milton Mendes Franco[18] *in memoriam*, Sebastião Victor[19] *in memoriam* e Marco Antonio Silvestre de Souza (filho de ferroviário)[20] permitiram aprofundar o conhecimento sobre os espaços ferroviários. Também aproveitamos os questionamentos e outros materiais, ou fontes, que foram surgindo durante a pesquisa, considerando suas relações, quando existentes, e dando a elas, também, uma interpretação qualitativa.

A pesquisa foi fundamentada em investigações bibliográficas, elaboradas a partir de material já publicado, bem como documentais, uma vez que utiliza informações e conhecimentos que não foram tratados, relacionando e refletindo sobre estes, à luz do referencial teórico elencado. Os métodos foram estabelecidos com base no dispositivo *Os Princípios de Dublin* - que aprimorou a *Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial* - situando que na investigação sobre o patrimônio industrial, diversas fontes de conhecimento e informação "devem ser utilizadas, incluindo coleta de campo e registro, investigação histórica e arqueológica, análise de material e paisagem, história oral e/ou pesquisa em arquivos públicos, de empresas ou privados" (ICOMOS/TICCIH. *Os Princípios de Dublin*, 2011, p. 4).

Estrutura da Dissertação

O desenvolvimento desse trabalho ocorreu, a partir de uma estrutura de composição, dividida em introdução; dois capítulos de revisão bibliográfica, em que conjugamos duas vertentes: uma referente ao *Patrimônio Industrial* e seus dispositivos de conservação e, outra, referente à história ferroviária do Brasil; um capítulo de resultados, considerações finais e referências.

No primeiro capítulo, intitulado **Nobre vapor**: ***breve compreensão do âmbito e das especificidades do patrimônio industrial,*** apresentamos a revisão da literatura sobre o *Patrimônio Industrial Ferroviário*. No primeiro momento, procuramos dar um panorama da

[18] Sr. Milton Mendes Franco foi Professor de Eletricidade e de Sinalização Ferroviária e escritor em Barão de Juparanã. Sr. Milton cedeu seus textos com histórico do trem na região, e um mapa com o traçado para a E. F. D. Pedro II dos projetos dos Nogueira da Gama [Valença] e da família Teixeira Leite [Vassouras].

[19] Entrevista cedida ao autor em 20 de agosto de 2014 na cidade de Valença - RJ, resultante de pesquisa desenvolvida envolvendo a técnica de *História Oral*.

[20] Entrevista cedida ao autor, em 24 e 25 de outubro de 2014 na cidade de Valença, resultante de pesquisa desenvolvida envolvendo a técnica de *História Oral*. Marco Antônio Silvestre de Souza possui extenso acervo de documentos e fotografias sobre a História Ferroviária de Valença, especialmente do maquinário e material rodante. Destaca-se a coleção de fotografias da Maria-Fumaça 1170 da EFCB/RFFSA.

legislação sobre preservação do patrimônio, os caminhos percorridos, a evolução dos conceitos e enfoques, situando nesse conjunto a institucionalização da salvaguarda do patrimônio industrial e, consequentemente, do ferroviário; bem como a trajetória da conservação do patrimônio industrial, dando destaque ao que foi feito neste sentido com as ferrovias e seu legado, além das medidas adotadas para sua proteção. Para tanto, propomos uma breve contextualização do patrimônio industrial ferroviário no mundo e no Brasil, bem como a problemática do desmonte das atividades ferroviárias e dos seus "bens culturais" correspondentes. Em seguida, uma resumida análise sobre as primeiras discussões, voltadas para a salvaguarda do patrimônio industrial ferroviário e, finalmente, os principais instrumentos de proteção instituídos em decorrência da Lei n. 11.483 de 31/05/2007, que responsabiliza o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN de promover e proteger os bens oriundos da antiga Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA).

No segundo capítulo, intitulado **As idiossincrasias das estradas de ferro**: ***café, patrimônio industrial ferroviário e a viabilização da ferrovia em Valença***, contemplamos a ferrovia, desde o surgimento do transporte férreo, até sua implantação na Europa, no Brasil e, principalmente, no Estado do Rio de Janeiro. Por meio da narrativa histórica, demonstraremos seu valor e importância, para o desenvolvimento das regiões, justificando que os vestígios, associados à ferrovia, são testemunhos relevantes para nossa história. A prova disso é o conceito de *Memória Ferroviária* "constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário" (BRASIL, § 2º, Art. 9º da Lei n. 11.483/2007), cuja legislação própria gerou proteção ao patrimônio e a memória histórica das ferrovias do país, fortalecendo a identidade das comunidades com os bens culturais do "tempo do trem", logo, reforçando valores que legitimem a sua preservação.

Destacamos, ainda, a importância da Estrada de Ferro Central do Brasil, antiga Estrada de Ferro Dom Pedro II, para o desenvolvimento da rede ferroviária de Valença, no Estado do Rio de Janeiro. Inicialmente, apresentamos um breve histórico econômico dessa ferrovia, implantada para atender o escoamento da produção agrícola, principalmente do café, observando, ainda, a participação de valencianos na disputa pelo traçado e sua construção, para, finalmente, discutir o seu papel na estruturação regional de Valença. Segundo o engenheiro Flávio Vieira, a E. F. Central do Brasil era

> [...] a mais importante empresa de transporte de trilhos em nosso país, pela sua extensão, situação geográfica, pelo volume da produção que estimula e distribui, pela grande escola técnica que é para o ferroviarismo nacional, pelos serviços e

> missões que tem realizado, e ainda pelo que ela representa de tradicional e brilhante na engenharia ferroviária brasileira, merece a antiga E. F. Dom Pedro II esse justo conceito, de ser o primeiro e o mais notável dos nossos caminhos de ferro (VIEIRA, 1954, p. 133 *apud* CARMO, 2014, p. 35).

De acordo com a literatura ferroviária, a própria "narrativa histórica" das estradas de ferro se converteu em "patrimônio", uma vez que o documento *Os Princípios de Dublin* ressalta que, para proteger o *Patrimônio Industrial Ferroviário*, é necessário conhecer sua história. "A pesquisa e a documentação de sítios e estruturas do patrimônio industrial devem contemplar suas dimensões históricas, tecnológicas e socioeconômicas para oferecer uma base integrada para sua conservação e sua gestão [...]" (ICOMOS/TICCIH. *Os Princípios de Dublin*, 2011, p. 4). "É necessário um conhecimento profundo da história industrial e socioeconômica de uma área ou país [...] para compreender os [...] valores patrimoniais inerentes a estruturas, sítios, áreas ou paisagens" (Ibid., 2011, p. 4) desse tipo de patrimônio.

No terceiro capítulo, intitulado **A "Era do vapor" em Valença**: ***a História, o Patrimônio Ferroviário e sua Conservação***, contextualiza o processo, no qual as ferrovias se tornaram patrimônio cultural. Para tanto, propomos, inicialmente, uma discussão sobre a construção da Estrada de Ferro União Valenciana, – segunda ferrovia implantada na região – sua relação com Valença, e uma análise sobre o desenvolvimento do município sendo alavancado pelas ferrovias. Conforme apresentado anteriormente, depois que a Estrada de Ferro Dom Pedro II atravessou Barão de Juparanã [2º Distrito de Valença], os valencianos ainda testemunharam outros onze empreendimentos ferroviários.[21] Fato que evidencia a existência de uma identidade ferroviária no município, confirmando a ideia de que a ferrovia influenciou um novo cotidiano na cidade. Em sequência, analisamos o episódio das erradicações de linhas férreas, coordenada pelo governo civil-militar a partir de 1950, quando elas foram consideradas "deficitárias, desnecessárias, arcaicas e antieconômicas" (PAULA, 2001a, p. 7) e a transferência dos equipamentos ferroviários em Valença, em um contexto que não existia legislação em defesa do patrimônio ferroviário.

Em um segundo momento, um levantamento sobre o destino do patrimônio ferroviário de Valença, sob a perspectiva de complexo ferroviário, entendendo que o mesmo não é apenas um conjunto de prédios, mas sim um conjunto que reflete as relações impostas pela

[21] Estrada de Ferro União Valenciana; Estrada de Ferro Commercio 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.

dinâmica ferroviária. Detalhamos apenas as intervenções no complexo ferroviário e sua relação com a ideia de "memória ferroviária", apresentando a discussão sobre os níveis de tutela que esse pátio ferroviário esta inserido, passando por um resgate dos estudos sobre o reconhecimento e os parâmetros de conservação do patrimônio industrial, buscando detalhar estes níveis de proteção, suas semelhanças e principalmente evidenciando a importância desse "mundo ferroviário" para a cidade a ponto de ter bens tombados ou valorados pelos níveis municipal (Decreto n. 107, de 02/08/2002, Lei n. 1.471, de 02/09/1987 e Lei n. 1.318 de 02/12/1981) e estadual (Decreto n. 5.808 de 13/07/1982, Processo Administrativo n. E-18/001.004/2004[22] e Resolução SECEC n. 22 de 01/04/2019). O instrumento de proteção federal Portaria IPHAN n. 407/2010 em conformidade com a Lei n. 11.483/2007, contempla apenas os "bens" do *Conjunto Ferroviário de Barão de Juparanã*, não enquadrados no presente estudo. Por último, será apresentado a pesquisa complementar sobre a locomotiva a vapor Maria-Fumaça 1170, entendida como "bem móvel" de Valença, cotejando com os dispositivos de proteção existentes.

As conclusões obtidas neste trabalho e as sugestões para trabalhos futuros são apresentadas nas considerações finais.

[22] Nome: Centro Histórico de Valença (parte I - Quatorze bens tombados isoladamente) e Centro Histórico de Valença (parte II - Conjuntos Arquitetônicos Urbanísticos e Paisagísticos).

Capítulo I

NOBRE VAPOR

Breve compreensão do âmbito e das especificidades do Patrimônio Industrial

"Liverpool - Crown Station, 1830"

Fonte: PEVSNER, Nikolaus - A history of building types. London Thames and Hudson, 1997 *apud* SOUZA, 2012, p. 2.

1. 1. **O conceito de *Patrimônio Industrial***

> O *Patrimônio Industrial* deve ser considerado como uma parte integrante do *Patrimônio Cultural* em geral.[23]
>
> Parte relevante do legado da industrialização é *Patrimônio Cultural* [...].[24]

Atualmente, o significado de *Patrimônio Cultural* é muito amplo, incluindo outros produtos do sentir, do pensar e do agir humano "que se congregam por seu passado comum" (CHOAY, 1999, p. 11); obras primas das belas artes e das artes aplicadas, esculturas, pinturas, textos escritos (feitos à mão ou impressos), variadas peças de valor etnológico, objetos, arquivos e coleções bibliográficas, desenhos de sentido artístico ou científico, "trabalhos e produtos de todos os saberes das comunidades humanas" (Ibid., 1999, p. 11) que, até pouco tempo, eram desconsiderados. Conforme a historiadora Márcia Chuva,

> [...] por patrimônio cultural pode-se entender aquilo que se dá pela diferença que um grupo social considera como sua cultura própria, que sustenta a sua identidade e o diferencia de outros, incluindo-se aí a identificação com bens físicos, monumentos, objetos, e também linguagens, conhecimentos, tradições, modo de usar os bens e espaços físicos e de se organizar no espaço físico-social, que se constitui e se transforma no tempo (MOTTA; SILVA, 1998, p. 47 - 48).

No entanto, a noção de *Patrimônio Cultural* se restringia quase que exclusivamente à Arquitetura, a despeito da indiscutível presença das edificações como um ponto alto de realização humana. Os primeiros dispositivos assim evidenciavam, como pode ser visto no Decreto - Lei n. 25 de 30/11/1937, em seu capítulo 1, artigo 1º,

> [...] constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a *fatos memoráveis da história do Brasil*, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico (Grifo nosso).

Na Constituição Federal de 1988, observamos a ampliação do conceito de patrimônio, além da instituição de instrumentos de sua preservação.[25] A nova Carta, diante do processo de

---

[23] TICCIH. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. **Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial**. Nizhny Tagil: TICCIH, 2003, p. 8 - Grifo nosso.

[24] KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização**: problemas teóricos de restauro. Cotia - SP: Ateliê Editorial, 2008, p. 22 - Grifo nosso.

[25] No período de influência modernista na avaliação, valoração e técnica, preservar estava atrelado à restauração arquitetônica, por isso a denominação de "*patrimônio de pedra e cal*". Para compreender o panorama histórico, das concepções e práticas de preservação do patrimônio no Brasil e no plano internacional, com foco na ação técnica e institucional, ver: (1) FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo**: trajetória da política federal de preservação no Brasil. Rio de Janeiro: UFRJ; IPHAN, 1997; (2) CHUVA, Márcia Regina

redemocratização do país, deu especial tratamento ao patrimônio cultural brasileiro, alargando a concepção restrita trazida no Decreto - Lei n. 25 de 30/11/1937. O texto constitucional de 1988 (Art. 216, V, §1) conceitua o patrimônio cultural brasileiro, inclusive, vislumbrando outras tipologias de bens (tangíveis e/ou intangíveis):

> Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:
> I - as formas de expressão;
> II - os modos de criar, fazer e viver;
> III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;
> IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;
> V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

Abandona-se a ideia de "*fatos memoráveis da história do Brasil*", bem como de conceitos tradicionais de patrimônio. Nesse sentido, partindo da noção de cultura, todos os bens naturais ou culturais, materiais ou imateriais, constituem o *Patrimônio Cultural*, desde que estes sejam portadores de referência à identidade, à ação e à memória de diferentes elementos étnico culturais, formadores do povo brasileiro. Logo, modernamente, se compreende por patrimônio cultural todo e qualquer artefato humano que, tendo um forte componente simbólico, seja de algum modo representativo da coletividade, da região, da época específica, permitindo melhor compreensão do processo histórico. Através do conhecimento do nosso patrimônio cultural,[26] "podemos aprender sobre nossa memória e, consequentemente, exercer a cidadania. A esse movimento dá-se o nome de Educação Patrimonial" (CUPELLO, 1992, p. 6).

A arquiteta Françoise Choay, em seu livro *A alegoria do patrimônio* (1999), apresenta a trajetória das políticas e do pensamento sobre o patrimônio, desenvolvida desde o século XVIII na Europa, demonstrando a diferença que se estabelece entre monumento, monumento

---

Romeiro. **Os arquitetos da memória**: sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil (1930-1940). Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009; (3) SANT'ANNA, Márcia. Preservação como prática: sujeitos, objetos, concepções e instrumentos. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de patrimônio cultural** - 1ª Edição. Rio de Janeiro; Brasília: IPHAN/DAF/COPEDOC, 2015.

[26] [...] Os vários museus preservam uma variedade extraordinária de patrimônio de vários tipos, por exemplo, refletindo fontes e valores nacionais ou internacionais. Num período de rápidas mudanças sem precedentes, atualmente, as pessoas estão muitas vezes a ponto de esquecer ou negligenciar a sua própria história e tradições culturais e a falta conhecimento sobre outras culturas e sobre o patrimônio mundial mais vasto. O museu é o local perfeito para promover e incentivar a conscientização para o patrimônio natural, cultural e artístico, através da investigação levada a cabo por museus e outros no estudo da cultura material e imaterial e preservada pelo museu e pela oportunidade de educar os visitantes (BOYLAN, 2004, p. 129 - 130).

histórico e patrimônio histórico e artístico. O monumento na concepção de Choay é algo construído com destinação intencional à memória das gerações futuras; tanto quem lega, quanto quem recebe o monumento como lembrança, o percebem como uma segurança contra a incerteza das origens.

> O monumento assegura, sossega, tranquiliza, ao conjurar o ser do tempo. É garantia das origens e acalma a inquietude que gera a incerteza dos princípios. Desafio à entropia, ação dissolvente que o tempo exerce sobre todas as coisas naturais e artificiais, o monumento procura apaziguar a angústia da morte e da aniquilação (CHOAY, 1999, p. 16).

Nas sociedades desenvolvidas, entretanto, houve uma progressiva extinção dessa função deliberativamente memorial, e o monumento, que era erigido como símbolo para ser apreciado como relíquia, caiu em desuso. Então, o monumento histórico, que não foi criado, assim se constituiu através dos olhares convergentes que selecionam representações. De acordo com Choay (1999, p. 22), todo objeto do passado pode ser convertido em testemunho histórico, "sem que para isso tenha tido, na origem, uma destinação memorial. Inversamente, [deve-se lembrar que], todo o artefato humano pode ser deliberadamente investido de uma função memória".

Quando se fala em *Patrimônio Cultural*, imediatamente associa-se aos conceitos de memória e identidade, "uma vez que entendemos o patrimônio cultural como *lócus* privilegiado onde as memórias e as identidades adquirem materialidade" (PELEGRINI, 2007, p. 87- Grifo da autora). De acordo com o historiador Pierre Nora (1993, p. 9),

> [...] 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.

No livro *História e memória*, o historiador Jacques Le Goff (1990) afirma que a memória, "por conservar certas informações, contribui para que o passado não seja totalmente esquecido, pois ela acaba por capacitar [o ser humano] a atualizar impressões ou informações passadas, fazendo com que a História se eternize na consciência humana" (ROCHA, 2012, p. 3). De acordo com a historiadora Marieta de Moraes Ferreira (2012, p. 175), "a história busca produzir um conhecimento racional, uma análise crítica por meio de uma exposição lógica dos acontecimentos e das vidas do passado". E evidencia que a memória é também uma construção do passado, "mas pautada em emoções e vivências; ela é flexível, e os eventos são

lembrados à luz da experiência subseqüente e das necessidades do presente" (FERREIRA, 2012, p. 175).

Em estudo que se tornou referência sobre o tema da memória coletiva, o sociólogo Maurice Halbwachs, em seu livro *A memória coletiva*,[27] trata a memória como "fenômeno coletivo e social, ou seja, como um fenômeno construído coletivamente e submetido a flutuações, transformações, mudanças constantes" (POLLAK, 1992, p. 200). Em relação a memória individual expõe:

> Diríamos voluntariamente que cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva, e que este ponto de vista muda conforme o lugar que ali eu ocupo, e que este lugar mesmo muda segundo as relações que mantenho com outros meios (HALBWACHS, 1990, p. 51).

Halbwachs (1990) pontua que a memória individual, é quando uma pessoa "carrega dentro de si suas vivências, impressões, acompanhadas de suas aprendizagens. Os critérios do que é significativo ou não, resultam do espaço e do tempo em que se vive" (MEDEIROS, 2014, p. 36). A história de cada um contém a história de um tempo, dos grupos a que pertence e das pessoas com quem se relaciona. A forma como se percebe as experiências e impressões também estão influenciadas pelo contexto no qual se vive. Não existe um indivíduo solto no mundo. Somos, enquanto indivíduos, sempre uma relação com as coletividades, ou seja, nossas memórias individuais estão sempre associadas aos valores e às memórias coletivas conceituada por Halbwachs como, uma memória social, exterior ao indivíduo, estendida no tempo, que guarda eventos acontecidos há muito tempo.

> Para que nossa memória se auxilie com a dos outros, não basta que eles nos tragam seus depoimentos: é necessário ainda que ela não tenha cessado de concordar com suas memórias e que haja bastante pontos de contato entre uma e outras para que a lembrança que nos recordam possa ser reconstruída sobre um fundamento comum. Não é suficiente reconstituir peça por peça a imagem de um acontecimento do passado para se obter uma lembrança. É necessário que esta reconstrução se opere a partir de dados ou de noções comuns que se encontram tanto no espírito como no dos outros, porque elas passam incessantemente desses para aquele e reciprocamente, o que só é possível, se fizeram e continuam a fazer parte de uma mesma sociedade. (HALBWACHS, 1990, p. 34).

Nesse sentido, enquanto a *memória individual* existe sempre a partir de uma memória coletiva, posto que todas as lembranças são constituídas no interior de um grupo, própria a

[27] Maurice Halbwachs escreveu esse trabalho "com a preocupação de desfazer a separação nítida entre indivíduo e coletividade e tirar a memória da responsabilidade única do indivíduo" (REINHEIMER, 2012, p. 10).

ele; a *memória coletiva* pode ser entendida como um conjunto de registros eleitos pelo grupo como significativos, que estabelece sua identidade, seu jeito de ser e viver o mundo e decorre dos seus parâmetros históricos e culturais. A possibilidade de compartilhar dessa memória, é que dá a cada um o senso de pertencimento. Trata-se de uma relação criativa e dinâmica entre o indivíduo e o grupo. Contudo, o historiador Norberto Guarinello (2013, p. 9) ressalta que há semelhanças entre as memórias individuais e as coletivas. Toda memória, por exemplo, "é composta por lembranças, que são mais ou menos valorizadas, mas também por esquecimentos[28] de coisas e fatos que não deixaram vestígios de si, seja porque não são mais lembrados, seja porque algo ou alguém impede sua rememoração".

A antropóloga Patrícia Reinheimer aciona John Gillis para demonstrar que a identidade e memória são co-dependentes, visto que "o significado central da identidade de um grupo ou indivíduo, isto é, uma sensação de continuidade através do tempo e do espaço, é sustentada pela lembrança e o que é lembrado é definido pela assumida identidade" (GILLIS, 1994, p. 3 *apud* REINHEIMER, 2012, p. 7). Da mesma forma, a memória foi interpretada em trabalho elaborado pelo Museu da Pessoa,[29] que reuniu conceitos e ferramentas metodológicas desenvolvidas a partir da "memória social". Para o Museu da Pessoa,

> [...] a memória é essencial a um grupo porque está atrelada à construção de sua identidade. Ela é o resultado de um trabalho de organização e de seleção do que é importante para o sentimento de unidade, de continuidade e de experiência, isto é, de identidade (ALBERTI, 2005, p. 167 *apud* MUSEU DA PESSOA, 2008, p. 17).

À medida que a memória "reúne as experiências, os saberes, as sensações, as emoções, os sentimentos que, por um motivo ou outro, escolhemos para guardar" (MUSEU DA PESSOA, 2008, p. 17), constitui-se também a identidade. Assim, vemos que a memória exerce um papel fundamental para reconstruir histórias, situações, acontecimentos, e não menos importante, a construção de uma identidade social.

> [...] Ao enfocar a organização e os usos da memória, temos condições de mostrar a estreita e complexa articulação entre continuidade e mudança no que diz respeito às identidades. Sabe-se que, socialmente, a memória é enquadrada de modo seletivo.

[28] Para o presente estudo, não foi necessário um aprofundamento de tal problemática. Cf. RICOEUR, Paul. O esquecimento. In: _____. **Memória, história e esquecimento**. Campinas - SP: Editora da Unicamp, 2007, p. 423 - 462.

[29] Usado no Projeto Memória Social da instituição em parceria com o SENAC - SP para formação de lideranças comunitárias. Cf. MUSEU DA PESSOA; LOPEZ, Immaculada. **Memória social**: uma metodologia que conta histórias de vida e o desenvolvimento local. São Paulo: Museu da Pessoa/SENAC - SP, 2008. Disponível em: <www.museudapessoa.net>. Acesso em: 13 jun. 2017.

> Nem tudo o que se recorda é transmitido de modo natural; transmite-se apenas contextualmente, no próprio presente, segundo formas de organização social do passado e da memória. Tal qual a identidade, a memória é organizada, "trabalhada", em termos dos fatos, ações e elementos simbólicos disponíveis aos grupos sociais e seus membros, que os reorientam ou ressignificam de acordo com as novas situações em que estão inseridos como agentes. Com expressão narrativa, a memória constitui e fortalece as identidades que se apresentam e são afirmadas para as pessoas nos variados planos da vida social em que atuam (VALLE, 2012, p. 91).

Para o sociólogo Michael Pollak (1992, p. 5) a construção da identidade é um "fenômeno que se produz em referência aos outros, em referência aos critérios de aceitabilidade, de admissibilidade, de credibilidade, e que se faz por meio da negociação direta com outros". E compreendendo patrimônio como algo constituído em um processo de disputa política, por memória e poder, e pela afirmação de si diante de um outro (NAJJAR, 2010). Todos os esforços de trabalho com patrimônio caminham no sentido de preservar resquícios de um passado, de construir (ou manter) uma memória coletiva.

Por fim, asseverando as aproximações entre memória e patrimônio; em trabalho sobre o papel da memória na formação das identidades e sua importância para o estudo com patrimônios, a historiadora Ana Luiza Ribeiro Garcia Figurello se baseia no estudo,[30] realizado pelo historiador Fernando José de Almeida Catroga, que utiliza

> [...] a palavra *traço* como sinônimo de patrimônio/monumento. O termo que antes era usado para se referir a uma sequência de rastros deixados pela passagem de animais, ganhou uma extensão mais ampla ao ser empregado para se falar sobre qualquer vestígio humano, voluntário ou não. Fernando Catroga vai defender que a própria memória é constituída de traços inscritos na mente, podendo, assim, ser entendida ela mesma como um patrimônio (CATROGA, 2001 *apud* FIGURELLO, 2016, p. 4).

Realizado as afinidades que estruturam o conceito de "patrimônio", observa-se que ao longo do tempo, a sua dilatação passou admitir novas possibilidades de interpretação, trazendo uma visão múltipla dos valores e da cultura como manifestação dentro da sociedade que devem ser preservados e transmitidos para as futuras gerações. Acompanhando o processo de alargamento do conceito de bem cultural, Beatriz MugayarKühl considera:

> [...] que o patrimônio histórico passou a englobar não apenas os grandes monumentos isolados de qualidade excepcional, mas os ambientes urbanos ou rurais inteiros, dando-se maior importância ao tecido urbano e à arquitetura vernacular. *Passou a abranger também construções mais recentes, como aquelas incluídas no patrimônio industrial e a herança do movimento moderno* [...] (KÜHL, 1998, p. 208 - Grifo nosso).

[30] Cf. CATROGA, Fernando. **Memória, história, historiografia**. Coimbra: Quarteto, 2001.

A *Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial* - TICCIH/ICOMOS declara oficialmente que "o *Patrimônio Industrial* deve ser considerado como uma parte integrante do *Patrimônio Cultural* em geral" (2003, p. 8 - Grifo nosso). Baseando-se em José Amado Mendes, a arquiteta Cristine Machado Stuermer (2010) explica que constituem o *patrimônio industrial*, os chamados monumentos industriais distribuídos em três grandes grupos:

> - vestígios referentes à produção artesanal e industrial, entre os quais as oficinas, estruturas fabris e habitacionais como os bairros operários; ferramentas e utensílios, maquinário, moldes, produtos, catálogos, meios de transmissão de energia e iluminação. Essa cultura material deve ser estudada em interligação com os fatores humanos e sociais, os ritmos de produção, concentração e condições de trabalho, sindicalismo, cultura operária, associações culturais e sua atuação;
> - transportes e comunicações cujos elementos mais significativos foram, sem dúvida, as estradas de ferro, que contou com uma ocupação espacial e habitacional sem precedentes;
> - e por fim os equipamentos coletivos referentes ao abastecimento e distribuição de energia (hidráulica, eólica, a gás e elétrica), estruturas relativas ao abastecimento de bens (mercados, armazéns), abastecimento de água e saneamento (MENDES, 1990, p. 68 - 69 *apud* STUERMER, 2010, p. 15).

Assim, o patrimônio industrial abrange, além das fábricas, oficinas, e tudo o que as caracteriza, como instalações, tecnologia, localização, área de entorno, incluindo técnicas, matérias-primas e produtos industrializados; registros escritos, orais, iconográficos; meios de comunicação e de transporte; fontes e distribuição de energia; paisagens industriais e obras públicas (STUERMER, 2010).

Ainda segundo Stuermer, frequentemente, ao nos referirmos sobre o patrimônio da industrialização nos deparamos com o termo *Arqueologia Industrial*,[31] uma área de conhecimento que nasceu da necessidade de estudo e preservação dos testemunhos industriais ameaçados. Conforme Kühl (2006), o aparecimento do termo arqueologia industrial data da década de 1950 e se referia, naquele momento, ao estudo dos resíduos físicos de indústrias e meios de comunicação do passado. Visando estabelecer critérios e métodos para a análise de edifícios, maquinaria e complexos industriais desativados, a expressão arqueologia industrial

[31] De acordo com a Carta de Nizhny Tagil (ICOMOS/TICCIH, 2003, p. 3), "a arqueologia industrial é um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefatos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens naturais e urbanas, criadas para ou por processos industriais. A arqueologia industrial utiliza os métodos de investigação mais adequados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial. O período histórico de maior relevo para este estudo estende-se desde os inícios da Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII, até aos nossos dias, sem negligenciar as suas raízes pré e proto-industriais. Além disso, apoia-se no estudo das técnicas de produção, englobadas pela história da tecnologia".

foi usada para designar um campo dedicado ao levantamento, estudo, registro e preservação do patrimônio industrial (STUERMER, 2010).[32]

De acordo como historiador Marcos Leandro Silva Oliveira (2012), a conservação e reutilização do patrimônio industrial é uma atividade contemporânea, tendo sua origem na década de 40, na França, quando as indústrias abriram suas portas ao público com o objetivo de explicitar uma feição mais moderna. Subsequentemente, na década de 50, no Reino Unido, como resposta à necessidade de conservar alguns edifícios industriais que formavam parte do passado histórico e que explicava as formas de vida de uma sociedade nascida durante a Revolução Industrial.

Oliveira ainda explica que o interesse internacional em promover e conservar o patrimônio industrial é relativamente recente. Apenas em 1978, que a Organização das Nações Unidas para Educação Ciência e a Cultura - UNESCO incluiu no Patrimônio Mundial da Humanidade um espaço industrial, nesse caso a *Mina de sal de Wieliczka*, na Polônia. "Desde então, foram sendo incluídas outras estruturas industriais como SalinadeArc-et-Senans, 1983; Ironbridge, 1986; Völklingen, 1994; Crespi d'Adda, 1995, entre outros" (ABAD, 2004; UNESCO, 2011 *apud* OLIVEIRA, 2012, p. 167). Demonstrando que a UNESCO vem apoiando de forma mais efetiva a conservação dos testemunhos da industrialização.

Em 1978, foi criado o Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (*The International Committee for the Conservationofthe Industrial Heritage* - TICCIH),[33] órgão que se encarrega mundialmente da proteção, investigação e documentação do patrimônio industrial (KÜHL, 2006). Sendo também, o consultor especial do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios - ICOMOS, para esta categoria de patrimônio, que organiza seções temáticas para ajudar a promover o estudo e a conservação dos patrimônios atrelados a ação produtiva da agricultura, engenharia de alimentos, pontes, comunicação, grupo global/local, hidroeletricidade, eletroquímica industrial, mineração, metalurgia, ferrovias, indústria têxtil, etc., visando o desenvolvimento da indústria e da sociedade industrial. Reunindo profissionais das mais diversas áreas do conhecimento em [54] países,

[32] Para um quadro mais aprofundado das definições de arqueologia industrial, dos principais estudiosos da área, Arthur Raistrick, Keneth Hudson, Angus Buchanan, Neil Cossons, Maurice Daumas e Jean-Yves Andrieux, ver: KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial | FAPESP | Secretaria da Cultura, 1998, p. 221 - 224.

[33] Possui "representação em 54 países e também é consultor especial do ICOMOS para questões referentes ao estudo e a preservação do patrimônio industrial e ferroviário" (LINS, 2015, p. 53).

como geógrafos, historiadores, restauradores, curadores de museus, pesquisadores, arquitetos, arqueólogos, engenheiros, empresários, professores, e estudantes (OLIVEIRA, 2012).

Nesse ínterim, multiplicam-se as reuniões científicas, nacionais e internacionais que contribuem com a elaboração da *Carta de Nizhny Tagil* pelo TICCIH, em 2003,[34] que apresenta a forma mais acabada do conceito de *Patrimônio Industrial*:

> 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 infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (2003, p. 3).

Essa definição e demais princípios, bem como orientações, foram reafirmados no documento *Os Princípios de Dublin* elaborado pelo ICOMOS/TICCIH em 2011. Além do TICCIH, existe a Sociedade de Arqueologia Industrial - SIA, criada para promover o estudo, valorização e preservação da sobrevivência física do passado industrial e tecnológico, ajudando desta maneira, assim como o TICCIH, a compreender que o "patrimônio industrial é um patrimônio didático, cuja conservação não se realiza para contemplá-lo como uma obra mestre, mas para que através dele se compreenda uma parte da historia social e econômica de uma época" (OLIVEIRA, 2012, p. 168). Por este motivo o patrimônio industrial há de ser intangível aos olhos da população e é necessário explicá-lo em toda sua dimensão técnica e social, conforme é explicitado na *Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial* de 2003.

Foi a partir da década de 1990 que, como já vinha ocorrendo principalmente em países como Inglaterra e França desde 1950 em relação à preocupação com a proteção daqueles bens resultantes dos processos de industrialização, frutos da Revolução Industrial europeia, que se intensificaram, no Brasil, as discussões e, mesmo, ações em prol da preservação dessa categoria de patrimônio. No Brasil, além dos testemunhos (bens culturais) do processo de industrialização e modernização tecnológica no território brasileiro, pode-se ressaltar o patrimônio ferroviário, como também aquele relacionado à cana de açúcar, que envolve diretamente os engenhos e usinas de açúcar. Contudo, devemos informar que inúmeros

[34] Documento produzido na reunião do Comitê Internacional para Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH), na Rússia. Nele, constam a definição para o patrimônio industrial, seus valores, as formas de proteção, de manutenção e de conservação.

equipamentos urbanos, ferroviários e fabris, considerados patrimônio industrial foram demolidos, como o anexo do antigo armazém EFCB do *Complexo Ferroviário de Valença*, demolido num fim de semana entre os dias 21 e 23 de fevereiro de 2003, ou ainda aqueles que não podem mais ser recuperados, como a "Estação Esteves", também em Valença, devido ao seu precário estado de conservação.

O TICCIH no Brasil foi fundado em torno do *Comitê Provisório pela Preservação do Patrimônio Industrial no Brasil* em 2004, porém suas atuações se restringiram a organização do I e II Encontro Nacional sobre o Patrimônio Industrial, onde foram apresentadas pesquisas envolvendo discussões sobre tombamento de patrimônios, neste caso de caráter industrial, e o levantamento dos possíveis conjuntos de valor para preservação da memória tecnológica brasileira (OLIVEIRA, 2012). Deve-se pontuar, entretanto, a elaboração da *Carta Manifesto*, ainda em 2003.[35] Em 14 de setembro de 2018 foi constituído o *Comitê Brasileiro para Conservação do Patrimônio Industrial* (TICCIH - Brasil),[36] que tem se dedicado na "difusão de informações e conhecimento sobre patrimônio industrial, por meio de congressos bi-anuais e encontros regionais, visitas guiadas, entre eventos científicos".[37] Dentro desta estratégica foram concebidas as *Jornadas Regionais do Patrimônio Industrial*, que ocorressem em diferentes regiões do país a fim de promover debates, difusão de pesquisas e ações de difusão sobre o patrimônio industrial.

Os autores Kühl (2006) e Oliveira (2012) informam que a preocupação com este tema surgiu na década de 1960, com o tombamento em 1964 dos remanescentes da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema em Iperó - SP,[38] que poderia ter sido ação pioneira da arqueologia industrial brasileira. No entanto houve falta de continuidade atrelada a esse segmento. Porém, a proteção seguinte ocorreu somente em 1986 com o tombamento do Complexo Ferroviário de São João del-Rei[39] e, recentemente, com o tombamento dos bens móveis e imóveis do Pátio Ferroviário da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em Rondônia[40] (KÜHL, 2006).

---

[35] Primeira "carta" produzida pelos integrantes, até então Comitê Provisório pela Preservação do Patrimônio Industrial no Brasil, em São Paulo no dia 15 de março de 2003 (TICCIH - Brasil, 2003, p. 1).

[36] Ver Estatuto (TICCIH – Brasil) no sítio: <https://ticcihbrasil.com.br/estatuto-2/>. Acesso em: 19 jan. 2019.

[37] In: <https://ticcihbrasil.com.br/congressos-nacionais/jornada-regional-de-patrimonio-industrial-regiao-sudeste/>. Acesso em: 19 jan. 2019.

[38] IPHAN. Processo de Tombamento 0727-T-64, Arquivo Noronha Santos, Rio de Janeiro (KÜHL, 2006, p. 1).

[39] O complexo ferroviário da antiga sede da Estrada de Ferro Oeste de Minas, e seu remanescente terminou reconhecido como monumento nacional através do tombamento federal, através do Processo DTC-SPHAN 1.185-T-85, realizado a partir da iniciativa do PRESERVE, com inscrições no Livro do Tombo Histórico, vol. II,

Outro exemplo é a Vila Ferroviária Martin Smith, também conhecida por Vila de Paranapiacaba, em São Paulo, tombada pelo IPHAN desde 2008, e que desde 2014 se encontra na lista-indicativa brasileira ao Patrimônio Mundial da Humanidade[41] da UNESCO (LINS, 2015). Entretanto, é interessante destacar que o primeiro trecho ferroviário do país da antiga Estrada de Ferro Mauá[42] permanece tombado e abandonado à própria sorte, apesar de existirem pelo menos três ações civis públicas e uma ação popular tramitando na Justiça Federal contra o IPHAN e o Município de Magé - RJ.

Ampliando o olhar para o patrimônio industrial, Oliveira (2012) em seu trabalho envolvendo a região Encantos do Sul (Santa Catarina), analisou esse tipo de patrimônio desativado ou em desuso pelos antigos proprietários, potencializando-os como fator dinamizador para desenvolvimento da cultura e do turismo. Nesse sentido, faz algumas considerações:

> A gestão do patrimônio industrial, orientada quase sempre pelo turismo, se converteu em instrumento dinamizador do desenvolvimento local nas zonas onde os setores econômicos tradicionais entraram em franca fase degenerativa. Entretanto, a preservação do patrimônio industrial não se pode realizar seguindo as pautas do patrimônio artístico já que o valor do patrimônio industrial reside não em sua excepcionalidade, mas em sua utilização por um extenso número de pessoas. Logo, seu valor como testemunho aumenta na medida em que este recurso tenha um maior tempo de utilização, auxiliando desta maneira na compreensão dos objetos que se transmutam durante um processo histórico, bem como às ações que, de forma distinta, evoluem com ele, produzindo novas relações que se expressam em novas formas, e assim sucessivamente (OLIVEIRA, 2012, p. 168 - 169).

Assim, evidenciamos muitas questões como tutela, métodos e, principalmente, de gestão do patrimônio industrial que, ainda, necessitam de avanços substanciais.

---

sob o nº 528, às folhas 10 e 11, e no Livro do Tombo das Belas Artes, vol. II, sob o nº 596, folha 18 (IPHAN. Processo de Tombamento DTC-SPHAN 1.185-T-85 - Complexo Ferroviário de São João del-Rei).

[40] O tombamento definitivo da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foi homologado apenas em 2006 por meio do Processo nº 1.220-T-87, inscrito no Livro do Tombo Histórico e no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico. Faz parte do complexo tombado o pátio ferroviário, oito quilômetros de linha férrea que vai da estação central em Porto Velho até a estação em Santo Antônio, as Três Caixas d'água e o cemitério da Candelária, ambos localizados na cidade de Porto Velho (ALENCAR, 2012, p. 24).

[41] Embora questionada pela arquiteta Ana Paula M. de Bitencourt da Costa Lins (2015) por pouca expressividade e atuação no patrimônio tido como ferroviário, atualmente, o dispositivo internacional "Lista do Patrimônio Mundial", também é reconhecido como um dos instrumentos de proteção do patrimônio industrial ferroviário.

[42] Monumento Nacional por meio do Decreto n. 35.447-A de 30/01/54, e em seguida tombado pelo IPHAN, sendo descrito no Livro do Tombo Histórico (PAULA, 2000, p. 293).

1. 2. **As categorias do Patrimônio Industrial**

Baseado no trabalho de Choay (1999), vemos que a conceituação do "patrimônio" surge com maior força durante a Revolução Francesa em 1789 com a exaltação à "nacionalidade" que trouxe a urgência de se enaltecer e preservar o passado da Nação. A autora faz menção a uma *Comissão dos Monumentos da Assembleia Nacional Constituinte* composta, simultaneamente, por especialistas e simples cidadãos que elencou dez seções, declarando o que era considerado patrimônio naquele período:

> I. Livros impressos;
> II. Manuscritos;
> III. Forais e selos;
> IV. Medalhas antigas e modernas;
> V. Pedras gravadas e inscrições;
> VI. Estátuas, bustos, baixos-relevos, vasos, pesos e medidas antigos e da Idade Média, armas ofensivas e defensivas, mausoléus, túmulos e todos os objetos desse gênero, relacionados à Antiguidade e à História;
> VII. Quadros, pastas de pintores, desenhos, gravuras, mapas, tapeçarias antigas ou históricas, mosaicos, vitrais;
> VIII. Máquinas e outros objetos relativos às artes mecânicas e às ciências;
> IX. Objetos relativos à história natural e a seus três reinos;
> X. Objetos relativos aos costumes antigos, modernos, europeus e estrangeiros (CHOAY, 1999, p. 103, nota de rodapé n. 12).

Percebemos nos itens acima uma preocupação em salvaguardar os objetos de períodos de grande importância na história francesa. Todavia, de acordo com o historiador Guilherme Pinheiro Pozzer (2007), concomitantemente, também, pode ser entendido como um dos primeiros movimentos de demonstração de interesse no *Patrimônio Industrial*, ainda no final do século XVIII. Para proteger elementos importantes do "vandalismo revolucionário" durante a Revolução Francesa elaborou-se "um inventário dos bens a serem preservados para a nação e dentre as diferentes categorias a serem 'tombadas' pela Comissão dos Monumentos estavam incluídas máquinas e outros objetos relativos às artes mecânicas e às ciências" (POZZER, 2007, p. 219). "Esse passo foi importante no sentido de qualificar essa categoria como um bem histórico, que contribuiu para o surgimento, na cidade de París, do primeiro museu técnico do mundo, o *Conservatoire des Arts et Métiers*, em 1794" (VICHNEWSKI, 2004, p. 19 *apud* POZZER, 2007, p. 219).

A comissão dos Monumentos da Constituinte foi dividida em 10 seções diferentes, entre elas (de interesse particular a esse trabalho) destacam-se a seção **VI**: estátuas, bustos, baixos-relevos, vasos, pesos e medidas antigos e da Idade Média, armas ofensivas e defensivas, mausoléus, túmulos e todos os objetos desse gênero, relacionados à Antiguidade e

à História; e a seção **VIII**: máquinas e outros objetos relativos às artes mecânicas e às ciências. Considerando a análise de Pozzer, elas permitem o enquadramento do que atualmente conhecemos como patrimônio industrial. É interessante destacar, que Choay ressalta "que a *arquitetura* não é explicitamente designada na VI seção" (1999, p. 103 - Grifo nosso).

Cristine Machado Stuermer, baseando-se na dissertação de mestrado intitulada *As indústrias Matarazzo no interior paulista: arquitetura fabril e patrimônio industrial*, de Henrique Telles Vichnewski, esclarece quais são as categorias possíveis com o tema patrimônio industrial. "Vichnewski subdivide o levantamento[43] feito nas seguintes categorias: **arquitetura industrial**, **porto marítimo**, **mineração**, **engenhos e usinas de açúcar**, **cerâmica**, **fábricas**, **arquitetura do ferro e ferroviária**, **abastecimento de água**, **paisagem urbano-industrial**" (STUERMER, 2010, p. 43 - 44 – Grifo nosso).

Neste ínterim, é necessário evidenciar que o *Patrimônio Ferroviário* é vasto, dividindo-se em móvel, imóvel e bens intangíveis. O imóvel incorpora as obras de arte e de engenharia (túneis, pontes, viadutos etc.), as estações de caminhos de ferro e os próprios edifícios, resultado da consequente industrialização. Mantendo como referência as seções **VI** e **VIII** comentadas anteriormente, uma vez que temos como objetivo fazer uma avaliação de forma crítica sobre os parâmetros de conservação do patrimônio industrial, a partir do *Complexo Ferroviário de Valença* e um dos bens móveis, a Maria Fumaça 1170 da EFCB/RFFSA (atualmente em Campinas - SP).[44] Faz se necessário evidenciar os bens intangíveis, onde se encontram os hábitos, os saberes, os costumes, as tradições, bem como a memória.

Na memória dos sujeitos, que conviveram com o auge do trem, aparece a "enorme" Estação Ferroviária. No caso de Valença, ela demarca o posicionamento do complexo ferroviário, que ainda dispõe de outras edificações ligadas à história ferroviária da cidade.[45]

---

[43] A listagem sobre o tema patrimônio industrial elaborada por Vichnewski abrange artigos sobre patrimônio e arqueologia industrial publicados em seminários, encontros e periódicos bem como dissertações de mestrado e teses de doutorado realizadas a partir de 1986, em função do 1º Seminário Nacional de História e Energia realizado pelo Departamento de Patrimônio Histórico da Eletropaulo em São Paulo, até 2004, ano de conclusão de seu mestrado (STUERMER, 2010, p. 120).

[44] Para que fique de fácil leitura e entendimento, optamos em apresentar no capítulo 3 a análise crítica sobre os parâmetros de conservação para o patrimônio industrial ferroviário, bem como o estudo de caso.

[45] Analisadas junto aos devidos instrumentos de conservação em nível municipal, estadual ou federal quando existir.

Em relação aos pátios ou complexos ferroviários, a arquiteta Maria Emília Lopes Freire *et al*. (2012, p.7 - 8), pontua que no Brasil,

> [...] sob a influência inglesa no modelo de transporte de carga e de passageiros, implantou-se um extenso, complexo, diverso e, ao mesmo tempo, único *modus operandi* ligado ao contexto das ferrovias. De várias maneiras, ora fundaram, ora implementaram-se em cidades e territórios específicos, seguindo planejamento próprio a esse meio de transporte, estações, prédios para armazenagem da carga, oficinas e, nos locais concentradores de maior movimento e volume de carga e passageiros, o que se conhece atualmente como pátios ou complexos ferroviários. Tais complexos eram construídos em lugares estratégicos de acordo com razões de ordem econômica (de produção), técnica, social ou política. Frequentemente estes fatores eram determinantes, simultaneamente, o que permite entender tais áreas, realmente, como "complexos", que eram interligados pela linha férrea que formavam o sistema ferroviário brasileiro. Poderiam ser aproveitados locais que tinham sido utilizados historicamente como caminhos, portas de entrada e saída de cidades, espaços de escoamento de produção por se situarem em espaços privilegiados, localização geográfica que possibilitava a construção e o assentamento de trabalhadores. Isso mostra a imbricada rede de aspectos que caracterizam os pátios e os complexos ferroviários no Brasil. Um complexo ferroviário é formado por compartimentos e elementos, como armazéns, equipamentos de sinalização e telecomunicação, casa de telégrafo, restaurante, posto médico, escola, rotunda, oficinas, vilas, estações e outros que traduzem uma funcionalidade produtiva, uma rede de relações de trabalho e um campo de relações e controle social.

De acordo com João Márcio Dias de Souza (2012), o ano de 1830 marca o nascimento da arquitetura ferroviária nas cidades industriais. Na ocasião era inaugurada a Estação de Manchester, a primeira estação ferroviária no mundo. Era um edifício simples com dois pavimentos, sua fachada era tripartida e contava com algumas janelas. No outro lado da linha, em Liverpool, foi construída a Estação King Cross, um edifício de dois pavimentos orientado paralelamente aos trilhos que eram abrigados com uma cobertura de madeira (ver imagem de abertura na p. 30). Essa foi uma configuração muito utilizada "nos primeiros anos ferroviários" (SOUZA, 2012, p. 2).

Segundo Francisco Foot Hardman (2005, p. 26), as estações ferroviárias eram "catedrais do século XIX" devido sua exuberância, "com estruturas despojadas, à base de ferro, vidro e tijolo aparente" (HARDMAN, 2005, p. 26). Na época, exibiam as modernas técnicas implementadas no conjunto arquitetônico das ferrovias, como nas do Rio de Janeiro. O historiador Bruno Nascimento Campos (2012, p. 17) registrou que:

> É importante frisar [...] que na segunda metade do século XIX e princípios do XX, o mundo ocidental viveu o que podemos considerar uma verdadeira "febre" de exposições universais, quando a engenharia ferroviária desempenhou um papel de destaque. Vivia-se a euforia das inovações técnicas, tanto na Europa quanto no Brasil. A arquitetura de vidro e ferro, utilizada na construção das estações

> ferroviárias, as transformava em verdadeiros templos da modernidade, lugar dos "encontros e despedidas", um espaço de interação social para além de sua utilidade de embarque e desembarque.

A historiadora Dilma Andrade de Paula (2000) informa que depois de construída a estação ferroviária, independente de sua localização em uma cidade pequena do interior ou uma capital, ela passou a ser um lugar de atividades cotidianas para os moradores, uma referência na cidade. "Em pouco tempo a estação ultrapassou seu papel estritamente utilitário, ligado ao transporte, e tornou-se espaço social de poderoso poder de atração por significar o novo ligado ao sentido de desenvolvimento" (COSTA, 1994, p. 116 *apud* PAULA, 2000, p. 66) cultural simultaneamente, observado nas cidades.

Sobre algumas mudanças destaca Campos (2012, p. 20), "o trem chegava às cidades redesenhando a paisagem urbana, criando bairros e modificando a percepção temporal, sendo que o horário do trem se sobrepôs à hora local, solar e relativa, dada pela igreja". Conforme o autor, passa a existir nas cidades a Estação Ferroviária e seu relógio. "Os minutos ganham importância, assim como o conceito, até então sem sentido, de 'hora exata' e passam a integrar a rotina das cidades às margens dos trilhos" (CAMPOS, 2012, p. 20). De acordo com o pesquisador Annibal Magalhães da Silva (2019, p. 30),

> [...] a principal função do relógio era administrar o tempo, fundamental nas sociedades industriais, da qual a ferrovia era um importante expoente. Sua presença era vital para o controle dos horários de chegada e partida das composições. [...] A primeira estação projetada com relógio em Valença foi a do Desengano (Barão de Juparanã) em 1865, [...] que teria sido a primeira do Brasil a contar com o relógio, antes mesmo da Estação da Corte (no Rio de Janeiro).

De maneira geral, observa que a ferrovia "apropriou do valor simbólico do maquinário, sua instalação conferia à Estação Ferroviária *status* e protagonismo na paisagem urbana, condição antes reservada a prédios como Igrejas, câmaras municipais e palacetes particulares" (SILVA, A., 2019, p. 30).

Contudo, após o evento das privatizações dos anos 90, esse precioso acervo encontra-se ameaçado.[46] E em Valença, desde a erradicação da ferrovia, ainda nos anos 70. Houve abandono generalizado, com a desativação da RFFSA, e de diversos ramais, com a retirada

[46] "Sua possível destruição seria uma perda irreparável para a memória fluminense e brasileira". In: INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL. **Inventário de identificação de bens culturais do sistema ferroviário do Estado do Rio de Janeiro**: Linha Centro. [S. l.]: INEPAC, [entre 2005 e 2013]. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/modules.php?name=InventarioFerro>. Acesso em: 06 mar. 2014, p. 1.

dos trilhos. Foi notória a demolição de algumas estações,[47] bem como de outros elementos. Segundo o Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro - INEPAC, "diversos imóveis encontram-se em precário estado de conservação ou passaram a ter outros usos, como residências, centros de cultura ou bibliotecas" (INEPAC, [entre 2005 e 2013], p. 1).

Embora nossa análise se concentre no novo *Complexo Ferroviário de Valença*, constituído a partir de 1910, quando a Estrada de Ferro Central do Brasil (sucessora da E. F. D. Pedro II) encampou a E. F. União Valenciana e a E. F. Rio das Flores, unificando a estrutura dessas duas companhias num projeto que remodelou grande parte da malha férrea do município, é interessante destacar que a União Valenciana, foi "a primeira estrada de ferro, de bitola estreita que se construiu no Brasil, e que foi apelidada por um membro do Senado de 'maravilha na espécie'" (VIANA, 1894 *apud* IÓRIO, 1953, p. 220). De tal forma, que acabou sendo referência e modelo de bitola[48] "para as futuras construções ferroviárias, influenciando, inclusive, o prolongamento da E. F. D. Pedro II no território mineiro" (MEDEIROS, 2014, p. 67).

Outra característica singular do patrimônio industrial ferroviário de Valença compreende a categoria "máquinas e outros objetos relativos às artes mecânicas", uma vez que foi a última região que aboliu o serviço prestado pelas máquinas a vapor, eternizadas como Maria-Fumaça. Segundo a historiadora Andréa Casa Nova Maia, foi como Maria-Fumaça que essas charmosas locomotivas entraram para a História. Conforme Eduardo Coelho e João Bosco Setti (1993, p. 1), "o período entre 1825 e 1930 foi absoluto da locomotiva a vapor e da mística que a acompanhava". Em Valença, a principal tração dos trens de passageiros e carga foram essas locomotivas.[49] As marias-fumaça reinaram nos serviços desde o início da era ferroviária até a erradicação dos trechos na região. Conforme Setti e Coelho, "durante o ano de 1973, a tração a vapor na EFCB pôde ser considerada

[47] Por exemplo, a *Estação Quirino* (Valença - RJ).

[48] Bitola ferroviária é distância entre os trilhos que formam a via. Apesar da grande variedade de medidas utilizadas no século XIX, na segunda metade do século XX a rede nacional era formada por duas medidas básicas: 1,00 m e 1,60 m, sendo as definitivas exceções a Estrada de Ferro Perus-Pirapora - SP, com bitola de 0,60 m; Estrada de Ferro do Amapá - AP, com bitola *standard*, de 1,43 m e o trecho original da Estrada de Ferro Oeste de Minas, com 0,76 m. Cf. **Glossário de termos ferroviários**. In: <http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario-de-termos-ferroviarios>. Acesso em: 18 fev. 2018.

[49] Na EFCB a maria-fumaça teve seu auge até a década de 1940. Houve a iniciativa, ainda no final dos anos 20, de estudos para eletrificação da rede (Cf. GORNI; OLIVEIRA, 2009), substituindo o serviço das marias-fumaça utilizadas como única tração desde o século XIX. Contudo, na década de 1940 iniciam os testes da tração diesel elétrica que desenvolve bons resultados. Entrando em circulação, no ano de 1945, as locomotivas a diesel ofuscam o projeto de eletrificação da rede. Ao contrário do que se pensa, as máquinas a vapor, eternizadas como maria-fumaça, permaneceram em uso até a década de 70, época que foi também o fim para algumas ferrovias e ramais.

praticamente encerrada em bitola métrica, tendo se apagado as últimas quatro locomotivas junto com a erradicação da própria ferrovia em Valença" (SETTI; COELHO, 1993, p. 122 *apud* MEDEIROS, 2014, p. 77 - 78).

Propriedade de ferrovias, portos, fazendas, armazéns e usinas, as locomotivas a vapor testemunharam parte importante da História do Brasil no extenso período que vai desde o Barão de Mauá, até a introdução maciça do transporte por automóvel. Fizeram parte dos ciclos econômicos do período, a começar pelo café no Rio de Janeiro e São Paulo; levaram os imigrantes do porto de Santos para o Planalto Paulista; movimentaram cana nas usinas do Nordeste brasileiro e do Norte fluminense; levaram e trouxeram políticos e empresários entre o Rio de Janeiro e São Paulo; viabilizaram as jazidas de ferro de Minas Gerais e introduziram o Brasil no mundo moderno.[50]

Elas também são lembradas de maneira recorrente pelos cancioneiros populares, escritores espalhados por variadas regiões, compositores, e até mesmo no carnaval. Mário Quintana (*apud* MEDEIROS, 2014, p. 27 - 28), é um dos poetas que exaltou a participação do trem e a locomotiva a vapor na formação do Brasil. 'Se me esquecer esqueça-me bem devagarzinho' propõe Mário Quintana criticando a imposição dos avanços tecnológicos sob o ideal encontrado no passado, como observamos no texto *Maria-Fumaça*:

> As lentas, poeirentas, deliciosas viagens nos trens antigos. As famílias (viajavam famílias inteiras) levavam galinhas com farofa em cestas de vime, que ofereciam, pois não, aos viajantes solitários. E os viajantes solitários (e os meninos) ainda desciam nas estaçõezinhas pobres... Para comprar pastéis, os sonhos, as laranjas... E ver as moças da localidade, que iam passear nas gares para ver os viajantes, uns e outros de olhos cumpridos – eles num sonho repentino de ficar, elas num sonho passageiro de partir. Um apito, a fumarada, resolvia tudo.
>
> Mas hoje nem há o que resolver. E é quase proibido sonhar. O mal dos aviões é que não se pode descer toda hora para comprar laranjas. Nesses aviões vamos todos imóveis e empacotados como encomendas [...]. Entre a monotonia irreparável das nuvens, nada vemos da viagem. Isto é, não viajamos, chegamos. Pobres turistas de aeroportos, damos a volta ao mundo sem nada ver do mundo.[51]

Outros destacaram a engenharia, como a escritora Rachel de Queiroz ao colocar que "de todas as máquinas corredeiras, flutuantes ou voadoras que o homem tem inventado, nunca houve nenhuma que se comparasse à majestade de um grande trem, a correr com suas dezenas

[50] Disponível em: <www.revistaferroviaria.com.br/memoriaferroviaria/memoriaP.htm>. Acesso em: 23 jul. 2017.

[51] QUINTANA ETERNO: dedicado a divulgar a vida e obra do grande poeta brasileiro. Disponível em: <http://quintanaeterno.blogspot.com.br/2009/04/do-caderno-h.html>. Acesso em: 13 jun. 2013.

de vagões [...]".[52] Logo, confirmando as influências desse patrimônio industrial ferroviário no imaginário popular. É fato que, em muitos lugares, o trem não existe mais, como em Valença. Contudo, permanece na memória das cidades, moradores e até em músicas. De acordo com o que afirma Paula (2001a, p. 2), "os trilhos arrancados, as antigas estações abandonadas, os maquinários jogados em algum depósito ou apodrecendo às vistas públicas, estimulam a produção de novos símbolos, ou de recordações, na produção de um sentido para o passado".

1. 3. **A trajetória da conservação do Patrimônio Industrial**

No âmbito internacional, durante as últimas décadas, delinearam-se uma série de instrumentos jurídicos, convenções, conferências, declarações, resoluções e recomendações, dentre outros encontros, promovidos ou chancelados pela UNESCO/ICOMOS, relativos à proteção do patrimônio cultural, constantes nas diversas "Cartas Patrimoniais"; de tal maneira que as convenções e recomendações vêm enriquecer o direito internacional da cultura e os direitos internos com a elaboração de políticas de preservação dos seus Estados Membros no sentido dado pela UNESCO (SANT'ANNA, 2015).

Entre essas referências, temos a *Carta de Veneza* (1964), *Declaração de Amsterdã* (1975), *Carta de Burra* (1980), *Documento de Nara* (1994) *Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial* (2003), *Os Princípios de Dublin* (2011), dentre outras, das quais o Brasil é signatário, tendo, inclusive, promulgada através do Decreto Federal n. 80.978/77, a Convenção da UNESCO de 1972, relativa à proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2013). Sobre a tutela específica dos "bens ferroviários" no Brasil, um importante marco é a Lei n. 11.483 de 31/05/2007 que visa à preservação da *Memória Ferroviária* "constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário" (BRASIL, § 2º, Art. 9º da Lei n. 11.483/2007). Essa lei por sua vez, gerou outros dispositivos de proteção.

A partir da disciplina *Políticas de Preservação*,[53] podemos observar que esses dispositivos são considerados instrumentos teóricos que auxiliam a atuação de profissionais e instituições na área de conservação e preservação do patrimônio. Esses princípios e recomendações apontam para a intervenção mínima, para o respeito ao material original e aos

[52] QUEIROZ, Rachel de. **Trem de ferro**. Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará. Rio de Janeiro: RFFSA, 1982 *apud* PAULA, 2000, p. 18.

[53] SAMPAIO, Julio Cesar Ribeiro. **Anotações das aulas expositivas e leitura dos textos trabalhados na disciplina Políticas de Preservação** (IT 4010). Nova Iguaçu - RJ: PPGPaCS/IM/UFRRJ, 2018, não paginado.

documentos autênticos, para a execução dos serviços, a partir do uso das técnicas tradicionais, para o uso adequado do bem (KÜHL, 2006, p. 4). Logo, as cartas não possuem a função de legislar sobre o patrimônio, mas conceder embasamento filosófico para que os órgãos e instituições adotem métodos e ações convergentes à preservação do patrimônio e de prestar subsídios aos órgãos competentes na elaboração de suas leis.

Durante a análise das recomendações internacionais e nacionais, notamos a condição dos bens patrimoniais na sociedade contemporânea no centro das discussões. Ainda que alguns documentos sejam mais direcionados para segmentos específicos, o patrimônio é evocado de modo interdisciplinar sobre diferentes perspectivas e de acordo com as problemáticas evidenciadas em diversos países (SANT'ANNA, 2015).

Até o presente momento não existe uma "carta" específica sobre a temática do *Patrimônio Ferroviário*, que por sua natureza de origem, é abordado no bojo da discussão sobre a preservação e reconversão do *Patrimônio Industrial*, especialmente pela *Carta de Nizhny Tagil* (2003), explicando o conceito *Patrimônio Industrial Ferroviário*, ultimamente muito usado pela literatura.[54] A arquiteta Beatriz Mugayar Kühl (2008, p. 39 - 40) postula que,

> [...] já em suas origens, a discussão sobre patrimônio industrial esteve vinculada também à arquitetura ferroviária (Estação Euston) e os edifícios com elementos, ou totalmente pré-fabricados (caso do Coal Exchange). Trabalhou-se e trabalha-se, no campo da arqueologia industrial, de maneira a associar atividades produtivas, meios de transporte, formas de produção de energia e produtos resultantes da industrialização. Considera-se o processo de industrialização intimamente ligado ao desenvolvimento do transporte ferroviário, em especial na segunda fase daquilo que se convencionou denominar Revolução Industrial. A industrialização em larga escala associar-se diretamente a esse meio de transporte, pois impulsionou as ferrovias e, por sua vez, foi por elas impulsionada; e para seu funcionamento, as ferrovias devem possuir uma estruturação industrial. Essa articulação marcará por longo período a implantação e crescimento de indústrias e a transformação de numerosas cidades, existindo vários exemplos no próprio Estado de São Paulo em que a relação fábricas, habitação operária e ferrovias estrutura vasta zonas. Ademais, muitos complexos ferroviários são verdadeiras usinas, existindo oficinas de produção de componentes, de montagem e de reparos que apresentam uma organização do trabalho e encadeamento de produção de fato industriais, caso, por exemplo, das oficinas das antigas companhias ferroviárias Paulista e Mogyana no Estado de São Paulo. Apesar das diferenças existentes entre, por exemplo, uma

[54] Por exemplo, no trabalho que propõe a criação de um "Centro de Memória e Informação Virtual do Patrimônio Industrial Ferroviário" com acervo do patrimônio ferroviário da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - EFNOB, na cidade de Bauru - SP. Para saber mais ver: SALCEDO, Rosio Fernández Baca *et al*. EFNOB Km 0/Bauru - SP: Centro de Memória e Informação Virtual. In: **VI Colóquio latino americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial** (TICCIH), 2012, São Paulo. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_patrimonio_ferroviario.pdf>. Acesso em: 14 jan. 2018.

> estação ferroviária e uma indústria siderúrgica, entende-se que esses elementos sejam partes integrantes de um processo. Por isso, os escritos sobre o tema são em geral estruturados de forma a tratar indústrias e meios de transporte conjuntamente, analisando-os, porém, por tipologias.

Kühl (2008) complementa que, o interesse pela preservação do patrimônio industrial volta-se, desde seus inícios, ademais, no que se refere à arquitetura, ao conjunto de bens que se articulam ao processo de industrialização como um todo, procurando conhecer e tutelar as especificidades de cada um deles, como recomenda a *Declaração de Amsterdã* (1975). Desse modo, ao se abordarem os "monumentos da industrialização" examinam-se as construções ligadas aos processos produtivos e aos meios de comunicação, transporte e produção de energia - a "arquitetura industrial" - e, ainda, edifícios pré-fabricados de variadas tipologias.

A *Declaração de Amsterdã*, de 1975, destaca que a conservação do patrimônio edificado e seu uso na sociedade contemporânea são, atualmente, mais bem compreendidos. Por meio das diretrizes deste documento, é possível encontrar a identidade de um grupo e um maior sentido de segurança, face às mudanças imensas da sociedade contemporânea. O caráter ambiental da preservação ressalta, ainda, que "a conservação das construções existentes contribui para a economia de recursos e para a luta contra o desperdício, uma das grandes preocupações da sociedade contemporânea" (DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ, 1975, p. 3). Desse modo, demonstra-se que as construções antigas podem receber novos usos, que correspondam às necessidades da vida contemporânea.

Anteriormente, em 1964, durante o II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos em Monumentos Históricos, realizado na cidade de Veneza, surgiu a *Carta Internacional sobre Conservação e Restauração de Monumentos e Sítios*, intitulada *Carta de Veneza*, que se tornou um dos paradigmas no campo do patrimônio. Conforme Kühl (2006), o documento permanece válido até a atualidade "[...] e em que, pelo menos na teoria, existe certa posição de consenso internacional". A Carta, ainda, apresenta uma noção de monumento histórico, inseparável de sua história e de seu lugar, que se estende ao sítio urbano ou rural e, também, "às obras modestas que tenham adquirido significação cultural" (ICOMOS, 1964, p. 2). Define, portanto, a restauração como operação excepcional e interdisciplinar, que deve se basear em dados científicos e ostentar "a marca do nosso tempo" (ICOMOS, 1964, p. 2 - 3).

> Esses princípios são estendidos, por analogia, ao contexto urbano, onde as contribuições de todas as épocas passam a ser valorizadas, deixando-se definitivamente de lado o ideal da unidade estilística. A conservação, por sua vez, é tratada em termos de manutenção permanente, utilização adequada e preservação da

> ambiência e, por fim, as técnicas construtivas modernas são autorizadas apenas quando as tradicionais se revelarem inadequadas (SANT'ANNA, 2015, p. 5 - 6).

Sant'anna (2015), ainda, complementa, que a Carta de Veneza, já registrava influências da teoria do restauro purovisibilista de Cesare Brandi (1988)[55] e, também dos defensores do "restauro científico", consagrando a prática de preservação de áreas urbanas nos termos do monumento histórico. Em relação a teoria brandiana, Flávio de Lemos Carsalade (2011, p. 1) que foi presidente do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico (IEPHA - MG), coloca que ela se estabeleceu sobre dois pilares, a "história" e a "arte", "levando-o a discorrer sobre uma instância histórica e uma instância artística aplicáveis aos objetos a serem restaurados". E sinaliza, que dois conceitos fundamentais para o entendimento contemporâneo do patrimônio, a "cultura" e a "memória", não foram explorados, mas apesar disso, a prática contemporânea "aplica a teoria brandiana indiscriminadamente aos bens a serem preservados, desconhecendo que toda ela foi estabelecida apenas com relação às obras de arte, hoje apenas uma parcela de nosso vasto patrimônio" (CARSALADE, 2011, p. 1).

Todavia, é nesse documento de 1964, que é insinuada uma mudança nos critérios de seleção dos sítios históricos. A noção de monumento histórico foi, então, ampliada na *Carta de Veneza* e passou a compreender não apenas "as grandes criações, mas também às obras modestas, que tenham adquirido com o tempo uma significação cultural" (ICOMOS, 1964, p. 2). Essa característica é retomada na *Carta de Burra* sobre a Conservação de Lugares de Significância Cultural de 1980, quando foram apresentadas as definições para: bens, significação cultural, substância, conservação, manutenção, preservação, restauração, adaptação. Define princípios, processos de Conservação, Preservação, Restauração, Reconstrução e Adaptação e práticas. O objetivo da conservação, segundo a Carta de Burra, é conservar ou recuperar a significância cultural de lugares, incluindo aspectos como segurança, manutenção e futuro, também evidenciado no documento *Os Princípios de Dublin* (2011).

[55] O restaurador deve usar técnicas e métodos científicos desenvolvidos a partir da teoria de Cesare Brandi, baseado em critérios internacionais, estabelecidos por instituições reconhecidas como ICOM (Conselho Internacional de Museus), ICOMOS (Conselho Internacional de Monumentos e Sítios) e o ICROM (Centro Internacional de Estudos para a Conservação e Restauração de Bens Culturais), preocupadas com a preservação do patrimônio mundial. Para uma definição detalhada do conservador/restaurador pela organização internacional que os representa, ver a página do Comitê para a Conservação do ICOM (www.icomcc.org) Também contém notícias de todas as suas conferências, grupos de trabalho e publicações. A outra agência internacional, que todos os que trabalham na preservação do acervo devem conhecer, é a ICCROM (www.iccrom.org), uma organização intergovernamental estabelecida em Roma em 1959. É a única instituição deste tipo com mandato mundial para promover a conservação de todos os tipos de patrimônio cultural, móvel e imóvel (BOYLAN, 2004, p. 62).

Conforme Oliveira (2012, p. 166), a partir da década de 50, especialmente no Reino Unido, a sociedade passou a conceder valor à noção de monumento industrial. Logo, iniciando a conservação de alguns edifícios industriais, envolvendo, ainda, os meios de comunicação e transportes, que formavam parte do passado histórico, que explicava as formas de vida de uma sociedade nascida durante a Revolução Industrial. "Por este motivo, nos anos 60 as sociedades ocidentais tomaram uma maior conscientização ou mobilização em apoio popular e oficial que contribuiria para salvar os vestígios materiais e culturais próprios da civilização industrial" (OLIVEIRA, 2012, p. 166). Esse autor, ainda, situa que, a década de 70 foi considerada o marco das reconversões, cujos objetivos se centraram na conservação, desenvolvimento e planejamento da reutilização do patrimônio industrial e do excedente humano. Neste sentido, "o patrimônio industrial deixa de ser um remoto empecilho para as administrações e se converte em um instrumento de desenvolvimento local" (Ibid., 2012, p. 167).

Em 1978 foi criado o Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH), órgão que se encarrega mundialmente da proteção, investigação e documentação do patrimônio industrial. Passou-se a inclui**r** dentro da área patrimônio industrial os restos físicos do passado industrial como: instalações, edifícios e arquitetura, máquinas e equipamentos; habitação, envolvendo assentamentos e paisagens industriais, infraestrutura, produtos e processos; assim como a documentação produzida pela própria indústria, como arquivos, recordações pessoais e memórias (TICCIH, 2018).

Em 2003, na conferência realizada pelo TICCIH na Rússia, foi definido pelo comitê o conceito de "patrimônio industrial", o que culminou na *Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial*. Nessa perspectiva observa-se a contemplação do "patrimônio ferroviário", uma vez que segue os mesmos preceitos do patrimônio industrial, ambos negligenciados culturalmente pela sociedade até datas relativamente recentes. Conforme a *Carta de Nizhny Tagil* (2003, p. 3), o patrimônio em questão "compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico". Verifica-se a substituição do termo monumento industrial pela terminologia patrimônio industrial (STUERMER, 2010). Esses remanescentes compreendem não só edifícios e máquinas, mas também os locais, onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas à indústria, tais como as habitações.

> Esse tipo de bem engloba tanto o patrimônio material tangível – imóveis e móveis – quanto as dimensões intangíveis, tais como o conhecimento técnico, a organização do trabalho e dos trabalhadores e o complexo legado social e cultural que moldou a vida de comunidades e provocou grandes mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral (ICOMOS/TICCIH. *Os Princípios de Dublin*, 2011, p. 3).

Essa carta se tornou referência internacional, na medida em que foram abordados a definição de arqueologia industrial, patrimônio industrial, bem como os valores, a proteção legal, os meios de manutenção e a conservação desse patrimônio, no qual insere-se o patrimônio das antigas estradas de ferro.[56]

Estas definições e demais princípios estão reafirmados na 17ª Assembleia Geral do ICOMOS, realizada em Dublin, na Irlanda, em 2011 que resultou no documento *Os Princípios de Dublin*. Esse dispositivo é estabelecido como parâmetro, para documentar e compreender as estruturas de *Patrimônio Industrial*, bem como os sítios, áreas e suas paisagens, incluindo, ainda, seus valores diversos, que estão presentes em variadas formas de manifestação.

> A pesquisa e a documentação de sítios e estruturas do patrimônio industrial devem contemplar suas dimensões históricas, tecnológicas e socioeconômicas para oferecer uma base integrada para sua conservação e sua gestão, sendo necessária uma abordagem interdisciplinar sustentada por pesquisas interdisciplinares e programas educativos para identificar o significado de sítios e estruturas de patrimônio industrial (ICOMOS/TICCIH. *Os Princípios de Dublin*, 2011, p. 3 - 4).

Em relação à metodologia, recomenda-se a diversidade de fontes:

> Diversas fontes de conhecimento e informação devem ser utilizadas, incluindo coleta de campo e registro, investigação histórica e arqueológica, análise de material e paisagem, história oral e/ou pesquisa em arquivos públicos, de empresas ou privados. A pesquisa e preservação de registros documentais, arquivos de empresas, plantas de edifícios e exemplares de produtos industriais devem ser incentivadas. A avaliação e análise de documentos devem ser realizadas por um especialista da respectiva área industrial para determinar seu significado patrimonial. A participação das comunidades e de outras partes interessadas também é uma parte essencial dessa atividade (ICOMOS/TICCIH. *Os Princípios de Dublin*, 2011, p. 4).

[56] Em 2005, em Anse (França) foi adotada por todos os membros da *European Federation of Museum & Tourist Railways* - FEDECRAIL a *Carta de Riga*, proposta inicialmente na cidade de Riga, capital da Letônia. O documento trás "os princípios que orientam a conservação, o restauro, a manutenção, a reparação e a utilização do equipamento histórico ferroviário que é intervencionado". O pouco conhecimento desse dispositivo que poderia ampliar a proteção dos testemunhos da era ferroviária se deve o não reconhecimento pelo TICCIH. Apenas alguns países europeus participaram da sua elaboração e a adotam.

Acrescenta-se, ainda, a proposição em assegurar proteção eficaz e preservação dos elementos de patrimônio industrial, sua conservação e manutenção. E também apresenta, as dimensões e valores patrimoniais das estruturas industriais e seu entorno com o propósito de incentivar e fomentar a consciência pública e corporativa para apoio, formação profissional e pesquisa próprios à preservação do patrimônio industrial, por sua vez, também o ferroviário.

Conforme pontuado anteriormente, as primeiras atividades do TICCIH - Brasil começam em 2003, demonstrando que ainda se faz necessário estabelecer a conexão do "meio acadêmico, privado e político brasileiro para utilizar o acervo industrial existente, a fim de organizar e transpassar, com maior eficácia, os saberes técnicos do processo de crescimento do Brasil" (OLIVEIRA, 2012, p. 172). Durante a revisão de literatura, verificamos que, nos últimos anos, se multiplicaram dissertações e teses que se dedicaram à temática ferrovia, e aquelas explorando o patrimônio ferroviário. Há muito material e pesquisa realizada e, ainda assim, material a ser pesquisado, nos arquivos das extintas companhias ferroviárias. Embora a temática nas pesquisas de pós-graduação tenha surgido na década de 1980, entendemos que sua consolidação acontece nos anos 2000, quando há um aumento significativo, evidenciando a importância e a visibilidade acadêmica que a temática assume.

Para o projeto da presente pesquisa, bem como nas diretrizes adotadas para sua confecção, a tese *Fim de Linha: a extinção de ramais da E. F. Leopoldina, 1955-1974* da historiadora Dilma Andrade de Paula, foi de suma importância, uma vez que a autora destaca as possibilidades transversais de análise que a ferrovia assumiu. Podemos dizer que Paula "estimulou" outras pesquisas, sendo inclusive orientadora de alguns deles. Embora tenha como foco de análise a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, sua leitura foi indispensável para a compreensão do processo de implantação das ferrovias no Brasil e como permanece atual a influência desse meio de transporte na formação cultural brasileira, apesar do desmonte da rede ferroviária e de seu quase completo abandono no país todo.

> Os trilhos abandonados e/ou arrancados, os maquinários jogados em algum depósito ou apodrecendo às vistas públicas estimulam a produção de novos símbolos, ou de recordações, na produção de um sentido para o passado. O trem não existe, mas como na música Ponta de Areia, de Milton Nascimento, as "casas esquecidas" e as "viúvas nos portais" sugerem sua sobrevivência enquanto símbolo de uma época (PAULA, 2000, p. 14).

Paula (2000) aponta para a relevância de se pensar a questão do transporte no Brasil, analisando a trajetória da E. F. Leopoldina para investigar a política de "erradicação de ramais

ferroviários". A pesquisadora apresenta em seu trabalho uma história da expansão da ferrovia no mundo e, de modo particular, no Brasil, das primeiras construções às desativações. Propõe uma reflexão sobre o período de 1955 a 1974, englobando o período compreendido entre a política "automobilística" de Juscelino Kubitschek, a extinção do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), tendo como principais objetivos analisar a política do Estado no âmbito federal, que resultou na desativação dos ramais ferroviários do interior, verificar as consequências da extinção do trem, particularmente nas regiões do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo e estudar a história política e administrativa da empresa ferroviária Leopoldina. Para a autora, a política de desativação de ramais ferroviários foi instrumento principal de desequilíbrios regionais. Explicando, portanto, o desmonte e erradicação da ferrovia em Valença nos anos 70, que antecede desativação da RFFSA em 1999. Discute ainda, o papel das agências e agentes envolvidos na política de extinção de ramais ferroviários e dos atores que fazem parte do desmonte, tratando especificamente da extinção de ramais da E. F. Leopoldina e principais áreas atingidas e das reações tidas a esse processo.

No âmbito nacional, o interesse pela preservação do *Patrimônio Industrial Ferroviário*, aparece durante a privatização do sistema ferroviário a partir de 1995, quando houve a desativação de milhares de conjuntos ferroviários em todo o território brasileiro, despertando o interesse de comunidades, órgãos culturais e universidades, para o problema do que fazer especificamente com esses remanescentes. O Estado sem garantir recursos para a ferrovia e tendo priorizado os investimentos nos transportes rodoviários, "forçou" a privatização do setor ferroviário (PAULA, 2000). Ainda em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização - PND,[57] com os objetivos de desonerar a União, fomentar investimentos e aumentar eficiência operacional. Porém, desde então, a degradação dos bens da RFFSA apenas aumentou. Dissolvida pelo Decreto n. 3.277 de 07/12/1999,[58] começou um processo de alienação e pagamento de dividendos. Bens móveis operacionais como mobiliário e equipamentos de escritório foram vendidos e outros bens foram leiloados.[59]

[57] O Decreto n. 473 de 10/03/1992, incluiu a RFFSA no PND, instituído pela Lei n. 8.031 de 12/04/1990. Para saber mais, ver: BARTCUS, Aline Zandra Vieira. **Memória e patrimônio ferroviário**: estudo sobre o museu da Companhia Paulista em Jundiaí - SP. 2012, 148 f., Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual Paulista - UNESP, Assis - SP, 2012, p. 61 - 66.

[58] Alterado pelos Decretos n. 4.109, de 30/01/de 2002, n. 4.839, de 12/09/2003, e n. 5.103, de 11/06/2004.

[59] O processo de desestatização da RFFSA foi realizado com base na Lei n. 8.987, de 17/02/1995 (Lei das Concessões). A empresa foi dissolvida de acordo com o estabelecido no Decreto n. 3.277, de 07/12/1999, alterado pelo Decreto n. 4.109, de 30/01/2002, pelo Decreto n. 4.839, de 12/09/2003, e pelo Decreto n. 5.103, de

Com a edição da Medida Provisória n. 353, de 22/01/2007, regulamentada pelo Decreto n. 6.018 de 22/01/2007 e sancionada pela Lei n. 11.483 de 31/05/2007, a RFFSA foi extinta. Esta mesma lei institui a figura do inventariante e definiu que os bens, direitos e obrigações da extinta RFFSA entrariam em processo de inventariamento. O Decreto n. 6.018/2007 determinou as atribuições do inventariante e como se daria o processo de inventariança e transferência dos bens, direitos e obrigações. Devido à degradação acentuada com a desestatização da RFFSA e o risco de inúmeros "bens ferroviários" serem demolidos e transformados, é instituída a Lei n. 11.483/2007, como medida legal para a preservação do patrimônio ferroviário, na qual encerra o processo de liquidação da RFFSA. Além de transferir os bens imóveis para a União, deu atribuições específicas para a preservação da *Memória Ferroviária*:

> Art. 2°. Os bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União [...].
> Art. 9º. Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional 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 [...].
> § 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.

O Decreto n. 6.769 de 10/02/2009 trouxe nova redação ao artigo 7º do Decreto n. 6.018/2007 e acrescentou dois novos parágrafos que diretamente dizem respeito às atribuições do IPHAN:

> § 1º - O uso dos bens imóveis cedidos ao IPHAN poderá ser compartilhado com outros órgãos e entidades da administração pública federal;
> § 2º - O IPHAN poderá solicitar a cessão de bens imóveis de valor artístico, histórico e cultural para a utilização por parte de outros órgãos e entidades públicos ou privados com o objetivo de perpetuar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e do turismo.

Com essas medidas legais e a referida Lei, dá-se o início para a conservação do patrimônio industrial ferroviário a nível nacional, competindo ao IPHAN a identificação dos bens provenientes da RFFSA e elaboração de modelos e tutelas que visem à conservação e difusão da memória ferroviária. Entretanto, o tema ainda era recente e seu conteúdo trazia

---

11/06/2004. A liquidação iniciou-se em dezembro de 1999, por deliberação da Assembléia Geral dos Acionistas, conduzida sob responsabilidade de uma Comissão de Liquidação, com supervisão do Departamento de Extinção e Liquidação (Deliq) do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Elaborado com base no sítio: <http://portal.iphan.gov.br/>. Acesso em: 18 fev. 2018.

diversos assuntos ainda inéditos no âmbito jurídico, como por exemplo, a *Memória Ferroviária*, muito usada, mas não conceituada. Estudamos brevemente a Memória Ferroviária e sua construção enquanto conceito, bem como sua contribuição nos parâmetros de conservação do patrimônio ferroviário no capítulo 2.

A Lei n. 11.483/2007 trouxe o conceito de *Memória Ferroviária*, como uma nova forma de "acautelamento" e proteção que não o "tombamento".[60] Ao dispor sobre a revitalização do setor ferroviário, a lei atribuiu ao IPHAN, a tarefa de preservação e difusão da Memória Ferroviária. Com essa nova atribuição, a instituição realizou o *Inventário de Conhecimento*[61] do acervo ferroviário oriundo da extinta RFFSA, composto por bens móveis e imóveis reconhecendo aqueles com "valor artístico, histórico e cultural". Logo se fez necessário um instrumento que promovesse a proteção desse grande universo ferroviário, porém de forma mais ágil e menos complexa que o instrumento do tombamento. Na esteira desta lei, o IPHAN publicou a Portaria n. 407 de 21/12/2010 que dispôs sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e instituiu a *Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF)*, na qual serão inscritos todos os bens reconhecidos como detentores de valor artístico, histórico e cultural.

A gestão dessa lista fica por conta da *Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário (CAPCF)*, instituída pela mesma Portaria e responsável pela atribuição do valor. A criação da LPCF configura-se como um novo instrumento de conservação e representa, indiscutivelmente, um avanço no campo dos instrumentos de proteção voltados para a proteção do patrimônio industrial, nesse caso o ferroviário. De acordo com o artigo 2º da referida Portaria:

> Os bens inseridos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário gozam de proteção, com vistas a evitar seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público.

---

[60] É o mais antigo instrumento de proteção em utilização pelo IPHAN, tendo sido instituído pelo Decreto-Lei n. 25, de 30/11/1937, e proíbe a destruição de bens culturais tombados, colocando-os sob vigilância do órgão. Para ser tombado, um bem passa por um processo administrativo, até ser inscrito em pelo menos um dos 4 Livros do Tombo instituídos pelo Decreto: Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; Tombo Histórico; Tombo das Belas Artes; e Tombo das Artes Aplicadas. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/275>. Acesso em: 13 set. 2018. Para compreender o tombamento ao longo do tempo, ver: CASTRO, Sonia Rabello de. **O Estado na preservação de bens culturais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.

[61] No Estado do Rio de Janeiro, acreditamos que aproveitou-se do "Inventário de identificação de bens culturais do sistema ferroviário do Estado do Rio de Janeiro: Linha Centro. [S. l.]: INEPAC, [entre 2005 e 2013]" realizado pelo INEPAC. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/modules.php?name=InventarioFerro>. Acesso em: 06 mar. 2014.

Pelo artigo 4º são passíveis de inclusão na LPCF os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA que:

> I - Que apresentarem 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;
> II - Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;
> III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico.

A LPCF foi posteriormente tornada pública pela Portaria n. 441, de 13/12/2011. Recentemente o IPHAN promulgou o Documento Legal n. 375, de 17/08/2018, instituindo a *Política de Patrimônio Cultural Material*. Em relação ao patrimônio cultural material da extinta RFFSA (Título III, Capítulo VII), observa-se:

> Art. 87. Nos termos do art. 9º da Lei n. 11.483, de 31/05/2007, cabe ao 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.
> Art. 88. Os bens reconhecidos como detentores de Valor Artístico, Histórico e Cultural, são considerados Valorados quando inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF).
> § 1º - Cabe à Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário (CAPCF) decidir acerca do Valor Artístico, Histórico e Cultural de bens móveis e imóveis.
> § 2º - Cabe ao Presidente do IPHAN homologar a decisão da CAPCF.
> Art. 89. Os bens inseridos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário gozam de proteção específica, com vistas a promover a preservação e difusão da memória ferroviária.
> Parágrafo único. A proteção decorrente da inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário não se equipara a da inscrição em um dos Livros do Tombo definidos pelo Decreto - Lei n. 25, de 30/11/1937.
> Art. 90. Por meio de instrumentos de compromisso e cessão, firmados com outros órgãos ou instituições, o IPHAN deve estabelecer condições de uso, guarda e conservação dos bens valorados.
> Art. 91. Os bens inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário poderão ter sua valoração reavaliada a qualquer tempo, pela CAPCF, desde que devidamente motivada.

É importante destacar que, aos bens ferroviários que não fazem parte do espólio da RFFSA, não cabe a aplicação dessa Lei, mas sua proteção pode ser feita por meio de tombamento. Nesse sentido, o patrimônio ferroviário da cidade de Valença é parcialmente contemplado, uma vez que muito dos bens remanescentes foram transferidos para a Prefeitura

Municipal de Valença ou foram comprados da União por particulares. Dentro das especificidades da Portaria n. 407/2010 apenas os bens do *Conjunto Ferroviário de Barão de Juparanã*, podem ser protegidas pelo instrumento. No âmbito estadual, o Instituto Estadual do Patrimônio Cultural - INEPAC é o órgão responsável pela preservação dos bens culturais no Estado do Rio de Janeiro. A proteção estadual adota os inventários de tombamento como medida de preservação, inclusive daqueles considerados patrimônio industrial ferroviário.

No sul do Brasil, encontramos uma das pioneiras iniciativas de valoração e salvaguarda do patrimônio industrial ferroviário; a elaboração do inventário *Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: inventário das estações, 1874 - 1959*, que teve como objetivo conhecer e mapear os materiais da atividade ferroviário no Rio Grande do Sul. Sendo assim, o primeiro trabalho do tipo abrangendo todo um estado brasileiro. Contudo, é interessante pontuar que entre a década de 1970 e 1980 observa-se o surgimento das associações de preservação ferroviárias pressionado as instituições e autoridades. Nessa época, também começaram a ser desenvolvidos os programas governamentais de preservação, tais como o PRESERVE/PRESERFE,[62] implantado nos anos 1980, que anuncia "preocupação" com a preservação da *Memória Ferroviária*.

Sobre o "inventário de identificação", o arquiteto Luiz Fernando Rhoden (1998, p. 109), afirma que "é a melhor maneira de conhecermos nosso *Patrimônio* de forma rápida, [permitindo] imediatamente uma ação de proteção, preservação ou simples valorização do mesmo". Rhoden (1998, p. 109) ainda complementa:

> Num país do tamanho do Brasil, se não tivermos agilidade nas ações preservacionistas, que privilegiam aqueles bens culturas mais locais e que contam, no conjunto, a história de nossos estados e do país, estaremos fadados a ficar somente com as excepcionalidades já tombadas e que muitas vezes pouco contam da verdadeira história da nação.

[62] O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes - PRESERVE foi elaborado no final dos anos 70 e início dos 80 pelo Ministério dos Transportes destinado à preservação da memória dos transportes no Brasil e contemplava a formação de um Museu Nacional dos Transportes, com sede em Brasília. Devido a uma série de fatores polítco-econômico-institucionais, o grande projeto/programa não vingou em sua total extensão e expressão. O que sobrou foi a parte assumida pela RFFSA, e aí surgiu o PRESERFE (Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Memorial Ferroviário), com temáticas ligadas a arquitetura, engenharia, iconografia, literatura e cultura ferroviária, com sede no prédio da administração da RFFSA, no Rio de Janeiro - RJ. A intenção do PRESERFE era cuidar do patrimônio histórico e criar museus em todo o país destinados à memória ferroviária. Uma importante iniciativa foi a abertura em 1984, do Museu do Trem nas antigas instalações da Oficina do Engenho de Dentro.

Nesse sentido, verificamos que além de sua função básica de identificação e gestão de bens de interesse cultural, "o inventário tem efeito conscientizador e legitimador muito importante" (MOTTA; SILVA, 1998, p. 72), como confirma o arquiteto Paulo Ormindo de Azevedo. O historiador Antonio Gilberto Ramos Nogueira (2008, p. 251), chama a atenção para o fato da centralidade do inventário na reorientação e no fomento das políticas públicas do patrimônio. Ele "tem rompido com aquela ideia igualmente cristalizada no imaginário de que preservação era sinônimo de tombamento". Segundo o autor, amplamente apropriado por instituições culturais, associações comunitárias, universidades, escolas etc., "o inventário vem potencializando o exercício da educação patrimonial e contribuindo para a valorização das memórias e histórias locais" (Ibid., 2008, p. 251). Compreende-se então que, inventariar tem sido um dos procedimentos recorrentes no processo de preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro (MOTTA; SILVA, 1998). Exemplo disso é o INEPAC - RJ, como será mostrado no capítulo 3.

No que concerne o nível municipal, as fontes e documentos analisados citam o *Conselho Consultivo do Serviço de Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Município de Valença*,[63] no entanto, como está inativo, não conseguimos estabelecer contato para conhecer as principais ações. A única atividade do setor foi o desenvolvimento do *Inventário dos Bens Culturais Imóveis de Valença* entre 2003 e 2004, mas que ainda não foi publicado. Quanto aos dispositivos, verifica-se o Decreto n. 35 de 30/08/1999 alterado pelo Decreto n. 107, de 02/08/2002, "que dispõe sobre as licenças de obra ou demolição em imóveis construídos até 31 de dezembro de 1950", protegendo assim o patrimônio ferroviário em âmbito municipal. Atualmente, encontra-se em execução o *Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença* sob a coordenação do pesquisador Annibal Affonso Magalhães da Silva.

Em linhas gerais, compreendemos que o *Patrimônio Industrial*, no qual está inserido o *Patrimônio Ferroviário*, surge no contexto histórico da década de 1960, na qual vivenciou a dilatação do conceito de patrimônio cultural. Kühl (2006; 2008), situa que significativos esforços foram desempenhados para definir o que é patrimônio industrial, compreendendo a busca por estabelecer parâmetros cronológicos, elaborar registros e estudos com o objetivo de definir o que e por que preservar. Isso levou a uma série de discussões a respeito da definição de monumento industrial, que por sua vez derivou documentos como as "Cartas Patrimoniais". Sendo as principais, a *Carta de Nizhny Tagil* e *Os Princípios de Dublin*

[63] Criado pela Lei na Constituição 1.733 de 29/04/1996, devidamente regulamentado pelo Decreto n. 034 de 04/04/2002.

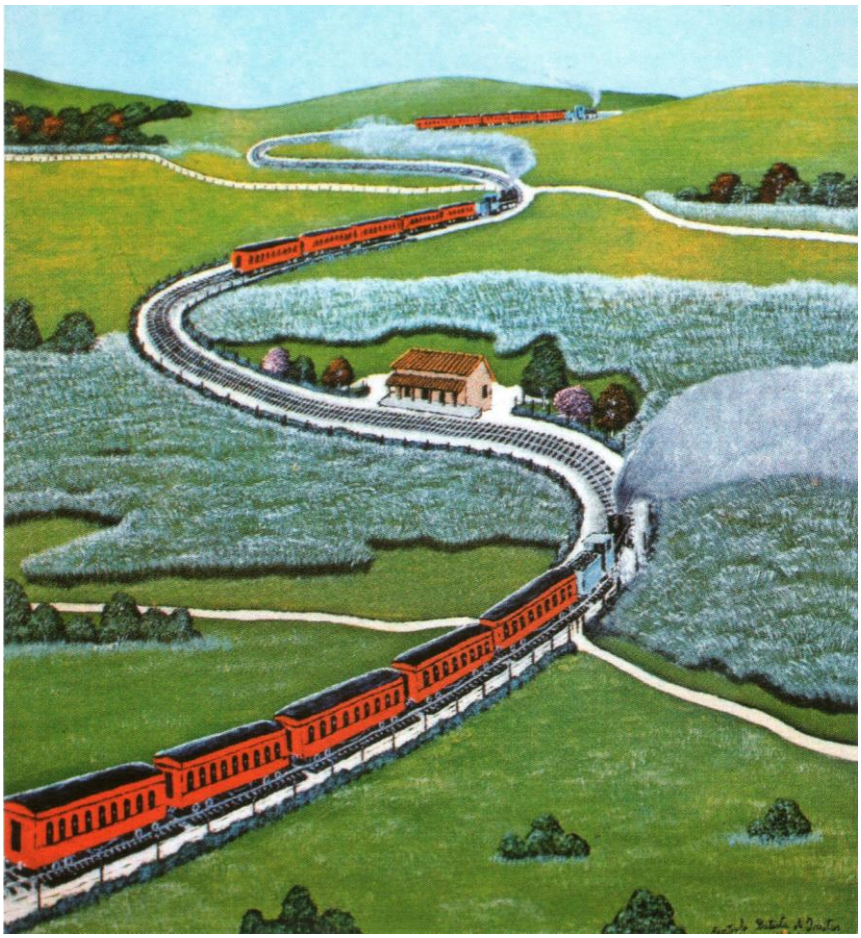
elaborados pelo TICCIH/ICOMOS. Considerados instrumentos teóricos que auxiliam a atuação de profissionais e instituições na área conservação e preservação dos “bens” ligados a industrialização.

Entendemos que *Patrimônio Ferroviário* remonta ao *Patrimônio Industrial*, pelo aparato tecnológico que constitui, dado ao uso de técnicas construtivas e materiais industrializados ou pela íntima ligação com as formas de produção pós Revolução Industrial. Ou ainda pela transformação que as estradas de ferro causaram nas cidades em que tiveram relevância, seja por sua consolidação ao desenvolvê-las, seja, pelo próprio surgimento ao redor do leito quando do traçado e construção da via férrea. E, principalmente, pela alteração que causou no modo de vida das pessoas, marcando o início de grandes mudanças sociais, políticas, econômicas e culturais, o que justifica a definição *Patrimônio Industrial Ferroviário*. No capítulo seguinte, apresentamos a ferrovia como principal produto da era industrial, e suas características peculiares em dimensão histórica, socioeconômica, cultural e geográfica.

Capítulo II

AS IDIOSSINCRASIAS DAS ESTRADAS DE FERRO

Café, patrimônio industrial ferroviário e a viabilização da ferrovia em Valença



"Trem"
Quadro a óleo de Agostinho Baptista de Freitas

Fonte: BARDI, Pietro Maria. Lembrança do "trem de ferro". [S.l.]: Banco Sudameris Brasil, 1983 (Arte e Cultura, 6). In: TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da engenharia ferroviária no Brasil**. Rio de Janeiro: Notícia & Cia., 2011, p. 197.

2. 1. **A "Era do Vapor"**: **da formação à conservação**

"*O trem também é memória*".[64]

Conforme o historiador Gisafran Nazareno Mota Jucá (2003), o trem figura na visão popular como um símbolo de mudança e atendimento às necessidades da população interiorana. É certo que o trem marcou época e encantou gerações. Para a historiografia, é considerada uma das maiores invenções depois da roda, como ressalta o historiador Eric Hobsbawm (1996, p. 61 *apud* CAMPOS, 2012, p. 7):

> A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia.

Nesse sentido, Bernardo Câmara (2010, p. 29) complementa que, "sobre os trilhos, a história também ganhou outros contornos". Atualmente, a ferrovia, especialmente a RFFSA, é responsável pelo maior acervo brasileiro, destacando-se nesse patrimônio industrial ferroviário: as estações ferroviárias, as vilas ferroviárias, casas dos engenheiros e outras residências, edifícios, leitos ferroviários, locomotivas, carros de passageiros, vagões, mobiliários, relógios e sinos, além de uma rica documentação textual, manuais, livros, periódicos, obras raras, obras de arte, entre outros.

No tocante ao seu surgimento, o trem deu seus primeiros "rangidos na Inglaterra em 1803, o coração do início da Revolução Industrial" (BLAINEY, 2011, p. 254), quando o inventor inglês Richard Trevithick construiu um veículo a vapor, similar a uma locomotiva, que pesava cinco toneladas e atingia uma velocidade de 5 km/h. Contudo, o "verdadeiro criador da tração a vapor em estrada de ferro foi o engenheiro inglês George Stephenson, que compreendeu o princípio de aderência de rodas lisas sobre uma superfície também lisa, os trilhos de ferro".[65] Pioneiro na construção das locomotivas *Locomotion* e a *Rocket* "primeira a usar uma caldeira tubular e escapamento do vapor pela chaminé, o que proporcionou equilíbrio entre o consumo e a produção de vapor" (GUIMARÃES, 1993, p. 6), Stephenson, também, fabricou "a primeira linha para o transporte regular de passageiros, inaugurada no

[64] DELAG, Raquel Gotardelo Audebert; SIQUEIRA, Euler David de. Imaginário e representações sociais: a bordo do trem de passageiros Vitória Minas. **Rosa dos Ventos**, v. 2, n. 1, jul./dez., 2010, p. 108.

[65] CARARO, Aryane. Nasce o trem. In: VASQUEZ, Pedro Karp (Org.). **Caminhos do trem** [Volume 1: Origens]. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, p. 25 - 26.

dia 15 de setembro de 1839, entre Liverpool e Manchester (cidades inglesas), dando início à era das ferrovias".[66] Desde então, a ferrovia passou a "aproximar os lugares, alterando a noção do tempo através da velocidade de suas locomotivas e provocando uma mudança de costumes pela facilidade de comunicação" (MORAIS, 2002, p. 6).

A chegada do trem sempre foi condicionada pela construção de estradas de ferro. No mundo, a mais extensa está na Rússia. Nesse país, a estrada de ferro surgiu da necessidade de preservação territorial. Neste caso, a Rússia ordenou a construção de uma ferrovia que ligou São Petersburgo a Vladivostok, no extremo leste do país. "A presença da estrada de ferro garantiria não só a proteção da população e dos recursos naturais, mas também representaria um investimento que ligaria outros países da Europa ao oceano Pacífico" (LINARDI, 2010, p. 14). Atualmente, com 9.289 quilômetros de extensão total, a *Ferrovia Transiberiana* como é chamada, uniu Europa, Ásia e Oceano Pacífico. Na América Latina "a ferrovia pioneira foi construída em Cuba em 1837, surgindo em 1851 no Chile e Peru, e no Brasil em 1854" (MORAIS, 2002, p. 6).

Segundo Paula (2000), no Brasil, as primeiras leis de incentivo à construção de ferrovias surgiram na década de 1830.[67] Logo após a Independência do Brasil, o regente Padre Diogo Antônio Feijó [1835 - 1837] lançou a possibilidade da construção das primeiras ferrovias no Brasil. Voltadas para escoar a produção do café fluminense, em aquecida expansão no vale do Rio Paraíba do Sul, desde o início do século, e posteriormente, em seus "territórios adjacentes da Província de São Paulo" (TENÓRIO, 1979, p. 17 *apud* MORAIS, 2002, p. 8). Até então, a maior parte das mercadorias, como as safras de café, eram transportadas em tropas de muares. O tropeirismo foi um ciclo de grande importância "para a economia e fixação do homem no interior do Brasil, durante os principais acontecimentos econômicos, políticos e sociais ocorridos do século XVIII até o início do século XX" (CARPEGEANI; REZENDE FILHO, 2009, p. 15).

Consideramos desnecessário retomar toda a história das ferrovias, como já fizeram diversos autores (SAES, 1981; PAULA, 2000; RODRIGUEZ, 2004; SETTI, 2008; SILVA,

[66] Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>. Acesso em: 20 jan. 2018.

[67] A legislação pró-ferrovias foi inaugurada com o Decreto n. 100 de 31/10/1835: "autoriza o Governo a conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma estrada de ferro da capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros, sob as condições que se estabelecem". BRASIL. **Coleção das Leis do Império**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1836, p. 118, Biblioteca Nacional *apud* PAULA, 2000, p. 54.

A., 2011). Assim, contemplamos uma pequena introdução sobre a formação das ferrovias. Desse modo, voltamos ao ano de 1840, quando

> [...] Thomas Cochrane obteve do Governo Imperial o privilégio, exclusivo por 80 anos, de construir uma estrada de ferro desde a Corte até a província São Paulo, atravessando a Serra do Mar e passando pelos municípios de Piraí, Barra Mansa, Resende e Campo Belo. A Imperial Companhia de Estrada de Ferro foi então constituída, com capital de oito mil contos, sendo lançadas 16 mil ações para viabilizar a construção da linha férrea propriamente dita, bem como de uma rede de estações, depósitos, armazéns. Os diretores pretendiam importar tecnologia inglesa e esperavam ter a linha instalada no prazo de cinco anos. A ferrovia projetada deveria abranger os principais pontos de comunicação comercial entre a Corte e o interior, escoando a produção crescente do Vale do Paraíba, e dos estados de Minas, São Paulo, Goiás, Mato Grasso. Entre os principais gêneros estavam o fumo, o sal, vinhos, toucinho, ferro, aço, gado bovino e suíno, e o café que se tornaria o principal produto de exportação [...] (INEPAC, [entre 2005 e 2010], p. 1 - 2).

Todavia, conforme Paula (2000), Cochrane durante mais de dez anos tentou formar a empresa, mas sem dispor de capital, apesar do apoio legal, seu projeto fracassou.

Mediante aquele fracasso, somente em 1852, a história ferroviária do Rio de Janeiro começaria a ser escrita, quando o "economista, industrial, banqueiro e diplomata" (THOMÉ, 1983, p. 19) Irineu Evangelista de Sousa, o Barão e, posteriormente, Visconde de Mauá,[68] pediu autorização da Assembleia Provincial do Rio de Janeiro para a construção de uma estrada de ferro, com privilégio de zona, que ligaria "o fundo da Baía da Guanabara à Raiz da Serra de Petrópolis" (THOMÉ, 1983, p. 20). Nesse ano, então, foi organizada a *Imperial Companhia de Navegação a Vapor Estrada de Ferro Petrópolis* e iniciada a construção da primeira ferrovia brasileira: a Estrada de Ferro Mauá, que revolucionou a forma de transportar.

Inaugurada em 30 de abril de 1854, "com bitola de 1.676 metros e extensão de 14,5 quilômetros, entre a praia [Praia da Estrela], depois chamada Porto Mauá e a localidade de Fragoso, a 1.733 km da raiz da serra de Petrópolis" (PAULA, 2008, p. 46), a Estrada de Ferro Mauá, revolucionou o arcaico sistema de transporte brasileiro. Na época, "os menos afortunados espalharam-se pelos morros para, pela primeira vez, ver um trem passar em terras brasileiras" (RODRIGUEZ, 2004, p. 18). A ferrovia prosseguiu até a Raiz da Serra, "onde chegou em 1856, atingindo uma extensão de 16,3 km" (INEPAC, [entre 2005 e 2010], p. 2). A serra se mostrou um desafio, dessa maneira a viagem era concluída por estrada em "dois

[68] Sobre Mauá, ver: CALDEIRA, Jorge. **Mauá**: empresário do Império. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

pequenos ônibus para o transporte dos passageiros, do terminal da linha férrea até Petrópolis" (RODRIGUEZ, 2004, p. 18).

A primeira locomotiva que circulou no Brasil, foi uma Maria-Fumaça importada da Inglaterra, "fabricada pela empresa *Willian Fair Bairns & Sons de Manchester*. Batizada de 'Baroneza', em homenagem a esposa de Mauá, Sr.ª Maria Joaquina Machado de Souza, essa locomotiva permaneceu em serviço por 30 anos",[69] modificando definitivamente o perfil econômico do Rio de Janeiro. Na viagem inaugural de 1854, o trem foi composto pela locomotiva Baroneza, três carros de passageiros e um de bagagem, fazendo o percurso até o ponto terminal do trecho em 25 minutos em velocidade média de 35 km/h. Contudo, ainda no dia 06 de setembro de 1853, com uma parte do trecho já instalado, Mauá fez a primeira viagem de trem na história do Brasil, na presença de jornalistas e políticos. Segundo Alfio Beccari, nesse dia Irineu "foi agraciado com o título de Barão de Mauá",[70] pois, antes de Porta da Estrela, a região era conhecida como Mauá.

Inovando através da conjugação multimodal de transporte, a EFM transportava passageiros, cargas e mercadorias. Conforme João Bosco Setti (2008, p. 19), "recebia na Estação Guia de Pacobaíba, os passageiros e as cargas que vinham do Rio de Janeiro, transportava-os até a Raiz da Serra, por 16,3 km, de onde subiam por estrada até Petrópolis". Segundo Setti (2008, p. 19), "somente em 18 de fevereiro de 1883 é que os trilhos chegaram a Petrópolis, através de 6,028 km de linha em cremalheira e bitola métrica, na época construída pela Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará". Embora sempre lembrado por este feito, que o consagrou patrono do Ministério dos Transportes, os planos de Mauá ultrapassaram a EFM, como destacou o historiador Nilson Thomé (1983, p. 20):

> Os planos de Mauá incluíam a pretensão de atender a zona cafeeira, no escoamento da produção, conforme os planos governamentais, mas só por via ferroviária evidenciava-se a impossibilidade a curto prazo. Projetou-se então um sistema misto de transporte: marítimo, em sua faixa próxima à Corte, aproveitando a Guanabara; ferroviário, na baixada entre a baía e a serra; rodoviário, transpondo a serra e atingindo o planalto. O plano teria dado certo, não fosse o atraso na construção do trecho rodoviário.

Conforme o pesquisador, a construção da EFM teve êxito, ao contrário da estrada de rodagem, cuja construção estava coberta à *Companhia União e Indústria*, de Mariano

[69] BECCARI, Alfio. A primeira ferrovia brasileira. In: VASQUEZ, Pedro (Org.). **Caminhos do trem**: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil [Volume 1: Origens]. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, p. 66.

[70] BECCARI, Alfio. A primeira ferrovia brasileira. op. cit., p. 66.

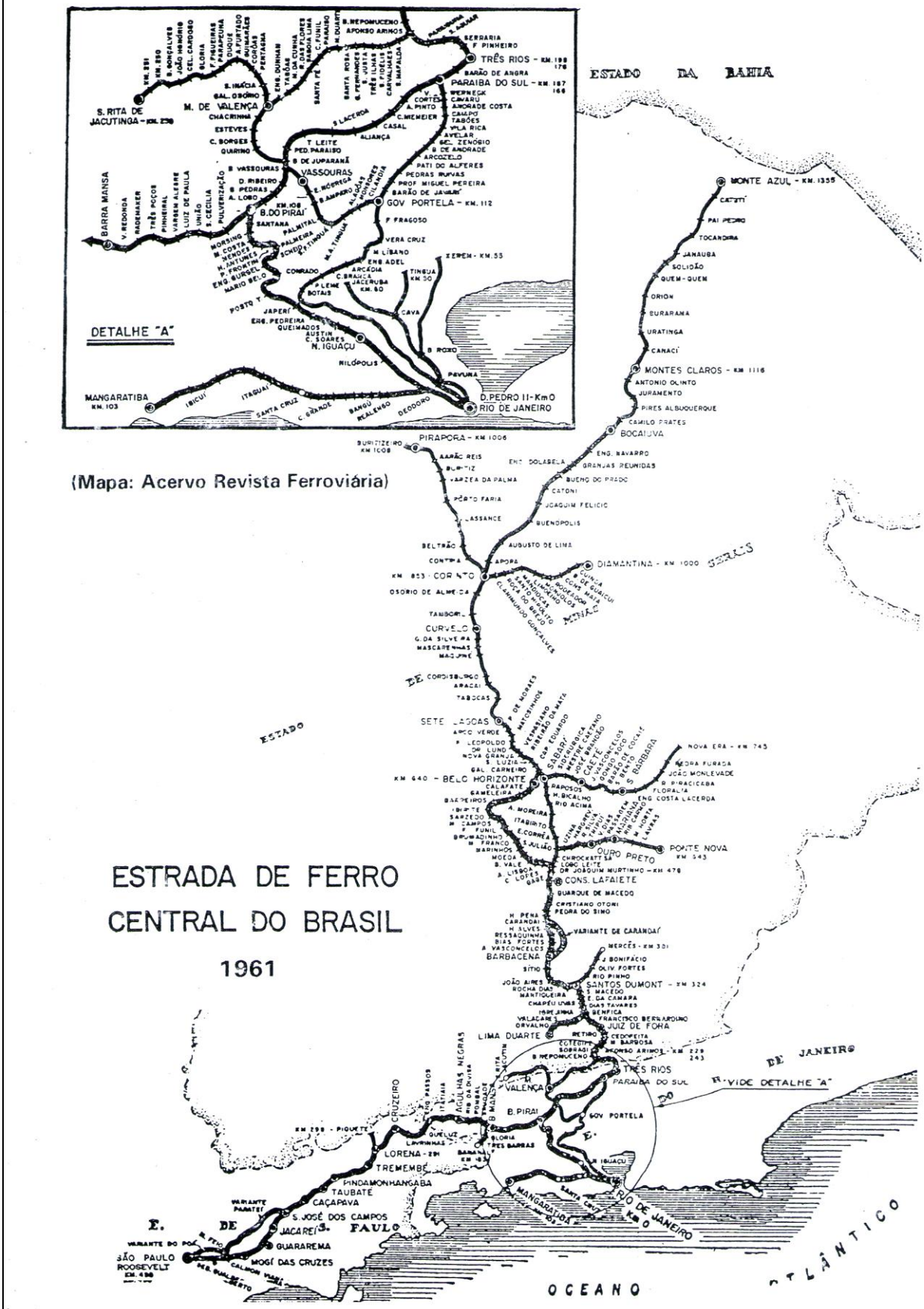
Procópio Ferreira Lage, que ficou pronta em 1861. Nesse momento, o Governo Imperial autorizou a construção da E. F. D. Pedro II, partindo do Rio de Janeiro rumo à região do Vale do Paraíba com um projeto "sem a complexidade de Mauá" (THOMÉ, 1983, p. 20). Assim, a E. F. D. Pedro II carreou o transporte do café, prejudicando a EFM. Nessa situação, a rodovia da Cia. União e Indústria foi transferida para o governo, por ter se tornado deficitária.

Em 1890 a EFM foi incorporada à *The Leopoldina Railway Company Ltd*. Por fim, "sem a garantia de juros governamentais e percorrendo um trecho de difícil acesso e pouca lucratividade, a EFM não se equilibraria financeiramente, sendo superada pela Estrada de Ferro Dom Pedro II" (PAULA, 2000, p. 60). Ainda, de acordo com Setti, o trecho de linha em cremalheira e bitola métrica [6,028 km] foi desativado no ano de 1964, finalizando os serviços prestados. Permaneceu apenas o trecho original, funcionando em parte com o caótico serviço metropolitano de subúrbio carioca, enquanto que a outra foi abandonada. Em 2014, o Ministério do Turismo[71] anunciou a construção de um *Memorial do Trem* na área da primeira Estação do Brasil [Guia de Pacobaíba], na localidade de Mauá, (Magé - RJ), início da antiga EFM.

Mediante a necessidade de escoar a produção de café e a comunicação com a região interiorana do Estado do Rio de Janeiro, surge a E. F. D. Pedro II, encapada posteriormente pelo Governo, e mais tarde Estrada de Ferro Central do Brasil - EFCB. Foi a terceira ferrovia iniciada em solo brasileira, no dia 1º de junho de 1855, que levou a construção de vários ramais, ou linhas tronco até ela, resultando em significativa ampliação da rede ferroviária que "até meados do século XX, alcançava grande parte dos municípios e distritos do Estado do Rio de Janeiro, ligando-o a diversos pontos do país" (INEPAC, [entre 2005 e 2013], p. 1). De acordo com o historiador e arquiteto Annibal Affonso Magalhães da Silva, foi a Estrada de Ferro União Valenciana que inaugurou "o primeiro entroncamento na E. F. D. Pedro II" (2019, p. 216) em maio de 1871. O prolongamento da E. F. D. Pedro II continuou em direção a Minas Gerais, especificamente até a região de Monte Azul - MG, no norte do Estado, como pode ser observado no Mapa 1. Em seguida, são implantadas diversas ferrovias, sempre atendendo a interesses regionais apoiados por lideranças locais.

[71] DIAS, Marcelo. Mauá terá Memorial do Trem. **Tribuna da Região**, Rio de Janeiro, ano 19, n. 643, 7 set. 2014, p. 8.

MAPA 1 – Extensão da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1961



Fonte: COELHO, Eduardo José de Jesus; SETTI, João Bosco. **A era diesel na Estrada de Ferro Central do Brasil**. Rio de Janeiro - RJ: Associação de Engenheiros Ferroviários - AENFER, 1993, p. 90.

Todas as estradas de ferro, bem como seus complexos ferroviários regionais, foram importantes para a economia brasileira no início do século XX. No entanto, aqueles da região Sudeste, especialmente as ferrovias do Estado de São Paulo associadas à produção de café, possui destaque especial. Em virtude da expansão do café em São Paulo,[72] a partir da segunda metade do século XIX verifica-se grande crescimento econômico e populacional, tanto que "sua capital se tornaria a 'Metrópole do Café'. Em 1920 a cidade já era mais industrializada do que o Rio de Janeiro" (SILVA, R., 2011, p. 83).[73] Embora ocorressem nos anos seguintes várias revoltas,[74] e uma forte crise financeira após a Proclamação da República, as ferrovias foram estimuladas.

Além de ferrovias, o Rio de Janeiro destacou-se em outros segmentos do conjunto ferroviário, entre eles, a indústria ferroviária. Dentre vários carros de passageiros e vagões, em 1939 foi construída em Deodoro, nas oficinas da EFCB a famosa locomotiva elétrica *Ferro de Engomar* nº 2001, "usando peças sobressalentes dos trens unidade elétricos Metropolitan-Camell" (GORNI; OLIVEIRA, 2009, p. 105). Ela apresentou excepcional desempenho, quando em operação a partir de 1940. Com exceção da oficina de Engenho de Dentro, bairro que se desenvolveu a partir da ferrovia, as antigas oficinas da EFCB foram abandonadas ou até erradicadas com o fim da RFFSA, como aconteceu no *Complexo Ferroviário de Valença*. Após reformas e adaptação do antigo galpão de pinturas de carros da EFCB, nas oficinas do Engenho de Dentro, foi criado em 1984 nesse espaço, o *Museu do Trem* com um valioso acervo entre locomotivas e mobiliário.

Consideramos interessante, também, mencionar que, no Rio de Janeiro está a menor ferrovia brasileira, com finalidade turística [ainda em operação]. "A Estrada de Ferro do Corcovado com bitola de 1,00 m e 3,8 km" (SETTI, 2008, p. 159), que foi construída ainda no Brasil Império. Partindo da Estação de Cosme Velho, na cidade do Rio de Janeiro, e "subia a encosta do Corcovado, onde seria erguida mais tarde a estátua do Cristo Redentor" (SETTI, 2008, p. 159). Entretanto, é importante destacar que o Brasil optou em não aproveitar aquelas

[72] "O Estado de São Paulo foi beneficiado pela Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, concluída em 1864, pois permitiu levar a produção cafeeira das zonas produtoras ao porto de Santos. Além disso, transportava produtos manufaturados e matérias-primas" (SILVA, R., 2011, p. 83).

[73] Para saber mais sobre as ferrovias do Estado de São Paulo, ver: SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo (1870 - 1940)**: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1981.

[74] Dentre essas, destacamos a *Revolta de Canudos* (Bahia, 1896-1897), *Guerra do Contestado* (fronteira entre Paraná e Santa Catarina, 1912-1916) e a *Revolta da Vacina* (Rio de Janeiro, 1904).

ferrovias consideradas “falsamente” na década de 1970 como “antieconômicas” (PAULA, 2000, p. 208), para a indústria turística. Na época, era uma “doutrina nacional” acabar com os trens, inclusive com a sua memória.

No ano de 1957 foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) integrando sob uma mesma administração, a rede ferroviária pertencente à União (fig. 01), “com objetivo de eliminar trechos deficitários e focar no transporte de cargas, em detrimento do transporte de passageiros” (IPEA, 2010, p. 3). É necessário compreender, o início do fenômeno conhecido como *rodoviarização*, que afetou os passageiros e que é diferente do popularizado, e também anterior ao governo Juscelino Kubitschek (JK) de 1956 a 1961. É, ainda, na década de 1920, que as ferrovias começaram a sofrer estagnação, visto que, o Governo Vargas não permitiu que o país progredisse com empreendimentos privados. A partir de 1964, observa-se o declínio das estradas de ferro, com a diminuição do tráfego e acentuada supressão das linhas de passageiros. A desativação segue com a extinção dos ramais considerados “deficitários”.

Figura 01 – Plaqueta identificação de patrimônio da Rede Ferroviária Federal S.A.

Fonte: Fotografia de autor desconhecido. Disponível em: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/ce/Placa_informando_o_n%C3%BAmero_de_patrim%C3%B4nio_da_Rede_Ferrovi%C3%A1ria_Federal._RFFSA..jpg.>. Acesso em: 12 mai. 2016.

De acordo com Paula (2001a), nos anos 60 começam a erradicar ramais, notadamente aqueles considerados pela fala oficial como “antieconômicos”, devido à política governamental de incentivo às rodovias e pela própria concorrência do transporte rodoviário, além dos problemas técnicos operacionais - administrativos internos às companhias. Por fim, conforme explicado no capítulo anterior, em 1992 a RFFSA foi incluída no Programa

Nacional de Desestatização, passando a ser privatizada até a sua liquidação e extinção completa no dia 22 de janeiro de 2007, através da Medida Provisória n. 253, que foi sancionada pela Lei n. 11.483, de 31/05/2007. Com o desmonte da malha ferroviária e a promulgação da Lei n. 11.483/2007, convencionou-se representar o patrimônio artístico, cultural e histórico das estradas de ferro brasileiras por meio do conceito *Memória Ferroviária*, analisado na sequência.

2. 2. **A contribuição do conceito *Memória Ferroviária* aos parâmetros de conservação**

O conceito *Memória Ferroviária*[75] vem sendo usado de maneira recorrente em publicações de revistas como *História Viva*, bem como em outros periódicos especializados, no cotidiano das entidades de preservação ferroviária, na legislação brasileira sobre a desestatização do patrimônio ferroviário brasileiro, em pesquisas e título de pesquisas acadêmicas, bem como denominação de projetos, como esse da *Revista Ferroviária*, que resultou no *Inventário das locomotivas a vapor do Brasil*.[76]

É interessante destacar que o inventário foi concluído ainda em 2006, e as discussões oficiais e uma interpretação em torno desse conceito, vão surgir apenas um ano depois (2007) via legislativo e Estado. Ele não é o trabalho que inaugura o uso do conceito, pois o livro *O vapor nas ferrovias brasileiras,* de Benício Guimarães (1993) sobre as veteranas "vaporosas", o utiliza duas vezes (p. 7 e p. 29), todavia, igual ao *Inventário* restrito ao sentido de recuperação de um patrimônio ferroviário constituído por todos seus bens materiais (trens, estações, locomotivas, vagões, mobília, entre outros), os fatos históricos e os espaços característicos dos complexos ferroviários.

Ralph Mennucci Giesbrecht (2001), importante pesquisador do transporte ferroviário brasileiro e criador do sítio *Estações Ferroviárias do Brasil* - ambiente referência de pesquisa

[75] Quase sempre, é reduzida como a "memória" dos trabalhadores ferroviários, dentro de uma perspectiva de reconstrução da história das estradas de ferro através de sua ótica, utilizando-se da oralidade.

[76] O *Inventário das locomotivas a vapor no Brasil* tem origem no projeto *Memória Ferroviária* da *Revista Ferroviária* que resultou na catalogação de 419 locomotivas a vapor localizadas em 190 cidades brasileiras de 20 Estados e Distrito Federal. Como verificado, é o primeiro levantamento completo do acervo constituído pelas locomotivas a vapor utilizadas nas ferrovias brasileiras em mais de 100 anos, que vão da segunda metade do século XIX a década de 70 do século passado. Pode-se afirmar que o *Inventário* é um registro comentado e ilustrado sobre a memória e patrimônio ferroviário brasileiro, especialmente do que restaram no Brasil das saudosas "marias-fumaça". Todavia, ressalta-se o fato de usar o termo *memória ferroviária* na capa do inventário, sem conceitua-la teoricamente. Cf. PEREZ, 2006.

sobre patrimônio ferroviário -, na singular obra *Um dia o trem passou por aqui*[77] combinou um trabalho exaltando a importância do serviço de passageiros em suas várias dimensões e recordações memorialísticas da época do trem, cruzando ainda com o lado sentimental, ao destacar a saudade deixada pelo transporte. É uma verdadeira *memória ferroviária*, embora o autor nunca tivesse o objetivo da construção do conceito *memória ferroviária*.

No entanto, em outro trabalho sobre o espaço ferroviário,[78] intitulado *Memória Ferroviária*, Giesbrecht inicia seu argumento com o questionamento o que é a memória ferroviária? Por que a memória ferroviária é tão considerada hoje em dia? Por que há tantos "ferrofanáticos" por um tipo de transporte que passou por tantas dificuldades no mundo inteiro nos últimos 50 anos e que, pelo menos no Brasil, infelizmente, não atende mais aos viajantes? A resposta apresenta dois caminhos: o primeiro que passa pela fascinação/deslumbramento, permitindo a existência de uma memória da era ferroviária, que transcende a memória daqueles indivíduos que tinham laços empregatícios nas estradas de ferro. Nesse sentido, alcança os demais sujeitos que independente da relação estabelecida com o trem, conviveram com a história sob os trilhos.

De acordo com Giesbrecht (2008), aspectos até muito simples, como o funcionamento das lendárias Marias-Fumaça, que com suas peças expostas fascinavam no tempo do serviço de passageiros, evocam memórias individuais, ou/e coletivas de um lugar. As diversas

> [...] peças expostas para quem quiser ver, junto às suas rodas; a caldeira sendo alimentada pelo carvão ou madeira; a fumaça negra que sai pela chaminé; o apito mágico. As locomotivas a diesel e as elétricas também impressionam pelo tamanho, mas, por outro lado, são veículos "fechados", como um automóvel. Elas e os automóveis modernos fascinam pela beleza do design, mas não é possível ver o seu funcionamento de modo tão claro (GIESBRECHT, 2008, p. 60).

Em relação à permanência da memória ferroviária, destaca também a beleza, importância e imponência dos conjuntos arquitetônicos (o que se conhece atualmente como pátios ou complexos ferroviários) tais como as estações, vilas e armazéns ferroviários, bem como, as residências dos chefes e agentes da estação - hoje, transformados em monumentos históricos -, na cultura e na memória dos sujeitos, em especial, daqueles de cidades interioranas. Conforme Giesbrecht (2008, p. 65), "memória ferroviária é o imaginário das

---

[77] GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Um dia o trem passou por aqui** - a história e as estórias dos trens de passageiros no Estado de São Paulo e as saudades que eles deixaram. São Paulo: Editora Studio4, 2001.

[78] GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Na mente e no coração. In: VASQUEZ, P. K. (Org.). **Caminhos do trem**: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil [Volume 3]. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, p. 58 - 66.

pessoas que gostavam de viajar e de ver os trens e hoje se lembram com saudades dessa época [...]". A relação desses elementos possibilita variadas lembranças, resume Giesbrecht.

O segundo caminho pensado por Giesbrecht (2008), compreende o surgimento das associações de preservação das memórias da época ferroviária. Segundo o pesquisador, surgem no início da década de 70, com finalidade de preservar essas memórias, recebendo o apoio dos ferromodelistas, grupos de pessoas com diferentes atribuições, entre elas colecionar miniaturas do mundo ferroviário. Além disso, estes colecionadores conhecem a história ferroviária brasileira, tendo sob sua guarda diversos documentos, fotografias e conhecimentos do "tempo do trem", que por diferentes motivos foram parar em seu domínio. São esses dois caminhos que estão incluídos na compreensão da *memória ferroviária* de Giesbrecht.

Com a extinção da RFFSA em 22 de janeiro de 2007, através da Medida Provisória n. 353 e sancionada pela Lei n. 11.483/2007, *memória ferroviária* é inserida na legislação brasileira com o objetivo de salvaguarda. Entretanto, ela foi protegida, sem sequer ter uma definição. A partir da promulgação da Lei n. 11.483/2007, o IPHAN passou a ter atribuições específicas para preservação da *memória ferroviária*:

> Art. 9º. Caberá ao 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.
> § 3º - As atividades previstas no § 2º deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei n. 8.313, de 23/12/1991.

Na dissertação de mestrado *O IPHAN e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação*, o historiador Lucas Neves Prochnow (2014) compreendeu a formulação da Lei n. 11.483, de 31/05/2007 e da Portaria n. 407 do IPHAN, de 21/12/2010[79] para o patrimônio ferroviário, como uma reparação por parte do Estado à extinção da ferrovia. E "demonstra por um lado a construção de uma categoria ainda em

[79] Estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na LPCF, visando à proteção da *memória ferroviária*, em conformidade com o Art. 9º da Lei n. 11.483/2007.

gestação, que causa dúvidas e dificuldades para a atuação do IPHAN, e reforça a opinião de uma incompletude do termo" (MATOS, 2010, p. 91). Carvalho complementa ressaltando:

> Nota-se, todavia, o papel ativo do Estado Brasileiro nesse processo, pois sob a égide da política de transporte em consonância com os projetos de desenvolvimento nacional, as ferrovias brasileiras foram progressivamente desinvestidas, esquecidas, abandonadas e literalmente sucateadas e atualmente, balizadas pelos discursos oficiais, elas são elevadas à categoria de patrimônio cultural [...]. Apesar da importância da preservação desses remanescentes, que contam parte importante da história do país, de muitos seres humanos que dedicaram a força do trabalho nesse empreendimento, e de grupos e cidades que tiveram a vida fortemente referenciada pela ferrovia, constituindo, muitas vezes, modos de vida peculiares a essas localidades, vejo, com certa ironia, o papel atual do Estado Brasileiro, a ter que reparar os danos por ele mesmo provocado, ao sucatear o patrimônio ferroviário e agora recuperá-lo material e simbolicamente por meio de sua elevação à categoria de patrimônio, tendo que reinvestir recursos altíssimos na recuperação dos restos da catástrofe por ele mesmo engendrada (CARVALHO, 2010, p. 56).

Compreendida como novo instrumento de preservação da *memória ferroviária*, essa proteção para o patrimônio ferroviário teve como justificativa que o tombamento não seria adequado diante do grande acervo de bens móveis e imóveis com que se deparara após a publicação da Lei n. 11.483/2007. Ela estabeleceu um trâmite valorativo incomum e não somente relativo a um conjunto de valores a ser atingido, mas vinculou a valoração com a necessidade de projetos para uso e gestão. Entretanto, segundo Prochnow (2014, p. 34), "a Portaria n. 407 do IPHAN, de 21/12/2010 do IPHAN acabou por revelar-se mero procedimento administrativo". Ainda segundo esse autor, a questão da preservação atrelada a alguma proposta de uso e desenvolvimento social desaparece da Portaria, que define somente valores pretéritos, vinculando a inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário – LPCF, a partir de um novo critério ou novo valor, o de gestão, visto que depende desta inclusão promover alguma parceria previamente constituída entre os entes. Todo este processo culmina no Termo de Cessão do bem, tendo o IPHAN como interveniente.

Por sua vez, a *Conferência de Nara*, realizada no Japão, em 1994, ressalta a importância da valorização da diversidade cultural e de patrimônios diferenciados e discute os valores e autenticidade, inseridos no seu contexto. De acordo com Márcia Sant'Anna (2015, p. 9), o documento foi concebido para questionar a noção de autenticidade eurocêntrica e de parâmetros absolutos que está expressa na *Convenção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural,* "afirma-se que a diversidade de patrimônios, tangíveis e intangíveis, existe em consonância com a diversidade de culturas e tradições existentes no mundo". Na carta,

> [...] a expressão "conservação" tem um sentido muito próximo daquele dado a "preservação" hoje em dia, e sua principal contribuição é estabelecer nova ideia de autenticidade, não mais fundada em critérios fixos e externos, mas a partir do contexto que produziu o bem cultural (SANT'ANNA, 2015, p. 9 - 10).

Todavia, a *Carta de Nara* não foi o único dispositivo desse descontentamento com a prática de constituição de patrimônios instituída com a Convenção do Patrimônio Mundial. Conforme situa Sant'Anna, países da América Latina e da África também manifestaram a sua dificuldade de ver seus patrimônios culturais acolhidos na ideia de "valor universal excepcional" dessa convenção, já que caracterizados, principalmente, por obras modestas e bens culturais imateriais. Uma resposta a esse questionamento foi a *Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial*, aprovada pela Conferência Geral da UNESCO em 2003, posterior ao documento de 1989.[80] Assim, as categorias do patrimônio

> [...] caracterizaram-se pela consolidação da ideia de diversidade cultural como principal referência para a formulação de políticas de preservação. Essa ideia e uma noção de patrimônio ainda mais ampliada pela inclusão de bens culturais de natureza imaterial abriram, nas décadas seguintes, espaço para novos atores no campo da preservação. [...] Além de uma definição mundialmente acolhida de patrimônio cultural imaterial, a Convenção de 2003 traz uma noção de salvaguarda que pode ser compreendida como equivalente à noção contemporânea de preservação e que visa a garantir a viabilidade do bem cultural por meio de ações de identificação, documentação, investigação, proteção, promoção, valorização, transmissão e revitalização. Mas sua principal novidade está expressa no artigo 15 e diz respeito à participação mais ampla possível das comunidades, grupos e […] dos indivíduos que criam, mantêm e transmitem esse patrimônio nas atividades de salvaguarda e na gestão dos seus bens culturais (SANT'ANNA, 2015, p. 10 - 11).

Ainda de acordo com Sant'Anna, cabe ressaltar que a documentação e a realização de inventários deixam de ser apenas procedimentos de identificação para se tornar "formas fundamentais de salvaguarda, definidas, inclusive, como as mais adequadas à natureza mutável e dinâmica do patrimônio imaterial; do mesmo modo, as ações educativas e voltadas para o apoio e incentivo à sua transmissão para as futuras gerações" (SANT'ANNA, 2015, p. 11). Compreende-se, também, que essa metodologia tem por objetivo proporcionar ampla base de dados, no sentido de orientar as políticas públicas de preservação cultural e regulamentação de direitos para as comunidades criadoras dos bens culturais.

É na pesquisa de mestrado *Estação da memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro*, de Lucina Ferreira Matos (2010), que temos uma definição de *memória ferroviária*, designada por ela como uma "categoria".

[80] *Recomendação para a salvaguarda da cultura tradicional e popular*, 1989 *apud* SANT'ANNA, 2015, p. 10.

Segundo a autora, as entidades de preservação possuem da *memória ferroviária* como sendo constituída por todos seus bens ferroviários (trens, estações, vagões, mobília, entre outros), os fatos históricos e os espaços característicos dos complexos ferroviários. Para Matos, existe a romantização de um passado, que é recente, e certa tendência ao entendimento de que toda a memória ferroviária refere-se àquilo que deve ser preservado, ou seja, ao patrimônio ferroviário.

Sendo assim, o que conforma a definição da memória ferroviária é a soma dos enunciados de cada grupo social. Matos conclui que *memória ferroviária* é o conjunto de "representações materiais e simbólicas intimamente relacionadas ao universo ferroviário e que extrapola o contexto material, compreendendo tudo aquilo que o encerra, imbuído ou repleto de sentimentos dos indivíduos e, por isso, impossível de ser aprisionado em um corpo/objeto físico" (MATOS, 2010, p. 99 - 100).

As reflexões sobre o conceito de *memória ferroviária* e os critérios possíveis e viáveis de valoração desse acervo patrimonial possibilitam afirmar que a memória ferroviária abrange todos os suportes e fontes de informações, sobretudo, os de ordem documental-bibliográfica, iconográfica, histórica, arquitetônica e sociológica. Comprovando a necessidade de continuar a identificação e a construção de bases conceituais que "definam e delimitem a memória ferroviária e sua operacionalização, o que permite fundamentar os critérios de valoração do patrimônio ferroviário" (FREIRE *et al*., 2012, p. 3). São essas reflexões que se buscam trazer no presente trabalho, como contribuição, a partir de um estudo sobre os parâmetros de conservação para o patrimônio industrial ferroviário de Valença.

2. 3. **A importância da Estrada de Ferro Central do Brasil**

2. 3. 1. O café enquanto motivação

A construção de uma estrada de ferro se fazia necessária, pois o país necessitava dar escoamento à produção dos produtos agrícolas destinados à exportação e ao abastecimento interno. A Estrada de Ferro Mauá - primeira ferrovia brasileira - foi um empreendimento para atendimento da Corte, que se encontrava no Brasil desde 1808, todavia, não atendendo a expansão do "ouro verde",[81] "que predominou da segunda metade do século XIX [região do Vale do Paraíba] até meados de 1930. Na época, a economia do país era primordialmente

[81] VASQUEZ, Pedro Karp (Org.). **Caminhos do trem**. [Volume 2]. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, p. 29.

agrícola e agroexportadora" (CNT, 2013, p. 17). Dessa motivação surgiu a Companhia da E. F. D. Pedro II em 1855, posteriormente encampada pelo Governo Imperial e, após a *Proclamação da República* (1889), renomeada como Estrada de Ferro Central do Brasil.

Como aponta o pesquisador Alfio Beccari, no Brasil o café "estimulou a construção de ferrovias e portos e criou condições para o crescimento geral da economia, suscitando o surgimento de outros empreendimentos, como bancos e atividades ligadas ao comércio exterior".[82] Baseando-se no Prof. Afonso d'Escragnolle Taunay - autor da obra *História do café no Brasil*, 11 volumes, 1929-1941 -, Afonso Arinos de Melo Franco (2005, p. 140 - 143) relata mudanças observadas no Brasil, em maior parte no Rio de Janeiro, a partir de 1850:

> [...] grandes coisas tinham ocorrido, direta ou indiretamente causadas pelo café, cuja lavoura se expandia enormemente, e também pela inflação de crédito, causada pelo recolhimento do capital empregado no tráfico negreiro, oficialmente suspenso em 1850. Durante o período, segundo Taunay, fundaram-se 62 empresas industriais; 14 bancos; 3 Caixas Econômicas, 20 companhias de navegação a vapor; 23 de seguros; 4 de colonização; 8 de mineração; 3 de transportes; 2 de gás; e, finalmente 8 de estradas de ferro. *A mais importante delas* [*E. F. D. Pedro II*], *foi a que deu início â mecanização dos transportes*. [...] As cidades da zona cafeeira progrediram muito, naturalmente. [...] pode-se dizer que, em meados do século, todo o território fora conquistado pelo café. Taunay lembra que grandes extensões da província, despovoadas em 1840, em 1850 estavam já providas de ricas comarcas cafeeiras, com prósperas vilas. Floresceram, assim, no interior as localidades de Resende Barra Mansa, Piraí, Valença, Vassouras, São João Marcos, Estrela, Nova Friburgo, Paraíba do Sul [...] (Grifo nosso).

De acordo com Melo Franco (2005, p. 138), constituindo no Rio de Janeiro, "uma grande civilização material, de base agrícola", florescida na região geoeconômica da bacia do rio Paraíba do Sul, com riquezas - além das sacas de café -, que eram transportadas pela E. F. D. Pedro II, para exportação ou para abastecimento interno. Contudo, por variados motivos que ultrapassavam a abolição da escravidão e o "fim do Império no ano seguinte",[83] no final de 1880, observou-se o fim do café nessa região, automaticamente implementado em São Paulo com a conquista do oeste paulista. Embora, seja interessante destacar, conforme o historiador Paulo César Garcez Marins, que o porto de Santos só ultrapassou o do Rio de Janeiro em volume de sacas de café exportadas, em 1894. Para tanto, segundo Marins, "os fazendeiros fluminenses [...] se apegaram as suas fazendas e ao capital aprisionado nos corpos

[82] BECCARI, Alfio. Barão de Mauá: o personagem símbolo da era da indústria no Brasil. In: VASQUEZ, Pedro Karp (Org.). **Caminhos do trem**. [Volume 1]. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, p. 59.

[83] MARINS, Paulo César Garcez. Barões do café: poder, prestígio e memória. In: VASQUEZ, Pedro Karp (Org.). **Caminhos do trem**. [Volume 1]. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, p. 46.

escravos".[84] Todavia, em 1895, quase todos os barões do café do Vale do Paraíba fluminense já estavam falidos.

É preciso considerar que em meio à revolução econômica, as ferrovias com leis que concediam juros de 5% e situações até de 7% sobre o capital investido, passaram ser vistas como bom negócio, para o princípio de acumulação de capital, bem como de expansão, em especial, do inglês. Entretanto, no que concerne à introdução de capital estrangeiro, Paula (2000, p. 56) se baseia nos estudos da historiadora Andréa Fernandes Considera Campagnac Rabello,[85] ao afirmar que até o "final do Império não houve investimentos [capital] da Inglaterra no setor ferroviário fluminense".[86] Assim, a implantação de estradas de ferro no Rio de Janeiro contou, basicamente, com a participação do capital nacional, público ou particular. No entanto, Paula (2000, p. 56) relata que "a tecnologia, matéria-prima, maquinário e combustível utilizados, provinham de diferentes países, como a França e Estados Unidos e não somente da Inglaterra, como se acreditava". Na contramão da dependência verificada em outros Estados, no Rio de Janeiro existiam as próprias oficinas nacionais, dentre elas a Dom Pedro, para a manutenção e até construção de vagões para várias empresas.

Paula (2000) ao falar da peculiaridade das ferrovias na Ásia, Austrália, África e América Latina, cita o historiador Eric Hobsbawm,[87] descrevendo que nestes locais "[...] a rede ferroviária permanecia suplementar à de navegação internacional, sendo que sua função era basicamente a de ligar regiões produtoras de bens primários aos portos para a exportação" (HOBSBAWM, 1982, p. 76 *apud* PAULA, 2000, p. 52). Entretanto, Campos adverte que, no Brasil, a análise de Hobsbawm pode ecoar como simplificação do objetivo ferroviário, "talvez válida quando se analisa as relações comerciais internacionais, mas insuficiente para enxergar os diferentes impactos causados pelas ferrovias em recortes regionais mais restritos" (CAMPOS, 2012, p. 16).

Ponto de vista em comum com Paula (2000), que concorda sobre o planejamento das ferrovias brasileiras em função do mercado externo, ocasionando um sistema desvertebrado e regionalizado. Todavia, Paula (2001b, p. 80) chama atenção para o fato de que "não há como

[84] MARINS, Paulo César Garcez. Barões do café: poder, prestígio e memória. op. cit., p. 46.

[85] Ver: RABELLO, Andréa Fernandes Considera Campagnac. **Os caminhos de ferro da Província do Rio de Janeiro**: ferrovias e café na 2ª metade do século XIX. 1996, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense - UFF, Niterói - RJ, 1996.

[86] Observamos a presença de investimento externo nos empreendimentos da Companhia Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto. Cf. SILVA, A., 2019, p. 49.

[87] Cf. HOBSBAWM, Eric. **A era do capital** (1848 - 1875). Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1982.

desconsiderar os efeitos indiretos que se desencadearam diante da implantação de um meio de transporte tão revolucionário". A regionalização, em especial, ao contrário de ser um aspecto negativo, "seria a indutora do desenvolvimento de um mercado interno. Embora sendo o café o produto mais valorizado a transportar, a ferrovia carreava muitos outros produtos fundamentais a esse mercado" (PAULA, 2001b, p. 80), ou mesmo para subsistência dos grandes centros, o que é tradicionalmente desconsiderado. Em Valença, por exemplo, além de café, era transportado fumo, queijos, gado bovino e suíno entre outros gêneros. Logo, também foi uma revolução no transporte de pessoas e seus bens, até então feito com animais, carroças ou a pé.

2. 3. 2. A construção e a disputa pelo traçado da E. F. D. Pedro II

No processo de construção das primeiras estradas de ferro, a historiadora e professora da USP, Maria Lúcia Lamounier, relata que, as obras ferroviárias demandavam grande número de trabalhadores, "[...] entre engenheiros, técnicos, pessoal qualificado e semi-qualificado. Exigiam uma quantidade de trabalhadores maior ainda de homens sem qualquer tipo de qualificação".[88] De acordo com Lamounier, na região sudeste, nessa perspectiva pode-se incluir a E. F. D. Pedro II, mesmo havendo proibição estabelecida em contrato quanto ao uso de mão-de-obra escrava, algumas companhias não cumpriram tais termos. Escravos até poderiam trabalhar na construção das estradas de ferro, desde que fossem pagos por seus serviços. Conforme Lamounier, "os salários nas ferrovias constituíam um forte apelo aos proprietários de escravos, que sempre que possível desviavam um número deles para aqueles serviços".[89] Assim, embora em menor quantidade, a mão-de-obra escrava podia ser vista nas obras ferroviárias, oscilando às vezes.

Do Vale do Paraíba fluminense, seio dos poderosos cafeicultores, veio o apoio para a construção da E. F. D. Pedro II (MORAIS, 2002; ROCHA, 2006). Adeptos do escravismo, os barões do café pressionavam o governo por um transporte que substituísse as tropas de muares, tidas como insatisfatórias. Demandava muitos escravos no transporte junto às tropas. Existindo um agravante maior, a partir de 1850, com a promulgação da *Lei n. 581, de 04/09/1850 - "Eusébio de Queiroz"* e a proibição definitiva do tráfico de escravos pelo mar, que geraram problemas para escoamento das safras de café produzidas. Em trabalho sobre a

[88] LAMOUNIER, Maria Lúcia. A construção de ferrovias no Brasil Imperial. In: VASQUEZ, Pedro Karp (Org.). **Caminhos do trem**. [Volume 5: Profissão ferroviário]. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, p 8.

[89] LAMOUNIER, Maria Lúcia, A construção de ferrovias no Brasil Imperial. op. cit., p. 11.

região, a historiadora Roseli Sebastiana Moreira da Rocha exemplifica como se deu o apoio ao destacar os feitos de Manoel Jacinto Carneiro Nogueira da Gama, o Barão de Juparanã, "que construiu às suas expensas, o edifício da Estação Ferroviária, [...] duas pontes [Ponte do Paraíso e Ponte do Desengano] e algumas casas para os futuros funcionários da ferrovia, doando-os para a E. F. D. Pedro II" (ROCHA, 2006, p. 17 - 22), possivelmente, deslocando seus escravos para construção desses patrimônios fundamentais para a passagem do trem.

Segundo Lamounier, foi comum encontrar nos trabalhos do caminho do trem, "ingleses, belgas, italianos, portugueses, alemães e chineses [...]".[90] "Contudo, o maior número de trabalhadores engajados na construção, aqueles que se dedicavam às tarefas duras, era de brasileiros, a 'população nativa'".[91] No sudeste, a força de trabalho era recrutada localmente e logo em seguida treinada para algumas tarefas especializadas. Assim, deixavam de prestar serviços para as fazendas, até então, a maior fonte de recursos na época. Todavia, a fazenda na época de plantio voltava a chamar atenção, mesmo com "salários relativamente altos",[92] oferecido pelos empreiteiros das estradas de ferro nos contratos. É interessante mencionar, a ausência de mapas ou cartas topográficas, que "exigia a realização de um detalhado levantamento geográfico e topográfico da área antes de projetar a rota da estrada".[93]

A construção da E. F. D. Pedro II é lembrada devido aos vários desafios naturais encontrados, entre pântanos, mangues, vegetações impenetráveis e uma faixa da serra do mar [hoje conhecida como Serra das Araras]. Para tanto, foi construído uma galeria de 13 túneis [ampliados em 1914], pontes para atravessar os cursos d'água, foi ainda necessário mutirões que com "golpes de facões e machado"[94] abriam caminhos e, posteriormente, viadutos. Além do trabalho manual e da força bruta, os trabalhadores padeciam com exposição às chuvas, doenças, situações de fome, e até manipulação de materiais perigosos na explosão dos túneis. No que concernem alguns dos desafios quanto à topografia regional, especificamente na Serra do Mar, Coelho e Setti (1993, p. 41) destacam que, quando em operação,

> [...] desde a inauguração da estação de Barra do Piraí, no dia 7 de agosto de 1864, homens e máquinas da E. F. Dom Pedro II e Central do Brasil têm desafiado diariamente as rampas da Serra do Mar entre Belém [atual Japeri] e Barra do Piraí,

[90] LAMOUNIER, Maria Lúcia. A construção de ferrovias no Brasil Imperial. op. cit., p. 10.

[91] Ibid., p. 10.

[92] Ibid., p. 12.

[93] Ibid., p. 08.

[94] BURMAN, Nicolas. Matas, pântanos e escarpas. In: VASQUEZ, Pedro Karp (Org.). **Caminhos do trem**. [Volume 4: Conquista do território]. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, p. 8.

> vencendo quase 500 metros de desnível na incansável missão de transportar o progresso entre o litoral e o interior. Na serra, a operação dos trens sempre foi uma dura prova da habilidade de homens e máquinas. A longa subida de até 1,8% entre Japeri e Humberto Antunes inclui a passagem por 11 túneis de linha dupla mais os túneis "11" e "12" (Túnel Grande) em linha singela, somando quase 5 km de galerias úmidas prontas a dificultar a aderência das locomotivas no momento de seu máximo esforço. A fumaça e os gases expelidos pelas locomotivas a vapor eram um pesadelo para qualquer equipagem ao entrar no Túnel Grande, onde a temperatura do ar podia atingir níveis insuportáveis, sem contar o asfixiamento quase certo dos que tentassem por muito tempo a partida de um trem imobilizado dentro do túnel por falta de pressão na caldeira. A descida da serra neste mesmo trecho sempre exigia a atenção máxima dos maquinistas em controlar a velocidade do trem, já que uma vez passado o limite de atuação dos freios tinha-se o chamado "disparo", com o trem desgovernado serra abaixo, pronto a tombar numa das muitas curvas. Nos primórdios da operação na serra os trens desciam apenas com o freio das locomotivas complementado pelo arriscado serviço do guarda-freios que acionava manualmente o freio dos vagões girando um volante ao comando (apito) do maquinista [...].

É bom acrescentar, ainda, que os problemas não foram restritos às dificuldades geográficas e naturais, à engenharia da época ou mão-de-obra, visto que, "desde o anúncio da construção de uma ferrovia que ligaria a Província do Rio de Janeiro a Minas Gerais, uma luta acirrada foi travada por baixo dos bastidores. Homens influentes a utilizar seu prestígio e força perante a Corte" (ROCHA, 2006, p. 6), levaram a construção para uma conflituosa dimensão política. Conforme Rocha (2006, p. 18), no Vale do Paraíba, "três famílias importantes: [...] os Teixeira Leite, de Vassouras; os Nogueira da Gama, de Valença e; os Pereira Faro, de Barra do Piraí", despontam na construção da E. F. D. Pedro II.

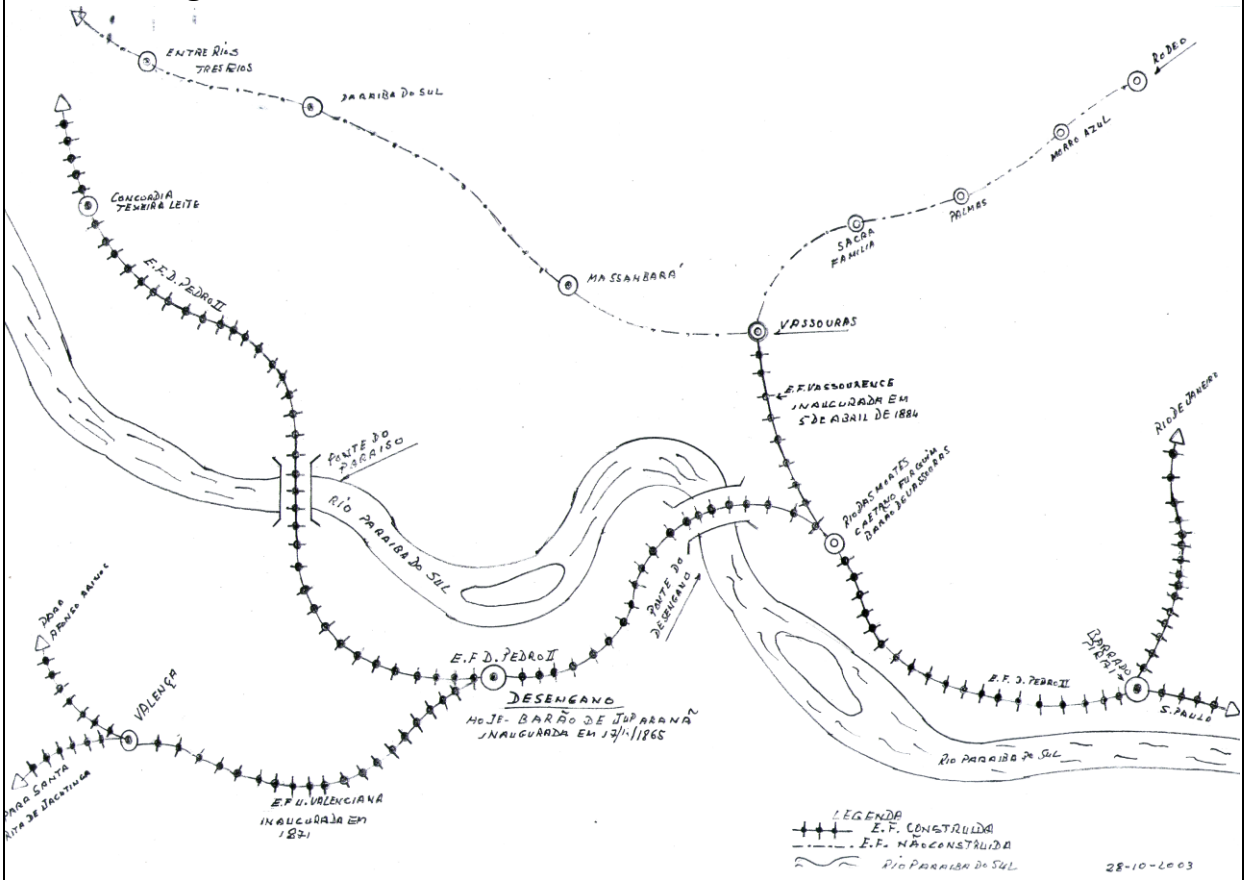
Na margem esquerda do Rio Paraíba do Sul, compreendida em Valença, a família dos Nogueira da Gama e dos Faro, apoiados por outros fazendeiros, tinham um projeto para o traçado da E. F. D. Pedro II. "Esse grupo tinha por objetivo fazer com que os trilhos da ferrovia subissem o Vale do Paraíba, passando pelo Ribeirão dos Macacos, indo dessa forma, passar pela cidade de Barra do Piraí" (ROCHA, 2006, p. 20). Na margem do lado da Vila Vassouras - nesse contexto, a maior produtora de café do Brasil -, estava a família Teixeira Leite, com outro, que passaria pela localidade "de Morro Azul" (ROCHA, 2006, p. 20), e no centro de Vassouras.[95] Segundo Rocha (2006, p. 20),

> [...] se por um lado, os Teixeira Leite eram acusados de esnobes e cheios de mania de grandeza, por quererem fazer de Vassouras, o Centro cafeicultor do país, de outro, os Faro e os Nogueira da Gama eram acusados de oportunistas, por ambicionarem que a ferrovia passasse próxima às suas terras.

[95] Sobre a História de Vassouras - RJ, ver: RAPOSO, Ignácio. **História de Vassouras** - 2ª Edição. Niterói - RJ: Secretaria do Estado do Rio de Janeiro de Educação e Cultura - SEEC-RJ | Departamento de Cultura | Instituto Estadual do Livro, 1978 [1935].

Conforme Rocha, os dois planos foram analisados pelos engenheiros da ferrovia, mas, logo no início, descartaram totalmente a possibilidade do projeto dos Teixeira Leite, devido as enormes dificuldades geográficas e naturais do percurso. Dessa forma, a ferrovia não passou por dentro da Vila de Vassouras, mas próximo a ela. Os Teixeira Leite perderam o confronto, porém, sem ressentimentos. Os Nogueira da Gama e os Pereira Faro foram beneficiados pelo então trajeto, como pode ser verificado abaixo no Mapa 2.

MAPA 2 – Representação dos traçados da Estrada de Ferro Dom Pedro II pela família Nogueira da Gama e Faro [destacado abaixo] e Teixeira Leite [acima]



Fonte: Traçado desenhado pelo Sr. Milton Mendes Franco em 28/10/2003. Acervo de Roseli Sebastiana Moreira da Rocha. Cópia cedida no dia 11 de novembro de 2012.

Dessa forma, o Barão de Juparanã, representante da família Nogueira da Gama na disputa, concretizou seu maior sonho, o de fazer com que a ferrovia passasse pelo município de Valença, precisamente, dentro de suas terras. Contudo, "mesmo a ferrovia representando um grande suporte para seu desenvolvimento econômico, não passava pela sede de Valença" (ROCHA, 2006, p. 11), e sim, no Distrito Desengano [atualmente Barão de Juparanã]. Para ampliar a comunicação, "Valença planeja a construção de um ramal que ligaria a cidade de

Valença à E. F. D. Pedro II no Desengano" (ROCHA, 2006, p. 11), estudado no capítulo 3, quando foi analisado o desenvolvimento da rede ferroviária em Valença - RJ.

2. 3. 3. Da Estrada de Ferro Dom Pedro II à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

Embora o "estatuto da 'Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II tenha sido aprovado em 9 de maio 1855, pelo Decreto n. 1599" (RODRIGUEZ, 2004, p. 20) e, nessa mesma data, o Decreto no qual "a estrada transpusesse a Serra do Mar, dividindo-se em dois ramais: um para a povoação de Cachoeira, em São Paulo, e outro para Porto Novo do Cunha, em Minas Gerais" (RODRIGUEZ, 2004, p. 20), somente em "29 de março de 1858 foi inaugurada a Companhia da Estrada de Ferro Dom Pedro II, tendo como diretor Christiano Benedicto Ottoni" (SETTI, 2008, p. 19). O trecho inaugurado partia da estação do Campo (Corte) [hoje a Estação Dom Pedro II, popularmente conhecida como Central] até Queimados.

Logo, no Rio de Janeiro, a E. F. D. Pedro II / EFCB passou pelos Municípios Rio de Janeiro, Nilópolis, Mesquita, Nova Iguaçu, Queimados, Japeri [antes Belém], Paracambi [antes Macacos], Engenheiro Paulo de Frontin, Mendes, Piraí, Barra do Piraí, Valença, Vassouras, Paraíba do Sul, Três Rios [antes Entre Rios] e Comendador Levy Gasparian [até pouco tempo distrito] constituindo a "Linha Centro". Ao tratar das ferrovias no Estado do Rio de Janeiro, e mesmo reservando significativo tempo para compreender o traçado da E. F. D. Pedro II/EFCB, não é possível descrevê-lo em detalhes, devido ao grande número de informações importantes.[96]

Todavia, é fundamental comentar que, ainda em 1867, a construção da ferrovia seguiu em destino ao Estado de Minas Gerais. Conforme Helio Suêvo Rodriguez, a partir do município de Entre Rios, a linha muda de direção e toma o rumo norte e, após a comunidade Fernandes Pinheiro - RJ, atravessa o rio Paraibuna, ponto que divide os Estados do Rio de Janeiro e Minas. A "Linha Centro" abriu a comunicação com Minas e São Paulo. Partindo de Barra do Piraí "foi construído entre setembro de 1871 e julho de 1875" (RODRIGUEZ, 2004, p. 22) o primeiro subtrecho com 157 km do *Ramal de São Paulo* com destino a povoação de Cachoeira - SP [atualmente Cachoeira Paulista]. Completado com 234 km até São Paulo [capital] pela *Companhia Estrada de Ferro São Paulo e Rio,* totalizando 391 km.

[96] Para detalhes aprofundados do traçado, ver: FIGUEIRA, Manuel Fernandes. **Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brazil**. [Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas]. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908; e RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro**: o resgate de sua memória. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

As transformações com a passagem do trem nesse contexto são sintetizadas por Rodriguez (2004, p. 22),

> O período entre 1870 e 1902 representou para a história do Rio de Janeiro não só a primeira fase de expansão acelerada da malha urbana, como também um processo em que esta expansão passou a ser influenciada tanto pelo capital nacional como pelo estrangeiro. Este período começou em 1858, com a inauguração da primeira seção da D. Pedro II, que permitiu, a partir de 1861, a ocupação acelerada das freguesias suburbanas por ela atravessadas.

Conforme Rodriguez, junto com essa ferrovia, surgiam também as oficinas de reparo e manutenção do material rodante da estrada, motivando a criação de escolas para formação de pessoal, que levou a formação de comunidades no centro e no interior, aumentando nessas regiões a população com o passar do tempo. "Surgiram novos pólos industriais, onde era gerada uma multiplicidade de mercadorias necessitando de transporte para o abastecimento dos centros de consumo e também em direção aos portos" (RODRIGUEZ, 2004, p. 22). Para exemplificar, de acordo com Setti (2008, p. 90 - 91), pela E. F. D. Pedro II "desde 1861, era realizado o transporte de subúrbio no Rio de Janeiro entre as estações da Corte e Cascadura, tornando-se, com o passar dos anos, um dos principais serviços prestados pela ferrovia [...]" Além disso, como fator de crescimento e desenvolvimento da cidade.

Na verdade, sobre o transporte de passageiros [aspecto que nos interessa], ainda na primeira seção da Estação da Corte à Estação de Belém, já estavam em tráfego "10 locomotivas de fabricação inglesa, 40 carros de passageiros de 1ª, 2ª e 3ª classes, além de 100 vagões" (RODRIGUEZ, 2004, p. 21). Ainda, segundo Rodriguez (2004, p. 21),

> [...] no início da operação, os carros de terceira classe possuíam bancos de madeira e eram abertos nas laterais, não sendo cobrada a passagem, pois eram lugares destinados aos pobres, assim identificados por andarem descalços, não possuindo recursos para comprar sequer um par de calçados. Imediatamente, esses carros passaram a ser utilizados também por passageiros das demais classes sociais, que literalmente tiravam e escondiam seus sapatos para viajar de graça. Em pouco tempo a terceira classe seria extinta.

Não podemos deixar de lembrar que, com a ditadura empresarial-militar em 1964, que adotou uma política pautada na ideologia da *Doutrina de Segurança Nacional*, almejando o intenso desenvolvimento econômico, e eliminando gastos, em especial aqueles com a população, a maior parte do transporte ferroviário que não visava acumulação de saldos, e sim o desenvolvimento, chegaram ao fim de linha. Uma ferrovia era interpretada como

antieconômica por critérios técnicos contestáveis, pois desconsideravam questões como a importância simbólica das mesmas para a população. Paula (2001a, p. 7 - 8) situa que,

> [...] caso apresentasse índices diferentes dessa base [um total de 420 mil t. Km/ano] a empresa seria deficitária e caso não houvesse interesses estratégicos, ela seria considerada antieconômica [...]. Portanto, cálculos de impacto social e da relação custo-benefícios não eram computados. Aparentemente, as desativações eram comandadas por uma inflexível lógica contábil-econômica. Sabemos, no entanto, que as forças econômicas não se desenvolvem num vácuo, elas atendem, sobretudo a interesses políticos determinados.
>
> Daí, percebemos que, no mínimo, esses ramais eram selecionados sem uma avaliação exata das consequências de sua supressão. Ou, então, o capital político das áreas atingidas fazia com que a decisão fosse revertida. Padronizar a erradicação pelo coeficiente de exploração ou de densidade do tráfego é desconsiderar todo o restante de variáveis tão ou mais importantes do que esse fator, como: sua função social; a interligação regional; abastecimento do mercado interno [...] (PAULA, 2000, p. 221).

Podemos pensar que efetivamente nesse período não houve um governo destinado à sociedade civil. É preciso considerar ainda, que partes do trecho da RFFSA (E. F. D. Pedro II/EFCB), estão em uso no "capenga", e em decréscimo serviço metropolitano, chamado também de trem suburbano.

Encampada "desde 1865 pelo governo imperial após altos custos da construção da segunda seção [de Belém a Barra do Piraí] que abalaram a situação financeira da empresa" (SETTI, 2008, p. 90), a E. F. D. Pedro II, com a Programação da República em 1889, passou "denominar-se 'Estrada de Ferro Central do Brasil', com a sigla EFCB, conforme aviso no documento 143, de 22 de Novembro de 1889, denominando-se Central a antiga estação da Corte, primitivamente Estação do Campo" (RODRIGUEZ, 2004, p. 22). De toda forma, continuando o prolongamento da ferrovia em direção a Minas Gerais, especificamente até a região de Monte Azul - MG, ao norte do Estado.

A EFCB perpetuou a construção de novos ramais e apresentava satisfatórios resultados junto com a malha ferroviária nacional, como apontado no estudo feito em 2013 do sistema ferroviário realizado pela Confederação Nacional dos Transportes (2013, p. 18):

> No começo do século XX, já na República, a economia brasileira passava por um período de transição. A mão de obra assalariada crescia, e um processo de industrialização se iniciava. A agricultura, antes voltada primordialmente para a exportação, passava também a ser direcionada ao crescente mercado interno. Nesse processo de modernização econômica e social, as ferrovias desempenharam um importante papel.

Confirmando esse momento das ferrovias, Paula (2000) analisa que, entre 1908 e 1914, ocorreu a maior expansão nacional, atribuído a recuperação financeira do Brasil, após a crise do Encilhamento. Segundo a historiadora, "Em um só ano, 1910, foram construídos 2,225 km de ferrovias, índice nunca mais atingido" (TELLES, 1984, p. 35 *apud* PAULA, 2001a, p. 4). Conforme Rodriguez (2004), nesse contexto, sob direção do Engenheiro Dr. André Gustavo Paulo de Frontin,[97] na EFCB houve a duplicação no trecho da linha da Serra do Mar, descongestionando o tráfego que passou por significativas mudanças, desde ampliação de serviços até introdução de outra tração.

Ainda no ano de 1925 foram realizados pela Estrada de Ferro Central do Brasil os primeiros estudos para eletrificação da rede, entretanto, devido aos altos investimentos requeridos, levou a décadas de indecisão para se adotar o sistema, que só se tornou realidade no final de década de 1930. No final da década de 40 surgem as primeiras experiências com locomotivas a diesel, substituindo a tração a vapor nos anos 50-60 e ofuscando as locomotivas elétricas. Conforme Antonio Augusto Gorni e Luiz Henrique Werneck de Oliveira (2009, p. 85), "o grande sucesso verificado com a introdução das locomotivas diesel-elétricas ao longo da década de 1940 diminuiu significativamente a motivação para o uso da eletrificação". Vistas como sucessoras naturais das Marias-fumaça, a locomotiva diesel[98] ganhou espaço, todavia, houve situações em que foram rebocadas pelas Marias-fumaça. Em menor número, permaneceram em função até a erradicação oficial da romântica "Era do Vapor", em 1973.

Conforme Setti (2008, p. 91), em 30 de setembro de 1957, foi criada a *Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA*, aonde "foram reunidas 22 ferrovias, dentre elas a EFCB" com seus 3.729 km de extensão "[...] com o objetivo de integrar, sob uma mesma administração, a rede ferroviária pertencente à União. A criação da empresa trouxe avanços para o setor, como o crescimento da tonelagem transportada e o aumento da produtividade do trabalho" (CNT, 2013, 18). Como aponta o estudo do INEPAC - RJ ([entre 2005 e 2010], p. 4), "[...] nem todas as linhas eram lucrativas, ou sequer autofinanciáveis", levando o fim de trechos nas décadas seguintes, com o fenômeno erradicação de ramais e investimento no serviço de cargas em detrimento do transporte de passageiros.

---

[97] Sobre o Engenheiro Dr. André Gustavo Paulo de Frontin, ver: MARTINS, Luiz Dodsworth. **Presença de Paulo de Frontin**. Rio de Janeiro - RJ, São Paulo - RJ: Livraria Freitas Bastos S.A., 1966.

[98] Sobre o assunto, ver: COELHO, Eduardo José de Jesus; SETTI, João Bosco. **A era diesel na Estrada de Ferro Central do Brasil**. Rio de Janeiro: AENFER, 1993.

No plano político, muitos culpam o governo desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek de Oliveira pelo decréscimo das ferrovias, devido à ampliação das estradas de rodagem e implantação das primeiras fábricas automotivas. Entretanto, como analisou o pesquisador Tony Belviso (2008), a derrocada do sistema pode ser dada ao Governo do presidente Getúlio Vargas,

> [...] que não permitiu que o país progredisse com empreendimentos privados. Entre 1929 e 1957 [ano da criação da RFFSA], as estradas de ferro não se atualizaram, nem em equipamentos, nem em recursos humanos, funcionando sempre de maneira precária com locomotivas e vagões do século XIX, linhas que ainda possuíam lastro de terra, traçados sinuosos e prestando um serviço lento, demorado, burocrático e caro.[99]

Por fim, a primitiva E. F. D. Pedro II, enquanto RFFSA, junto com outras ferrovias, foi incluída no "processo de desestatização promovido pelo Governo Federal no início da década de 1990" (SETTI, 2008, p. 93). A malha sudeste, que inclui a antiga "Linha Centro" da E. F. D. Pedro II, foi leiloada em 20 de setembro de 1996 para a *MRS Logística S. A.*. Paula (2008) situa o atual momento ferroviário brasileiro pós a privatização. Conforme a historiadora, havia todo um "movimento em torno da ferrovia que, via de regra, atravessava as cidades e impunha sua presença, muito diferente do que acontece com os trens de carga atualmente em operação, atravessam suas imensas composições silenciosamente, nas periferias das cidades e das áreas produtoras para os entroncamentos" (PAULA, 2008, p. 47). Acreditamos que com o fim do transporte de passageiros, foi reduzida a importância das ferrovias na história das cidades e na vida das pessoas.

O texto deste capítulo procurou contextualizar a trajetória ferroviária, especialmente em âmbito local, desde o surgimento até seu declínio e mostrar, principalmente, através do viés histórico, a importância que as estradas de ferro trouxeram para as cidades que alcançaram esse empreendimento. A "narrativa histórica" apresentada, os acontecimentos, as curiosidades, bem como os fatos, comprovam a revolução que a EFCB/RFFSA trouxe para a população, a integração territorial, o desenvolvimento econômico e social de Valença e região, por exemplo; o deslocamento das pessoas e suas coisas, o escoamento muito mais rápido das cargas, além de transportar, principalmente, cultura, do centro ao interior e do interior ao centro. Evidencia-se o caráter nacional da EFCB/RFFSA. A estação e as demais edificações, que compõem o Conjunto Arquitetônico da Praça Dr. Paulo de Frontin (e

[99] BELVISO, Tony. Guinadas ferroviárias. In: VASQUEZ, Pedro Karp (Org.). **Caminhos do trem**. [Volume 4: Conquista do território]. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, p. 62.

adjacências), representavam a implantação de um novo modelo de vida, personificado no progresso e na modernidade. Tudo pontuado resulta numa dinâmica social, que por sua vez constitui um sentimento ou uma “memória ferroviária”.

Capítulo III

A "ERA DO VAPOR" EM VALENÇA

A História, o Patrimônio Ferroviário e sua Conservação

I. "Parte do Complexo Ferroviário de Valença representado em cartão postal"

II. "Desenho da placa frontal da Maria-Fumaça 1170 da EFCB/RFFSA"

I. Fonte: GERODETTI, João Emilio; CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil nos cartões postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005, p. 23. In: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019, p. 177; II. Fonte: Desenho de Marco Antônio Silvestre de Souza. Cópia cedida pelo autor no dia 05 de junho de 2017.

3. 1. **A Estrada de Ferro União Valenciana e a "Era do Vapor" em Valença**

Trabalhei no trem,
Convivi com o trem,
E vi o trem acabar...

Sr. Sebastião Victor (*in memoriam*)[100]

Para a eficiência no transporte do café, surgiu a E. F. D. Pedro II, que passou pelo Distrito Desengano [atualmente Barão de Juparanã] e não no centro de Valença. Nesse sentido, para estabelecer tal comunicação, no ano de 1869, iniciam as obras da Estrada de Ferro União Valenciana (EFUV). "Passava, então, Valença por período de grande desenvolvimento econômico, graças à lavoura cafeeira. Além disso, o comércio atacadista ganhou intensidade" (IBGE, 2010, não paginado). Localizada na região sul-fluminense do Rio de Janeiro, Valença é conhecida popularmente como "Princesa da Serra".[101] De acordo com o pesquisador valenciano Rogério da Silva Tjader (1998), tal reconhecimento teve início no ano de 1871, quando o então imperador Dom Pedro II, esteve na cidade para a inauguração da EFUV, e "ao desembarcar na estação, exclamou 'Esta é a Princesa da Serra!'".[102]

No brasão da cidade de Valença, constam respectivamente as datas de 1789 e 1857. Conforme Luiz Damasceno Ferreira (1978), a primeira refere-se à passagem do Capitão Inácio de Souza Werneck por Valença, cumprindo ordens do Vice-Rei de Portugal, Dom Luiz de Vasconcelos e Souza. Ele veio possivelmente no intuito de rebater grupos considerados intrusos de indígenas nas aldeias dos Coroados, índios da região. A segunda marca a elevação de Valença à condição de cidade. Seu surgimento remonta ao ano de 1803, quando foi oficializada, a fundação da *Aldeia de Nossa Senhora da Glória de Valença* (Portaria 02/03/1803) pelo então Vice-Rei Dom Fernando José de Portugal e Castro, descendente dos nobres de Valença em Portugal.

---

[100] Entrevista cedida ao autor em 20 de agosto de 2014 na cidade de Valença - RJ, resultante de pesquisa desenvolvida envolvendo a técnica de *História Oral*.

[101] Para conhecer aspectos culturais, turísticos, patrimônio material e imaterial de Valença - RJ e do Vale do Café Fluminense, ver as referências: (1) LYRA, Cyro Corrêa. **Documenta histórica dos municípios do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Editora Documenta Histórica, 2006; (2) PORTELLA FILHO, Fernando Cotta (Org.). **Guia cultural do vale do café**. Rio de Janeiro: Cidade Viva, 2013.

[102] TJADER, Rogério da Silva. **História de Valença em quadrinhos**. Valença - RJ: Editora Valença S. A., 1998, p. 10. Esse material foi distribuído para as escolas municipais e doados a moradores de Valença em forma de revista em quadrinhos no ano de 1998, por iniciativa do então Prefeito Fernando Pereira Graça [mandato 1997 - 2000]. Contudo, a maior parte das escolas não dispõe mais do material. Esse que estamos utilizando é uma cópia do original que pertence a Prof.ª Neusa da Escola Municipal Pedro Paulo.

A partir de 1826 em diante, destacam-se as comunidades "que mais tarde adquiriram títulos de freguesia: Santo Antônio do Rio Bonito, Santa Izabel do Rio Preto, Nossa Senhora da Piedade das Ipiabas, Desengano" (JUNQUEIRA, 2004, p. 69) e Santa Teresa [atualmente Rio das Flores]. A ocupação e formação da elite senhorial na vila de Valença seguiu as estruturas do Brasil Colonial. Para Sidney Pereira da Silva (2008, p. 138), a distribuição das sesmarias e de títulos nobiliárquicos representou "os primeiros passos para a cristalização do poder que, mais tarde, vai se confirmar com a expansão cafeeira, colocando a elite senhorial em destaque que se formava no Brasil Imperial". Exemplo disso é a doação da sesmaria do lado esquerdo do rio Paraíba do Sul; segundo Rocha, concedidas em 1811, 1813, 1814 e 1816[103] ao Marquês de Baependi, Manoel Jacinto Nogueira da Gama,[104] importante militar, estadista brasileiro e político valenciano.

Segundo o IBGE, em 1859, dois anos da elevação à categoria de Cidade, Valença contava com aproximadamente 5.000 mil habitantes e o Município 40.000, entre livres e escravos do café (IBGE, 2010). É preciso considerar que desde a década de 20, foi notável o desenvolvimento de Valença e outras regiões do Médio Paraíba, resultado atribuído à atividade cafeeira, em detrimento do capital natural. A esse respeito, a arquiteta Sônia Mautone Rachid Simão ([1993], não paginado) registrou que:

> Valença, até idos tempos do século XVIII, ficou incógnita perante os desbravadores, pelo fato do Rio Paraíba apresentar condições de difícil navegabilidade, devido às corredeiras, mas, com a diminuição do ciclo do ouro, surge um novo fator econômico: o café, fazendo com que houvesse uma grande mobilidade de esforços para a ocupação do Vale do Médio do Rio Paraíba [...] Iniciam o plantio de milhões de cafezais, resultando na derrubada em massa de toda essa imensa floresta, indiscriminadamente. Milhares de alqueires de Mata Virgem foram derrubados e queimadas, com o desperdício e aniquilamento da fauna e da flora ancestral.

De toda forma, devido ao uso insustentável dos recursos naturais, que provocou a exaustão do solo, ocasionando a queda do setor primário e a abolição da escravatura em 1888, Valença registrou, no final do século XIX, acentuado decréscimo de sua economia.

O trem não havia chegado ao centro de Valença, como também na cidade de Vassouras. Como citado anteriormente, a região foi palco da disputa pelo traçado da E. F. D. Pedro II. Passado a Estação de Barra do Piraí, criou-se um novo embate pela localização da

---

[103] Cf. Documentos relativos a Sesmarias no território de Valença. In: IÓRIO, José Leoni. **Valença de ontem e hoje**. Juiz de Fora - MG: Companhia Dias Cardoso - Editora, 1953, p. 19 - 20.

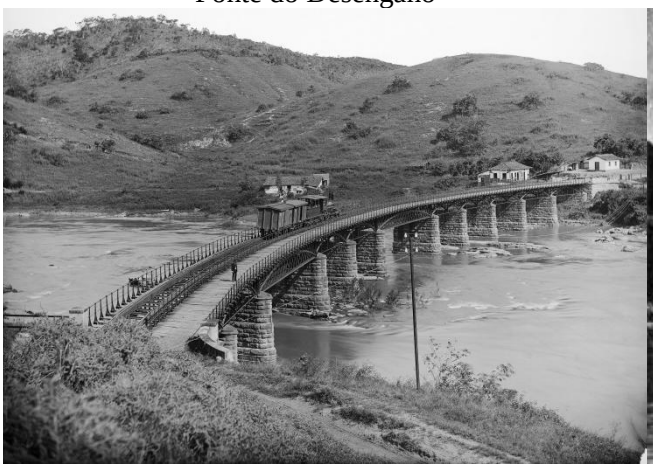
[104] Em *A chegada dos trens em Valença e a participação dos Nogueira da Gama*, a historiadora Roseli Moreira da Rocha elaborou uma estudo biográfico sobre o Marquês de Baependi. Cf. p. 14 - 17.

linha, “desta vez entre os Teixeira Leite e o grupo de Valença, representado agora por um dos maiores fazendeiros de sua época, o Barão de Juparanã, sua família possuía extensas propriedades cafeicultoras na margem esquerda do Rio Paraíba do Sul, onde fica o distrito Desengano” (SILVA, A., 2011, p. 29). Nesse sentido, de acordo com o historiador e arquiteto Annibal Affonso Magalhães da Silva (2011, p. 29), para vencer a disputa, “o nobre valenciano não mediu esforços, atravessou a linha para suas terras (do outro lado do Rio Paraíba do Sul), e depois a reconduziu para a margem direita”.

Para tanto, como pode ser visto no Mapa 2, construiu duas pontes, a Desengano e a Paraíso (fig. 02) e uma estação ferroviária, inaugurada no dia 17 de dezembro de 1865, com o nome Desengano grafada em suas fachadas. Conforme Sr. Milton Mendes Franco, este nome primitivo foi uma alusão ao que os vassourenses sentiram com a derrota de seu projeto para a E. F. D. Pedro II, contudo, sem ressentimentos. Tanto que o Barão de Vassouras [Francisco José Teixeira Leite], aceitando pacificamente, comunicou ao Barão de Juparanã que uma parada logo após a estação de Desengano, no Município de Vassouras, teria o nome de Concórdia, mais tarde alterada para Teixeira Leite.

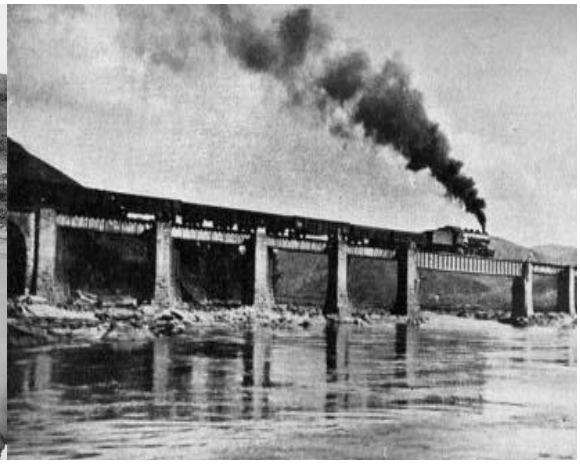
Figura 02 – Pontes construídas pelo Barão de Juparanã

Ponte do Desengano



I. Ponte do Desengano nas primeiras décadas.

Ponte Paraíso



II. Passagem do 1º trem de minério na Ponte do Paraíso após reforma efetuada em 1943.

Referências: (I - Acervo: Marc Ferrez / Coleção Gilberto Ferrez / Instituto Moreira Salles) Fonte: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019, p. 139; e (II - Fotografia do Sr. Manoel Marcos Monachesi) Fonte: GORNI, Antonio Augusto; OLIVEIRA, Luiz Henrique Werneck de. **A eletrificação nas ferrovias brasileiras**. São Vicente - SP: [s.n.], 2009, p. 119.

Até então, somente Vassouras necessitaria de um ramal ligando o centro até a E. F. D. Pedro II, que passou ao redor da cidade, pois, o projeto no qual essa ferrovia passaria pelo

centro havia sido derrotado. Conforme Rocha (2006, p. 11), “no caso de Valença, a E. F. D. Pedro II representou um grande suporte para o seu desenvolvimento econômico”. Mesmo sem passar pela sede do município, “ela promoveu o fortalecimento do comércio valenciano, trouxe no seu encalço imigrantes como os Pentagnas, que implantaram várias indústrias têxteis no município, o que garantiu a sobrevivência de muitas pessoas” (ROCHA, 2006, p. 11). Todavia, desde 1863, já tinha tudo planejado para a construção de um ramal que ligaria a cidade de Valença à E. F. D. Pedro II em Desengano.

Na época, como afirma Rocha, “quando os trens chegaram em 1865, à recém construída Vila do Barão de Juparanã [até então como era conhecida], eram bem poucos os habitantes. Somente os trabalhadores da ferrovia” (ROCHA, 2006, p. 23). Essa característica foi apontada por Rocha como bastante peculiar. “É uma das poucas, se não a única, vila daquele período que não surge através da construção de uma Igreja ou capela, como foi o caso de Valença e Vassouras. Juparanã é construída a partir de uma estação ferroviária” (ROCHA, 2006, p. 23), ficando conhecida como Desengano. “Pela Lei Estadual n. 736, de 27/12/1949, o distrito de Desengano passou denominar-se Barão de Juparanã” (IBGE, 2010, não paginado). Até então, conforme Tjader (1998), a comunicação de Desengano com o centro de Valença se dava por meio de uma estrada de rodagem construída no ano de 1861.

Conforme Rodriguez (2004, p. 111), a ação inicial para construção de uma Estrada de Ferro que ligasse 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 Araújo Leite, pedindo a intervenção da Câmara perante o Governo para construção de um ramal ligando a cidade à E. F. D. Pedro II [...] no Desengano. Nessa ocasião, nomeou-se uma comissão que tinha como presidente o Barão do Rio Preto, depois Visconde do Rio Preto e Manuel Antônio Esteves. [...] O Decreto n. 3641, de 27/04/1866, autorizou a concessão para a construção de uma estrada de ferro entre Desengano, até a cidade de Rio Preto, sendo garantido por 90 anos o privilégio de uma área de duas léguas para cada lado do eixo da linha. A Lei n. 1387, de 06/07/1867, concedeu isenção de impostos para os materiais importados com destino às obras da estrada. Para sua construção, organizou-se no Rio de Janeiro a **Companhia Estrada de Ferro União Valenciana**, sendo seus estatutos aprovados através do Decreto n. 3945, de 11/09/1867 (Grifo nosso).

Em 4 de fevereiro de 1869, como é apresentado por Helio Suêvo Rodriguez (2004), foi iniciada a construção da linha de 25 km até Valença. “Os estudos técnicos foram organizados pelo engenheiro-chefe e gerente da companhia, Herculano Velloso Ferreira Penna (fig. 03)” (SILVA, A., 2011, p. 30). “A Estrada de Ferro União Valenciana foi a oitava ferrovia aberta

no país e a quarta da província do Rio de Janeiro, construída com recursos particulares dos fazendeiros" (SILVA, A., 2011, p. 30) valencianos. O primeiro trecho entre Desengano e Valença foi inaugurado em 18 de maio de 1871.[105]

Figura 03 – Fotografia do Engenheiro Herculano Velloso Ferreira Penna

Fonte: Acervo do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro. In: TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da engenharia ferroviária no Brasil**. Rio de Janeiro - RJ: Notícia & Cia., 2011, p.77.

A construção dessa estrada de ferro teve grande difusão naquele contexto, pois ficou conhecida como a primeira estrada de ferro de bitola estreita no Brasil. Conforme Setti (2008, p. 21):

> Após a construção da Estrada de Ferro União Valenciana, inaugurada em 1871 na então província do Rio de Janeiro como a primeira ferrovia em bitola de 1,10 m, tornou-se crescente a utilização das bitolas estreitas, em grande parte sob o argumento de que seriam de construção mais econômica, ao exigir condições geométricas mais simples, tornando-se mais comum bitola métrica.

Nesse sentido, a EFUV acabou sendo referência e modelo de bitola para as futuras construções ferroviárias, influenciando, inclusive, o prolongamento da E. F. D. Pedro II no território mineiro. Contudo, cabe aqui destacar que, na contemporaneidade, alguns estudos

[105] O historiador e arquiteto Annibal Affonso Magalhães da Silva (2019, p. 523 - 524), explica que antes da Estrada de Ferro União Valenciana, havia outro projeto intitulado *Ramal de Valença* autorizado em agosto de 1863 pelo presidente da E. F. D. Pedro II, Cristiano Benedicto Ottoni, ficando à execução dos gastos por conta do Governo Imperial. Em julho de 1864 a medição foi concluída, com a apresentação de plantas e orçamentos. Liderados pelo engenheiro Lock, os serviços iniciaram na beira do rio Paraíba do Sul e avançaram até o *Rancho do Quirino*, região classificada como a mais dificultosa, devido à presença de uma serra fortemente acidentada, com vales profundos e encostas íngremes. Os serviços ficaram prejudicados devido à opção da companhia em concentrar sua mão de obra nas grandes estruturas da linha central, como as pontes do Paraíso e do Desengano, sobre o rio Paraíba do Sul. O projeto do ramal acabou paralisado, possivelmente por seu alto valor e pela frágil condição financeira da E.F.D. Pedro II, que acabou estatizada em meados de 1865.

apontam "que a questão das diferentes bitolas no processo histórico de construção das ferrovias no Brasil causa problemas relacionados às regras de interconexão entre ferrovias" (IPEA, 2010, p 31), o que dificulta a integração do sistema atualmente.

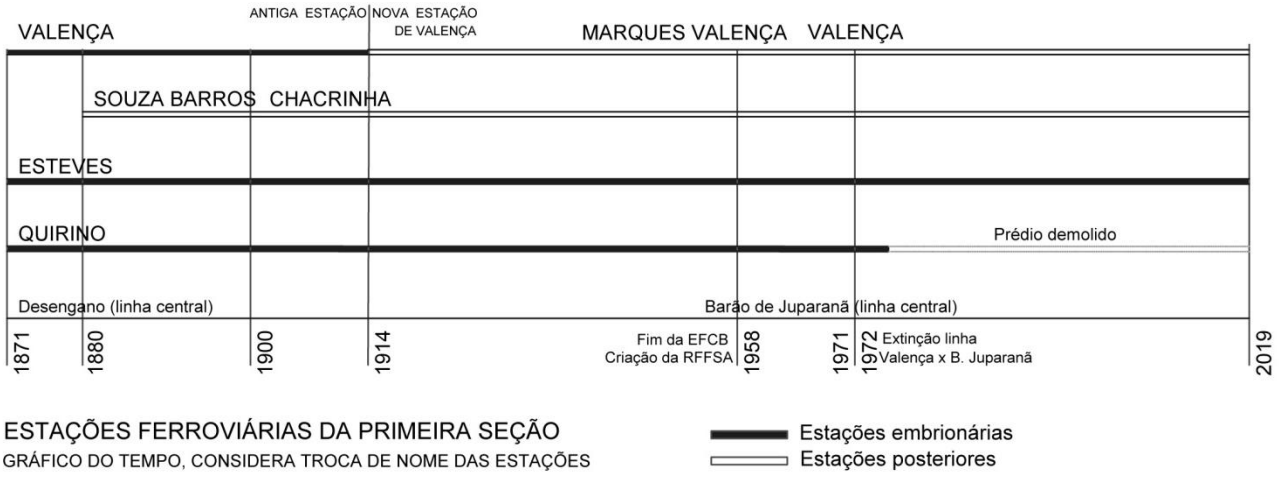
Nessa primeira seção, partindo da Estação União Valenciana (fig. 04), contou com outras quatro estações ferroviárias [erguidas em momentos distintos] até Desengano. São elas: Estação Souza Barros [posteriormente Chacrinha],[106] Estação Esteves, Estação Carvalho Borges [antiga parada] e Estação Quirino. Existiam, também, algumas paradas ao longo da linha. Em seu trabalho, Silva (2019) elaborou um quadro (fig. 05) com a cronologia dos principais acontecimentos na primeira seção, demarcando o histórico das quatro estações, desde a sua abertura até os dias atuais.

Figura 04 – Estação de Valença da *Estrada de Ferro União Valenciana* entre 1874 e 1880

Fonte: Acervo Marc Ferrez / Coleção Gilberto Ferrez / Instituto Moreira Salles. In: SILVA, Annibal Affonso M. da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019, p. 170.

[106] Foi erguida no contexto de prolongamento da EFUV a Rio Preto (Parapeúna), quando "foram trocados os trilhos de ferro da primeira seção por modelos de aço e erguido um novo ponto de embarque e desembarque entre Esteves e Valença, nomeada de Souza Barros (atual Chacrinha), inaugurado em 14 de julho de 1880. Sua criação partiu de Manoel Pereira de Souza Barros, pessoa que fez parte dos quadros da União Valenciana, vindo a ocupar a sua presidência" (SILVA, A., 2019, p. 525).

Figura 05 – Cronologia dos principais acontecimentos e histórico da primeira seção



Fonte: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019 (Programa Territórios Culturais / Favela Criativa - Rio de Janeiro), p. 527.

No que tange às estações, sua forma e implantação dependiam do tipo de operação e manobras necessárias ao serviço.[107] Com base no estudo sobre o transporte ferroviário do Rio de Janeiro, realizado pelo INEPAC, quanto à operação, essas estações, consideradas de pequeno porte, eram do tipo de passagem, em que o trem parava, permitindo apenas o embarque e desembarque. As estações Valença e Desengano [grande porte] eram do tipo entroncamento, mesclando funções administrativas, serviços e estação, propriamente dita.

Segundo Rodriguez (2004, p. 112), o Governo do Rio de Janeiro,

> [...] em contrato de 27 de agosto de 1877, fez concessões à **Companhia Estrada de Ferro União Valenciana** para o seu prolongamento de Valença até Rio Preto nos limites da Província do Rio de Janeiro com Minas Gerais, estabelecendo-se, porém, a reversão da linha para o Governo ao fim do prazo de 78 anos. Aprovados os estudos em fevereiro de 1878, as obras da 2ª seção da linha foram iniciadas em I o de maio do mesmo ano. Em 15 de outubro de 1879, abriu-se ao tráfego o trecho de Valença até Santa Ignácia; em 1º de abril de 1880, até Rio Bonito; e a 9 de junho, com 38,50 km, até Rio Preto (Grifo nosso).

Nesse trecho, também chamado de prolongamento, foram abertas as seguintes estações ferroviárias: General Osório; Santa Ignácia; Rio Bonito, posteriormente Vila Pentagna; Coroas; Santa Delphina, posteriormente Alberto Furtado; Rio Preto, posteriormente Parapeúna; e também algumas paradas. Nesse momento, pela região sudoeste e noroeste de Valença, passando por Nossa Senhora da Piedade das Ipiabas, Santo Antônio do Rio Bonito,

[107] Sobre a tipologia, ver: INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL. **O transporte ferroviário no Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: INEPAC, [entre 2005 e 2010], p. 15 - 17.

atualmente Conservatória, e Santa Izabel do Rio Preto, foi inaugurada, em "06 de maio de 1886" (SILVA, A., 2019, p. 53), a *Estrada de Ferro Santa Izabel do Rio Preto*[108], por iniciativa de capitais particulares, sendo o seu mais esforçado propugnador João Pereira Darrigue Faro, 2º Barão do Rio Bonito. Ao mesmo tempo, por volta de 1882, em Santa Tereza, atual município de Rio das Flores,[109] que ainda, era uma freguesia subordinada à Valença, foi inaugurado a 1ª seção da *Estrada de Ferro Commercio a Rio das Flores* entre Commercio, atualmente Sebastião de Lacerda, e Taboas.

É certo que, com o trem (fig. 06 e fig. 07), Valença se tornou um importante centro comercial do Rio de Janeiro. "Com um comércio bastante animado, possuía Valença importantes casas importadoras, cujos armazéns recebiam anualmente milhares de arrobas de café produzidos no município, além de grande quantidade de fumo, toucinho e queijos, vindos de Minas" (ROCHA, 2006, p. 31). Simultaneamente, observou-se o desenvolvimento cultural de Valença. Sobre algumas mudanças, destaca Campos (2012, p. 20): "[...] o trem chegava às cidades redesenhando a paisagem urbana, criando bairros e modificando a percepção temporal, sendo que o horário do trem se sobrepôs à hora local, solar e relativa, dada pela Igreja". Conforme Campos, passam a existir nas cidades a Estação Ferroviária e seu relógio. "Os minutos ganham importância, assim como o conceito, até então sem sentido, de 'hora exata' e passam a integrar a rotina das cidades às margens dos trilhos" (Ibid., 2012, p. 20).

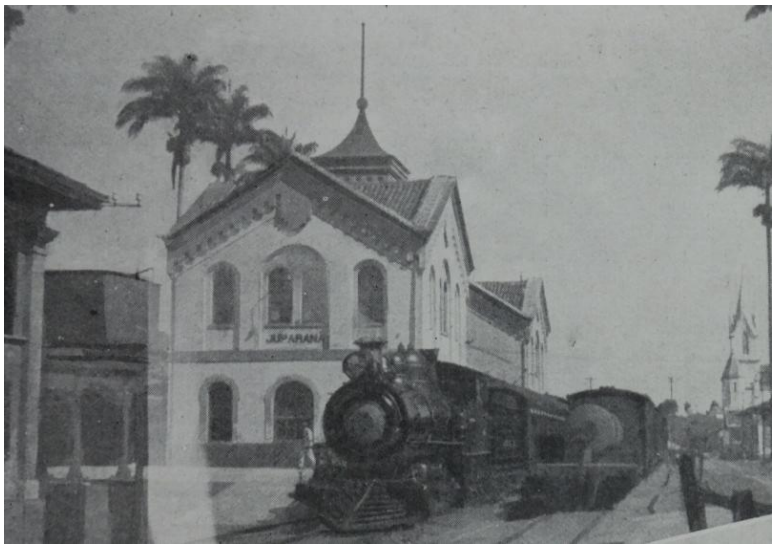
Figura 06 - Composição partindo da estação ferroviária de Valença para a de Juparanã

Fonte: Fotografia do Sr. Guido Motta. In: RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro**: o resgate de sua memória. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004, contra capa.

[108] Sobre a Estrada de Ferro Santa Izabel do Rio Preto, ver p. 47 - 56 do trabalho: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019.

[109] Sobre a História Ferroviária de Rio das Flores - RJ, ver: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **O legado dos trilhos**: inventário das Estradas de Ferro em Rio das Flores. Rio das Flores - RJ: Edição do Autor, 2011.

Figura 07 - Composição a vapor partindo da Estação Barão de Juparanã para a de Valença



Fonte: Acervo da Fundação Biblioteca Nacional. Revista da Semana, 15 de maio de 1937, ano XXXVIII, nº23, sem paginação. In: SILVA, Annibal Affonso M. da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019 (Programa Territórios Culturais / Favela Criativa - Rio de Janeiro), p. 135.

Além disso, de Desengano [Barão de Juparanã] "em trânsito para o matadouro de São Cristóvão, era despachada de Valença permanentemente, [...], enorme quantidade de suíno, gado e lanígero, destinado à alimentação da população da capital do Império" (ROCHA, 2006, p. 31). Entretanto, com a diminuição da carga de café, além da cidade Valença, a própria E. F. União Valenciana passou por um desequilíbrio financeiro. Com o endividamento e baixo movimento em seu tráfego, foi comum as ferrovias particulares decretarem falência. De acordo com o historiador e arquiteto Annibal da Silva (2011, p. 63),

> [...] um dos maiores entraves para a recuperação dessas empresas estava em sua concepção: elas atuavam em uma zona exclusiva, atendendo primeiramente aos interesses de seus fundadores e acionistas, além disso, a receita gerada deveria cobrir os custos de toda sua estrutura de funcionamento, como oficinas, maquinário e conservação da estrada. A manutenção dos equipamentos exigia recursos elevados, por serem, quase todos, produtos de importação. Outras características das primeiras estradas de ferro particulares era possuir pequeno capital de giro, muitas atendiam uma reduzida extensão quilométrica e utilizavam materiais imperfeitos (elevando os custos de manutenção).

Annibal da Silva (2011, p. 64) analisando a E. F. Rio das Flores, uma das ferrovias atingida por variadas crises, constata que "a solução encontrada para resolver o problema causado pelo desastre financeiro das ferrovias particulares foi criar um sistema que atendesse às novas exigências de transporte". Ampliando a crise, não existia uma conexão entre as

estradas de ferro particulares, como denuncia o jornalista valenciano Dr. Dario Furtado de Mendonça:

> Até 1910 era péssimo o sistema de viação férrea ao serviço do município de Valença. Três emprêsas, dessa ordem, (E. F. União Valenciana, a E. F. Rio das Flores e a E. F. Santa Izabel do Rio Preto) que [...] cortavam o nosso território, arrastavam-se numa luta recíproca, mesquinha, comprometendo assim, os interêsses locais, a cujo incremento elas se destinavam. De sorte que a ação reparadora do tempo, devendo influir no desenvolvimento da fértil região em que operavam tais emprêsas, se achou materialmente frustrada pelos expedientes com que cada uma delas julgava acertado preservar a sua vida, à custa da destruição das outras. Em última análise, essas incansáveis manobras acabaram por constituir uma origem de desordens para aquelas emprêsas e de ruína para o município de Valença, sem remédio capaz de regenerar os métodos da sua viação rápida, com que contava para a saída dos seus produtos (IÓRIO, 1953, p. 223).

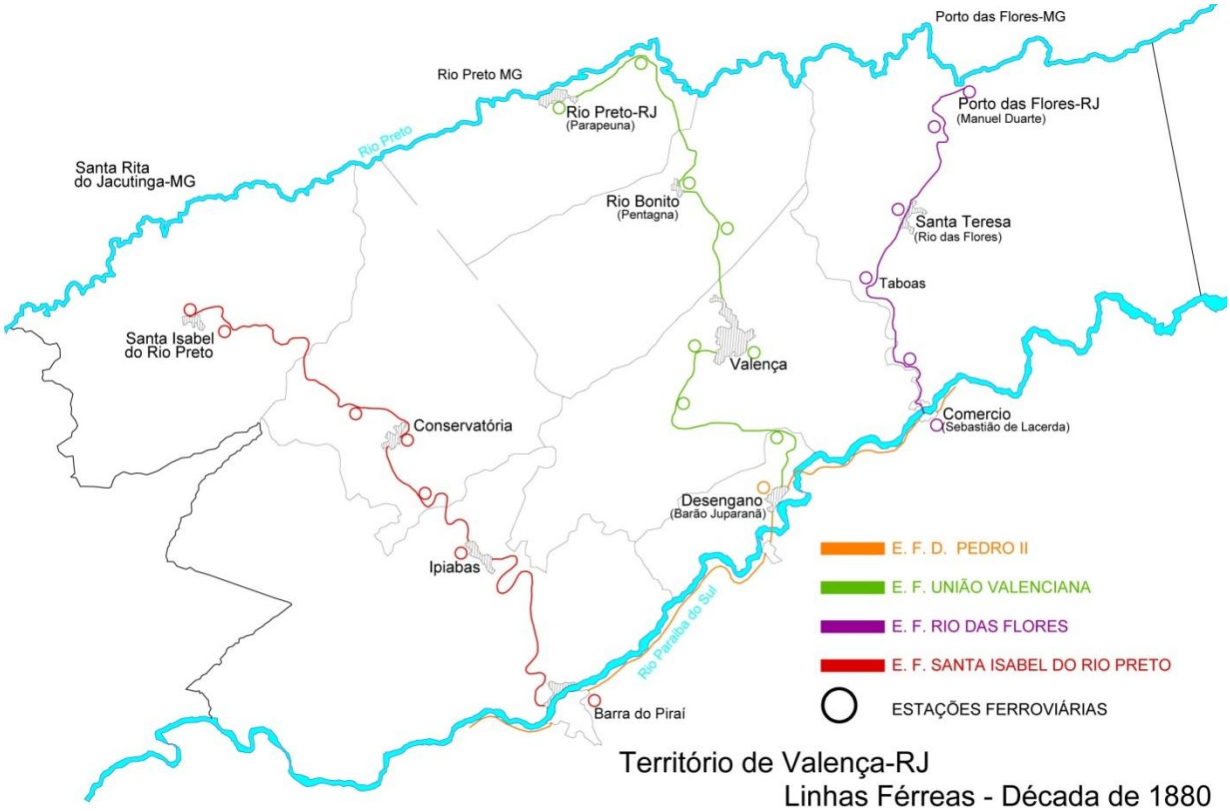
Pelo que se pesquisou, as dificuldades logísticas e estruturais dessas ferrovias foram corrigidas pela interligação das antigas linhas locais, através da EFCB, "que incorporou nove pequenas companhias fluminenses, padronizando as linhas para a bitola 1,00 m" (SILVA, A., 2011, p. 64). Na cidade de Valença, José Leoni Iório (1953) situa que, em março de 1910, repercutiu com festiva vibração, a ideia da encampação da antiga União Valenciana à EFCB, que deu origem à Rêde de Viação Fluminense - RVF/EFCB:

> Em 23 de Junho de 1910, foi assinado o Decreto n. 8. 077 que constituiu a Rêde de Viação Fluminense da Estrada de Ferro Central do Brasil - EFCB, unindo a Linha Centro da EFCB, as antigas E. F. Rio das Flores e E. F. União Valenciana, essa última ainda estabelecendo conexão com a Linha Auxiliar da EFCB até Governador Portella, oficializando uma integração regional (MEDEIROS, 2014, p. 71).

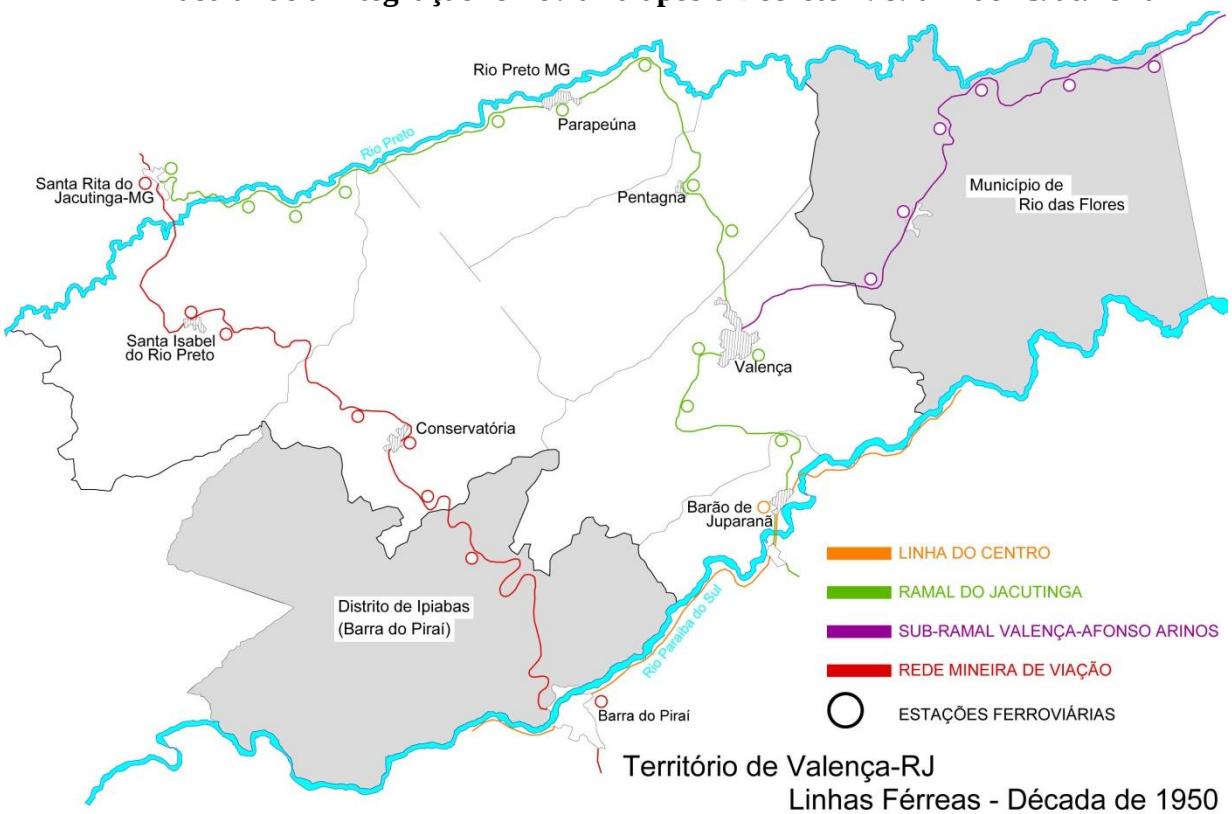
Dessa forma, esse Decreto deu origem ao *Ramal de Jacutinga da Rêde de Viação Fluminense da Estrada de Ferro Central do Brasil*,[110] tendo por tronco a "Linha Auxiliar". Nesse momento, Valença se comunica com Santa Tereza [atual Rio das Flores], oficializando uma integração regional. Os mapas 3 e 4 a seguir, confirmam esse episódio. A abertura do segmento entre Valença e Taboas teve "início no dia 01 de outubro de 1910 e foram concluídos no dia 01 de março de 1912, o trajeto possuía 12,50 quilômetros" (SILVA, A., 2019, p. 72). "Em 12 de novembro de 1910 elas foram definitivamente incorporadas pela Estrada de Ferro Central do Brasil à Rêde de Viação Fluminense" (Ibid., 2011, p. 65), ficando estruturada no Ramal de Jacutinga e no Sub Ramal de Valença a Afonso Arinos.

[110] Com início em Governador Portella, 2º Distrito de Miguel Pereira - RJ passava pelos Municípios de Engenheiro Paulo de Frontin - RJ, Vassouras - RJ, Valença - RJ e Santa Rita de Jacutinga - MG. É interessante explicar que, Governador Portella e Miguel Pereira até 1955, e Engenheiro Paulo de Frontin até 1963, eram Distritos de Vassouras - RJ.

MAPA 3 – Demarcando as ferrovias antes do Decreto n. 8. 077 de 23/06/1910



MAPA 4 – Ilustrando a integração ferroviária após o Decreto n. 8. 077 de 23/06/1910



Fonte: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019, p. 64 e p. 70.

Conforme Ralph Mennucci Giesbrecht,[111] com a Rêde Viação Fluminense, da "Linha Auxiliar" encampada pela EFCB, foi aberto um ramal unindo Governador Portella à Barão de Vassouras. Nesse ponto, uma bitola mista foi feita, com um terceiro trilho, pela linha do Centro até Desengano. Também aproveitou trechos da antiga *Cia Ferro-Carril Vassourense*,

> [...] que operou de 1883 a 1914 com bondes de bitola métrica puxados por muares ligando o centro da cidade de Vassouras com a Estação de Vassouras da E. F. D. Pedro II; e todo o *Ramal de Vassouras*: Com a construção da *Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil* a partir de 1890, após 1903 passando se chamar *Linha Auxiliar* ao ser absorvida pela EFCB, é inaugurado o *Ramal de Vassouras* que saía logo depois da Estação Governador Portella (Km 111,703) permitindo a ligação com Vassouras. Depois, ambos trechos constituíram a *Linha de Jacutinga*.[112]

Embora, ainda, não estivesse totalmente concluído, o Ramal de Jacutinga foi inaugurado no dia 30 de maio de 1914 (fig. 08 e fig. 09). Aconteceu, ainda, confraternização da inauguração do busto do Dr. Paulo de Frontin, com a presença do Presidente Marechal Hermes da Fonseca, governador do Rio de Janeiro, Ministro da Viação, e do próprio Frontin, enquanto Diretor da EFCB, como publicou a reportagem da *Illustração Brazileira*.[113] Segundo Giesbrecht (2014), as obras de prolongamento em 38 km, de Rio Preto até a comunidade Santa Rita de Jacutinga foram concluídas em 1918.

Figura 08 – Inauguração do Ramal de Jacutinga destacando a nova Estação de Valença

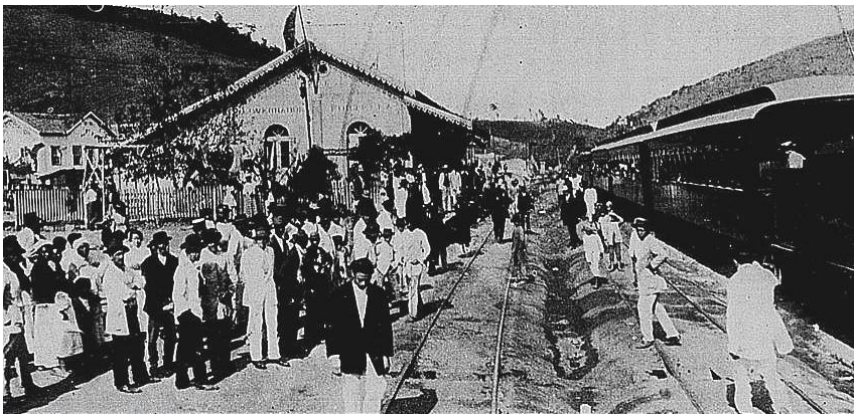
Fonte: ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL. Um novo ramal da Linha Auxiliar. In: **A Illustração Brazileira**, n. 121-I/122-I, 6 jun. 1914, p. 297 - 298, p. 297.

[111] *Site* **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <https://www.estaçoesferroviarias.com.br>.Acesso em datas diferentes entre 2013 e 2019.

[112] GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estação de Vassouras - RJ. São Paulo, atualizado em 10/12/2017. In: **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar_ramais/vassouras.htm>. Acesso em: 15 abr. 2018.

[113] EFCB: Um novo ramal da Linha Auxiliar. **A Illustração Brazileira**, n. 121-I/122-I, 6 jun. 1914, p. 297 - 298.

Figura 09 – Inauguração do Ramal de Jacutinga mostrando a Estação de Governador Portella



Fonte: ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL. Um novo ramal da Linha Auxiliar. In: **A Illustração Brazileira**, n. 121-I/122-I, 6 jun. 1914, p. 297 - 298, p. 298.

Dessa forma, a partir de 1918, o *Ramal de Santa Rita de Jacutinga a Governador Portella* da Rêde de Viação Fluminense - RVF/EFCB, popularmente conhecido como *Linha de Jacutinga*, iniciava seu percurso em Governador Portella (fig. 10) [ver Mapa 5], passando por pequenas paradas e pelas estações das localidades de Morro Azul, Sacra Família, Palmas, Triunfo, chegando à Estação de Vassouras, localizada no centro da cidade (fig. 11). Partindo dessa, para a Estação Barão de Vassouras [Caetano Furquim, no Mapa 5] que ficava na EFCB, continuando até a Estação Desengano pela "Linha Centro", como mencionado anteriormente, a partir da colocação de um terceiro trilho (fig. 12). Nesse ponto, prosseguia pelo trecho da antiga E. F. União Valenciana até a Estação Quirino, de onde seguia pelas estações Carvalho Borges, Esteves e Chacrinha até a nova Estação de Valença (fig. 13), inaugurada junto com a linha. A antiga estação da E. F. União Valenciana foi demolida.

Figura 10 – Estação de Governador Portella em 1909

Fonte: Fotografia da Revista humorística brasileira *Careta* (18/12/1909). In: **Trilhos do Rio**. Disponível em: <http://www.trilhosdorio.com.br/ forum/viewtopic.php?f=86&t=110>. Acesso em: 25 out. 2014.

MAPA 5 – Ramal de Jacutinga da Rêde de Viação Fluminense - EFCB em 1928

No mapa, esse ramal está no eixo Governador Portella (início) - Barão de Vassouras (nome correto é só Vassouras) - Caetano Furquim (Barão de Vassouras, sendo que neste mapa a estação anterior [Vassouras, centro] aparece com o nome de Barão de Vassouras) - Barão de Juparanã - Quirino - Valença - Santa Rita de Jacutinga, esta já em Minas Gerais.

Fonte: GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Estado do Rio de Janeiro**. São Paulo. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar_ramais/mapa_ramaljacutinga_rj.htm>. Acesso em: 13 jun. 2013; Esquema de SILVA, A., 2011, p. 66.

Figura 11 – Aquarela retratando a Estação Ferroviária de Vassouras

Fonte: PEREIRA, Vicente R.. **Estação Ferroviária de Vassouras** [Centro, Vassouras - RJ]. 2013. 1. Original de arte, aquarela, 40 cm x 30 cm. Coleção particular.

Figura 12 – Encontro da bitola estreita [esquerda] com a bitola larga, onde havia o 3º trilho

Fonte: Acervo do Sr. Christofer R.. *Próximo a Estação Desengano em Barão de Juparanã - Linha métrica deixando (ou chegando) ao pátio no lado esquerdo da foto. Em primeiro plano, os trilhos da Linha do Centro, bitola larga* [1950?]. In: GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_rj/jacutinga.htm>. Acesso em: 13 jun. 2013.

Figura 13 – Quadro a óleo retratando a nova Estação de Valença da EFCB

Fonte: ÀVILA, Zyrlei. **Estação de Valença da EFCB**, retratando o período das ferrovias. s/d.. 1. Original de arte, quadro à óleo. Acervo permanente do Museu Ferroviário de Valença - RJ. Cópia cedida pela unidade museológica no dia 02 de junho de 2013.

De Valença seguia até Rio Preto, passando pelas estações de General Osório, Santa Ignácia, Rio Bonito, Coroas, Guimarães [antiga parada], Santa Delphina [Alberto Furtado], Coutinho [antiga parada, nomeada atualmente como Duque] e em outras paradas menores. Com o prolongamento da linha, foram construídas estações ferroviárias nas comunidades São Luiz [Fernandes Figueira], Coronel Cardoso, Santa Clara[114] e Barbosa Gonçalves até à Estação de Santa Rita de Jacutinga (fig. 14), fim da linha,[115] como pode ser observado no perfil da linha: pontos de embarque e desembarque [ver Mapa 6 na página 108].

Figura 14 – Estação de Santa Rita de Jacutinga da EFCB

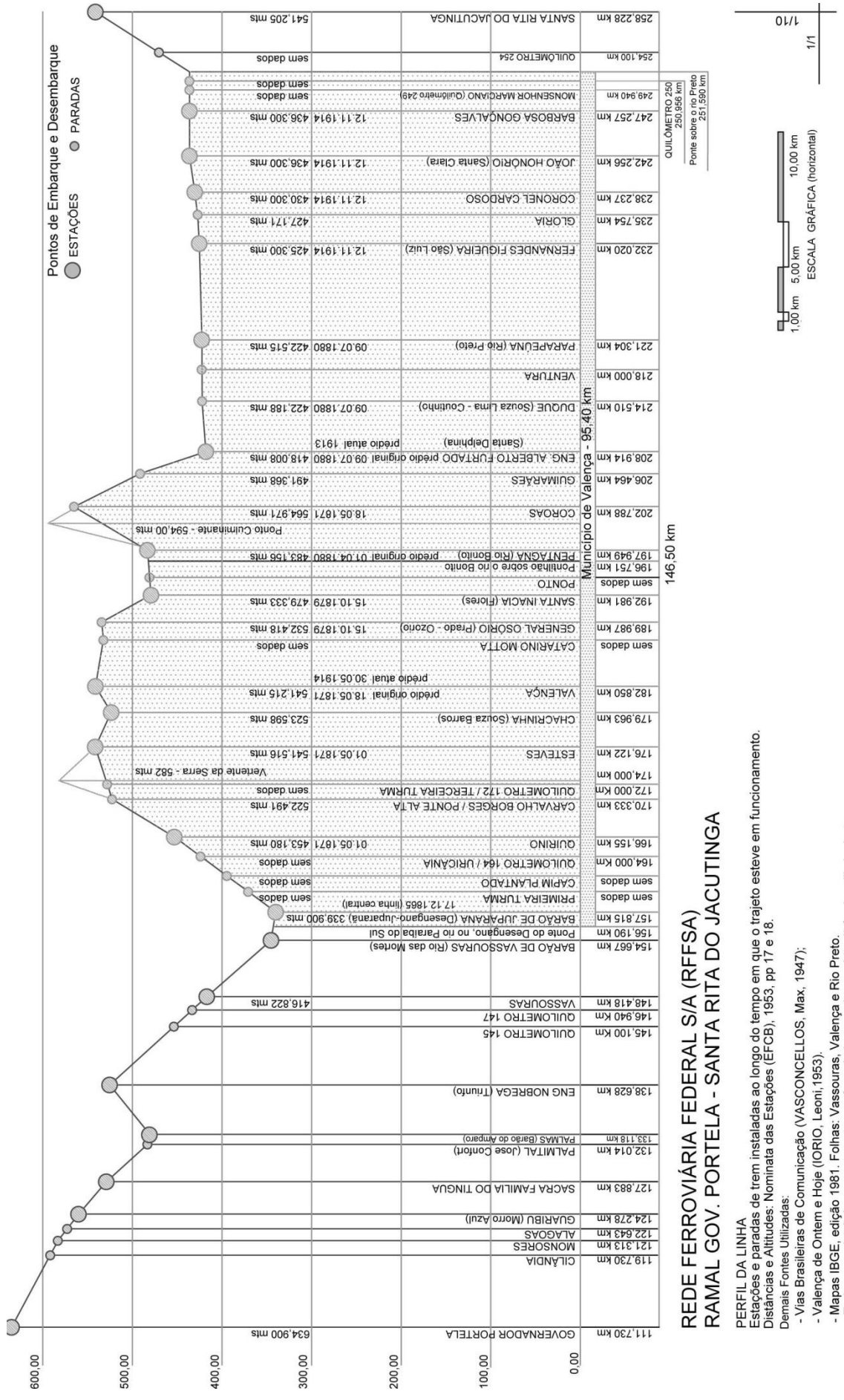
Fonte: Foto do autor capturada em: 10 fev. 2018.

De acordo com Giesbrecht, nesse novo ramal, os trens corriam de Governador Portella até Santa Rita de Jacutinga. Já em Minas Gerais, "[...] quem vinha do Rio de Janeiro pela "Linha Auxiliar" tinha obrigatoriamente de fazer a baldeação em Governador Portella. A linha terminava em Santa Rita de Jacutinga, depois de cruzar o rio Preto e entrar alguns metros em território mineiro".[116] Nessa cidade, havia a linha da Rede Mineira de Viação, que fazia o percurso Soledade de Minas à Barra do Piraí. Ali havia duas estações, onde se caminhava de uma até a outra para mudar de trem.

[114] A estação levou o nome da Fazenda Santa Clara. Mais tarde foi renomeada como João Honório.

[115] Baseado em: GIESBRECHT, Ralph M.. Linha de Jacutinga. In: **Estações Ferroviárias do Estado do Rio de Janeiro**. Disponível em: <www.estacoesferroviarias.com.br/trens_rj/jacutinga.htm>. Acesso em: 16 ago. 2013.

[116] GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Linha de Jacutinga. op. cit., Não paginado.



Fonte: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019 (Programa Territórios Culturais / Favela Criativa - Rio de Janeiro), p. 87.

De acordo com que afirma Annibal da Silva (2011, p. 67),

> A encampação das antigas ferrovias ocorreu no momento em que Valença iniciou sua industrialização. [...] A remodelação da estrada de ferro veio acompanhada do projeto de se criar um parque ferroviário na cidade, inaugurado em 30 de maio de 1914, onde ficaram concentrados uma estação, escritórios, um prédio para fabricar vagões e um para as oficinas.

Simultaneamente ao sucesso verificado no desenvolvimento do complexo ferroviário valenciano da EFCB (fig. 15 e fig. 16), ao longo dos anos, como destacou Marco Antonio Silvestre de Souza,[117] aconteceu integração da rede ferroviária da região, ampliando a possibilidade de comunicação entre as cidades, em especial, com o Rio de Janeiro. Com o declínio do café, nova era de desenvolvimento tem início com o ciclo industrial, que teve êxito até a década de 1990, [época em que as fábricas têxteis encontraram desvantajosa concorrência estrangeira, com as políticas de abertura comercial aos produtos importados].

Figura 15 – Marias-fumaça 1191 e 1196 na conserva do 10º Depósito em Valença

Fonte: Fotografia do Sr. Guido Motta (acervo Memória do Trem). Marias-fumaça 1191 e a 1196 na conserva do 10º Depósito - Valença [entre 1960 e 1970]. In: RODRIGUEZ, 2004, op. cit., p. 111.

[117] Pesquisador e proprietário de um rico acervo de materiais sobre as estradas de ferro de Valença. Concedeu entrevista para a Monografia *Estação Quirino: História, memória e o significado do trem para os moradores de Quirino* (Cf. MEDEIROS, 2014). Entrevista cedida ao autor, em 24 de outubro de 2014.

Figura 16 – Guindaste 112 em frente aos galpões do 10º Depósito em Valença

Fonte: Fotografia do Sr. Guido Motta (acervo Memória do Trem). Guindaste 112 em frente aos galpões do 10º Depósito - Valença [entre 1960 e 1970]. In: RODRIGUEZ, 2004, op. cit., p. 111.

De acordo com Tjader (1998), em 1906, com apoio do Sr. José Fonseca, foi criada a Companhia Industrial Valença de Tecelagem. Por volta de 1909, José Siqueira Silva da Fonseca, Benjamin Ferreira Guimarães e Vito Pentagna, também, fizeram com bons resultados, experiências de industrialização.[118] Testemunhou-se o crescimento da indústria pastoril, favorecendo a criação de vários estabelecimentos e a grande força da produção agrícola valenciana que abastecia o centro do Rio de Janeiro, tendo o trem principal meio de transporte para os alimentos.

Em Valença, a principal tração dos trens de passageiros e carga foram as locomotivas a vapor. As Marias-fumaça reinaram nos serviços em Valença, desde o início da era ferroviária até a erradicação dos trechos na região e, mesmo depois de 40 anos, as pessoas ainda se lembram de algumas delas, como a 1144 e 1170, motivando um estudo sobre a Maria-Fumaça 1170, enquanto patrimônio de Valença, a ser trabalhado no próximo subcapítulo. Com a modernização do material rodante para tração diesel, as Marias-fumaça foram enviadas para Valença e outras regiões localizadas em interior. Conforme Setti e Coelho (1993, p. 122), "durante o ano de 1973, a tração a vapor na EFCB pôde ser considerada praticamente encerrada em bitola métrica, tendo se apagado as últimas quatro locomotivas junto com a erradicação da própria ferrovia em Valença". Não foi encontrado documento, fotografia ou menção na bibliografia consultada sobre a presença de locomotivas

[118] Para saber mais sobre a implantação das indústrias têxteis em Valença, ver também: FERRAZ, José Ricardo. **Tramas & Poder**: a industrialização em Valença (1890 - 1920). Rio de Janeiro: Editora Publit, 2014.

diesel nos serviços em Valença, contudo, no depoimento do Sr Marco Antônio Silvestre de Souza,[119] aparece referência a essa tração.

Por volta de 1964, a Linha de Jacutinga foi partida em dois trechos, a seção entre Barão de Juparanã e Santa Rita de Jacutinga ficou sob o domínio da RFFSA, "enquanto o restante, entre Governador Portella e Vassouras, foi transferido para a E. F. Leopoldina" (SILVA, A., 2019, p. 86). Vassouras passou a ser estação terminal desse trecho, vindo de Governador Portella, finalizando a comunicação com a "Linha Centro" da EFCB. Em 1970, o Ramal entre Governador Portella e Vassouras foi suprimido. É bom acrescentar ainda, que até Juparanã, depois de 1964 o trem da "Linha Centro" passou a ser de tração elétrica. Conforme Gorni e Oliveira, o auge da eletrificação nas linhas de longo percurso da EFCB se deu em 1964, quando a eletrificação chegou até Três Rios. Nesse sentido, os passageiros, mercadorias e cargas com destino Valença, que vinham até Barão de Juparanã no trem elétrico, tanto vindo de Três Rios, como de Barra do Piraí [caminho agora de quem vinha do Rio de Janeiro após a supressão do trecho de Governador Portella] X Juparanã, tinham que passar para o outro lado da Estação de Juparanã (fig. 17) para prosseguir viagem para Valença, que permanecia com os trens puxados pelas veteranas Marias-fumaça.

Figura 17 – Plataforma da Estação de Juparanã de embarque para Valença [192-?]

Fonte: Fotografia de autor desconhecido. In: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019 (Programa Territórios Culturais / Favela Criativa - Rio de Janeiro), p. 220.

[119] Entrevista cedida ao autor, em 24 de outubro de 2014.

Annibal da Silva registra quando foi fim de linha para os trens da Linha de Jacutinga:

> Na década [de 1970], foram suprimidos mais 2.882 km de vias férreas no país, nele estava incluído o trecho entre Valença e Santa Rita do Jacutinga - MG, que foi extinto no ano de 1970 (publicado em Decreto do dia 06 de março de 1972). Em 1972 teve fim, pelo Decreto em 30 de agosto de 1973, a ligação entre Barão de Juparanã e a cidade de Valença, marcando o fechamento de todo complexo ferroviário que existia na cidade. Terminava assim, após um século de existência, a saga das ferrovias locais (SILVA, A., 2011, p. 81).

O trem de passageiros no percurso Barra do Piraí - Três Rios passando por Barão de Juparanã, possivelmente teve fim em 1980. O fechamento da Estação Barão de Juparanã "marcou o momento definitivo em que o município de Valença ficou sem os trens de passageiros" (SILVA, A., 2019, p. 86).

3. 2. **Os parâmetros de conservação para o patrimônio industrial ferroviário de Valença**

> *A partir de 1914, Valença passou a ser considerada uma das maiores expressões da ferrovia por sua invejável produção industrial. Tornos, plainas, serraria e fundição permitiam a fabricação desde ferramentas simples, passando por móveis e vagões.*[120]
>
> *O complexo ferroviário de Valença é um "lugar de memória".*
>
> *O debate sobre o papel memorial desses bens, a importância social do legado da industrialização, os estudos antropológicos e históricos, em suas várias possíveis vertentes, são temas do maior valor, pois evidenciam, através de múltiplos enfoques, de maneira articulada ou isolada, o interesse desse tipo de patrimônio para a preservação, ou seja, as razões para preservá-lo, com importantes repercussões nos moldes de atuação. É também da maior relevância a inter-relação entre restauro e planejamento urbano e territorial, e questões econômicas e políticas.*[121]

Atualmente, apenas Barão de Juparanã é servido por ferrovia. Neste caso, a antiga "Linha Centro" da EFCB/RFFSA foi leiloada em 20 de setembro de 1996, para a *MRS Logística S.A.*, atravessando "tristes" e "imensas" composições de carga pelo distrito. No entanto, Valença era servida[122] por "uma série de companhias que foram se sucedendo ao

---

[120] ABRUZZINI, Gustavo. Nos trilhos da nostalgia. In: **Revista Chafariz**, ano I, n. 03, p. 30 - 31, Valença - RJ, jun. 1992 *apud* SILVA, A., 2019, p. 177.

[121] KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização**: problemas teóricos de restauro. Cotia - SP: Ateliê Editorial, 2008, p. 22.

[122] A estrutura de três companhias: E. F. Commercio e Rio das Flores, E. F. Rio das Flores e a Ferro Carril Parahybuna e Porto das Flores estão nas terras de Rio das Flores. Elas ficaram completamente desvinculadas de Valença desde a emancipação daquele município. Cf. SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **O legado dos trilhos**: inventário das Estradas de Ferro em Rio das Flores. Rio das Flores - RJ: Edição do Autor, 2011. Nos

longo do tempo" (SILVA, A., 2019, p. 16), que protagonizaram profundas transformações econômicas, políticas e sociais na cidade, como podem ser observadas abaixo por ordem de criação:

> Estrada de Ferro União Valenciana;
> Estrada de Ferro Commercio 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; e
> Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima.

Passados exatamente cento e um anos da chegada dos trens em Valença, as linhas foram erradicadas por serem consideradas: "deficitárias, desnecessárias, arcaicas e antieconômicas" (PAULA, 2001a, p. 7). Para entender esse contexto histórico, é necessário pontuar a política arquitetada pelo Estado durante a ditadura empresarial-militar, buscando atender interesses das frações de classes dirigentes, em particular o capital multinacional representado na indústria automobilística.

Conforme a historiadora Dilma Andrade de Paula (2000), a ferrovia passou a ser representada sob os ícones da decadência e do arcaísmo, pois os emblemas da modernidade se deslocaram para o transporte rodoviário, expresso também nas ideias do novo, do progresso e do desenvolvimento. Os discursos produzidos, a partir de meados do último século, associaram o transporte ferroviário como símbolo do atraso e da decadência, escamoteando proposições políticas e econômicas específicas, que anunciavam carros, caminhões e ônibus como novo paradigma da modernidade e do desenvolvimento.

Segundo Paula (2000), depois de 1945, o Brasil iniciou uma intensa industrialização, em destaque a de automóveis com o *Desenvolvimentismo* do presidente Juscelino Kubitschek, que contribui para a consolidação do rodoviarismo. Ampliaram os investimentos nessa área em detrimento do setor ferroviário. Entretanto, ela aponta que, desde os anos 1930, já era registrado baixo investimento em trens, principalmente os de passageiros. E "permitindo o sucateamento das ferrovias, o governo brasileiro incentivava, ao mesmo tempo, o transporte

---

capítulo 2 e 3 apresentamos o "Histórico" dessas estradas de ferro. No entanto, em relação a Estrada de Ferro Santa Isabel do Rio Preto, acreditamos ser necessário, ver p. 47 - 56 do trabalho: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019.

rodoviário. O golpe de misericórdia foi desferido quando as ferrovias começaram a perder seus passageiros e suas cargas" (PAULA, 2001, p. 9). A política economicista da Ditadura - quando houve "uma combinação de coerção e consenso" (PAULA, 2003, p. 1), - contribuiu para que algumas ferrovias e linhas fossem consideradas "desnecessárias" e antieconômicas.

Uma ferrovia era interpretada como antieconômica por critérios técnicos contestáveis, pois desconsideravam questões como sua função social, a interligação regional ou, ainda, a importância simbólica das mesmas para a população, evidenciando a preferência pelas rodovias. Paula (2000) e Rodriguez (2004) situam que,

> [...] em todas as ações governamentais referentes à erradicação de ferrovias, vê-se claramente que foi deixada de lado, tida como algo ultrapassado e que a solução do problema do transporte em um local passava pelo asfaltamento da rodovia paralela, quando esta ainda não era pavimentada, ou pelo seu melhoramento. Em momento algum, sequer um dos trechos a ser erradicado teve atenção voltada para sua recuperação (RODRIGUEZ, 2004, p. 174 *apud* SILVA, A., 2019, p. 82).

> Daí, percebemos que, no mínimo, esses ramais eram selecionados sem uma avaliação exata das consequências de sua supressão. Ou, então, o capital político das áreas atingidas fazia com que a decisão fosse revertida. Padronizar a erradicação pelo coeficiente de exploração ou de densidade do tráfego é desconsiderar todo o restante de variáveis tão ou mais importantes do que esse fator, como: sua função social; a interligação regional; abastecimento do mercado interno [...] (PAULA, 2000, p. 221).

> Podemos concluir que não se encontram estudos mais aprofundados sobre a erradicação de linhas em nosso meio técnico nacional. Normalmente, o que foi feito foram simples exercícios de contabilidade financeira, onde está bastante nítida a falta de fidelidade ao se tratar de estudos de previsões, sejam elas de cunho econômico ou social. Ao se analisar de modo mais detido qualquer um dos trabalhos existentes, nota-se claramente o rodoviarismo tendencioso que tangeu o planejamento ferroviário brasileiro nos últimos cinquenta anos (RODRIGUEZ, 2004, p. 174 *apud* SILVA, A., 2019, p. 82).

Nessa perspectiva, as linhas de Valença foram extintas de forma gradativa. O transporte rodoviário tomou lugar das ferrovias e Valença, onde havia um complexo ferroviário, além de uma indústria ferroviária de peso, se viu especialmente prejudicada. O jornalista Gustavo Abruzzini (1992, p. 31), comenta o seguinte:

> A desativação das oficinas foram um prenúncio de esvaziamento que haveria de vir as décadas subsequentes. Houve ainda um esforço na década de sessenta de se manter na crista industrial da empresa, com a construção de vagões de aço carbono para utilização nas linhas de bitola larga. No entanto, os serviços foram definhando economicamente, até que em plena década de setenta, na vigência do milagre econômico, o Governo Federal achou por bem optar pelo transporte rodoviário. Era o fim dos trilhos em Valença. A decisão deixou muitos órfãos de ideia que associava as bravas locomotivas ao desenvolvimento de um país. Ficou o saudosismo, ficaram as lembranças de uma empresa que congregava uma coletividade [...]. E fica a

> tristeza pelos prédios históricos abandonados, como a Estação Pentagna ou a Casa do Engenheiro. E fica o lamento por nossa falta de memória [...].
>
> De forma dramática em uma pequena publicação regional, o intelectual José Pinheiro Fernandes escreveu que daquela hecatombe social, quando o povo valenciano viu ruir por terra a fonte que dessedentava as suas necessidades, só lhe restou o imenso caos, com o leito da via-férrea reduzido a um amontoado de destroços e a terra toda revolvida como se ali houvesse caído uma bomba atômica.[123]

E assim, concluimos que o fim do trem na cidade, na década de 1970, "efetivamente foi um retrocesso em termos de transportes e de integração" (PAULA, 2001a, p. 11). Com o fim da rede ferroviária na cidade, deu-se uso aos respectivos patrimônios, evitando o vazio urbano, ou seja, a ociosidade e a obsolescência das edificações e de toda aquela estrutura urbana.[124] Em dez anos, tudo já estava ocupado. Em oposição às localidades de Ribeirão Vermelho e Cachoeira Paulista e outros complexos ferroviários que acabaram abandonados à própria sorte. Segundo o historiador e arquiteto Annibal Affonso Magalhães da Silva (2019, p. 91), "após o fechamento do parque ferroviário da cidade, uma parte das construções foi vendida [a particulares] e a outra transferida para o poder público municipal". Do patrimônio ferroviário, proveniente da erradicação nos anos 1970, nenhum se encontra valorado na dimensão de "Memória Ferroviária" da Lei n.11.483/2007 ou inscrito na LPCF (Portaria IPHAN n. 407 de 21/12/2010).[125] Esses dispositivos foram concebidos após extinção da RFFSA nos anos 90, quando todo seu espólio foi transferido para o IPHAN ou DNIT. Com o fim da RFFSA, praticamente, já não existiam bens ferroviários dessa empresa em Valença, e sim, apenas em Barão de Juparanã [Quadro 01] gerando má interpretação. Segundo nossas análises, os treze bens ferroviários estão localizados no *Conjunto Ferroviário de Barão de Juparanã* (SILVA, A., 2019, p. 140).

Quadro 01 – Bens inscritos na Lista de Patrimônio Cultural Ferroviário

Município	Identificação	Data de inscrição
Valença - RJ	1. Terreno, 2. Terreno da oficina, 3. Oficina, 4. Terreno da carpintaria, 5. Carpintaria, 6. Terreno da administração, 7. Administração, 8. Terreno sem identificação, 9. Edificação sem identificação, 10. Terreno da estação, 11. Estação Barão de Juparanã, 12. Sobrado Art-Deco, 13. Grua ou Guindaste fixo.	05/02/2010

Fonte: IPHAN. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>. Acesso em: 20 mai. 2017.

[123] FERNANDES, José Pinheiro. **Praças da Rodoviária Princesa da Serra** [Jornal da região]. Valença - RJ, 08 out. 1985, sem paginação *apud* MEDEIROS, 2014, p. 122.

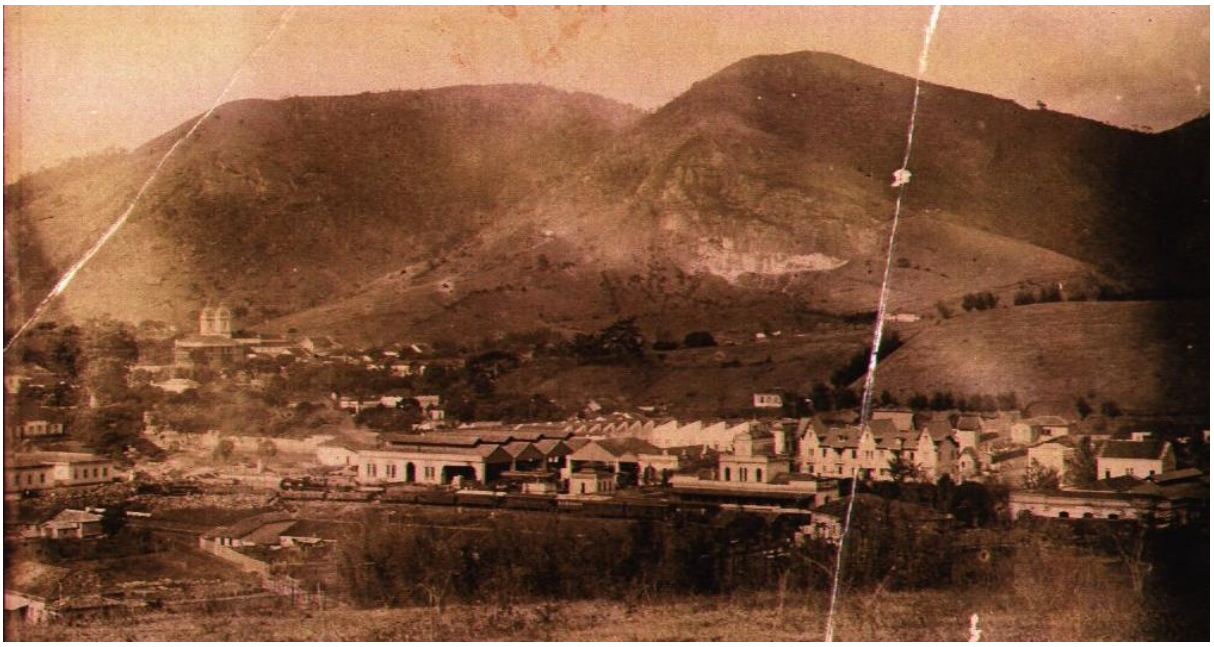
[124] Conversa informal com o pesquisador Annibal Affonso Magalhães da Silva em 26/05/2019.

[125] É aplicável somente aos bens oriundos da extinta RFFSA.

Na fotografia abaixo, temos o *Complexo Ferroviário de Valença* (fig. 18) no início do século passado, na qual é possível visualizar além da estação e os prédios da ferrovia, a formação central de Valença, que teve esta região ocupada de forma mais efetiva após a inauguração da primitiva estação ferroviária (fig. 19), o restante da linha da EFUV e o início da estrutura ferroviária em Valença em 18 de maio de 1871, como é citado em relatório oficial na seguinte descrição:

> [...] D - *Na estação da cidade de Valença um edifício de taipa de sebe, coberto de telhas, com sobrado e mirante, com duas janelas e três portas na frente do pavimento térreo, e cinco janelas em cada uma das fachadas de frente e do fundo do sobrado. Aos lados dois grandes armazéns, cada um quatro portas e uma plataforma na frente, e entre eles uma área de trezentos e setenta e nove metros quadrados, occupados por três linhas* [...].[126]

Figura 18 – Complexo Ferroviário de Valença por volta de 1920



Fonte: Acervo Antônio Carlos de Oliveira Lima. In: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019 (Programa Territórios Culturais / Favela Criativa - Rio de Janeiro), p. 182.

Na foto, temos o segundo edifício da estação, inaugurado em 1914 visto que a estação da EFUV já não atendia a demanda de passageiros e volumes de cargas. Entretanto, Annibal Silva (2019) afirma que as duas estações coexistiram durante certo tempo. "A antiga estação ocupava a extremidade da travessa Gurmecindo de Oliveira, englobando o meio fio e o

[126] BORGES JUNIOR, João de Carvalho. **Relatório e balanço apresentados em 25 de fevereiro de 1889 a diretoria da Companhia União Valenciana.** Rio de Janeiro: Typ. de G. Leuzinger & Filhos, 1889, Annexo N, p. 7 *apud* SILVA, A., 2019, p. 177.

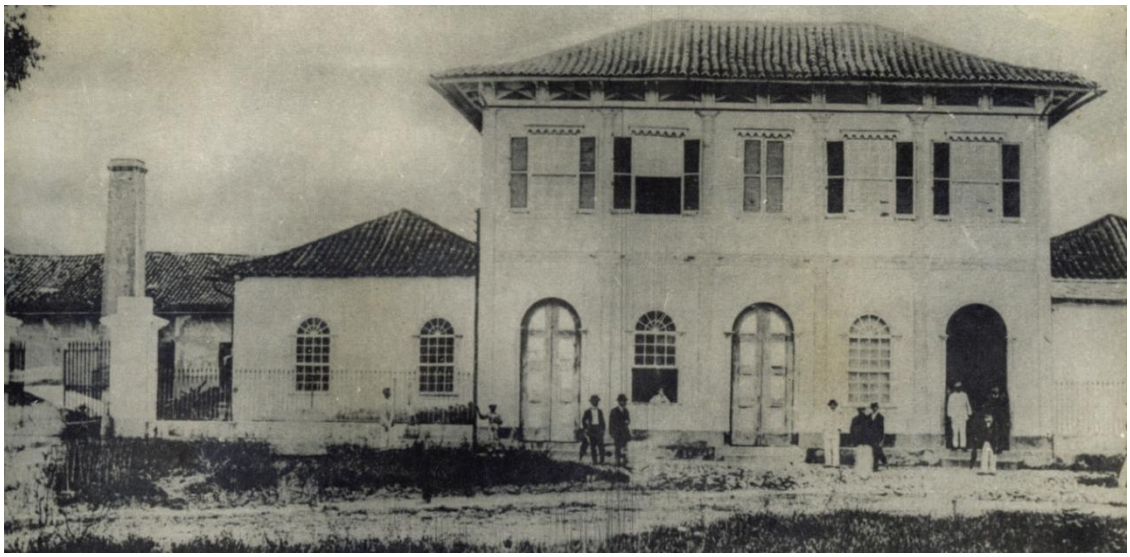
passeio” (SILVA, A., 2019, p. 181). Uma das alas, em forma de *U*, avançava para os espaços da Praça dos Ferroviários (Canteiro Nestor Ribeiro) e, a outra, para a área livre, utilizada, atualmente, como estacionamento. Abaixo, a representação do prédio, em vermelho. Para uma precisa localização, destacamos a nova estação num retângulo alaranjado [Mapa 7].

MAPA 7 – Localização das estações da EFUV e da EFCB

Fonte: Imagem de novembro de 2011, gerada pelo <https://www.google.com.br/maps/>. Acesso em: mar. 2018. Esquema de SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019 (Programa Territórios Culturais / Favela Criativa - Rio de Janeiro), p. 259.

Enquanto eram executadas as obras do novo prédio, a cidade utilizou a original. “Nela teria chegado a comitiva que inaugurou, em 01 de março de 1912, o trecho de Juparanã até Valença e o segmento do sub-ramal, ligando a cidade até Barra Longa (Afonso Arinos)” (SILVA, A., 2019, p. 181). A EFCB “a teria mantido como estação da cidade por dois anos” (Ibid., 2019, p. 181).

Figura 19 – Antiga Estação da *União Valenciana*, 191-?



Fonte: Fotografia de autor desconhecido. In: IÓRIO, José Leoni. **Valença de ontem e hoje**. Juiz de Fora - MG: Companhia Dias Cardoso - Ed., 1953, p. 221.

Conforme apresentado anteriormente, com a integração das ferrovias privadas, constituindo a *Rêde de Viação Fluminense da EFCB,* por meio do Decreto n. 8. 077 de 23/06//1910, Valença recebeu aquele que se tornou o maior aporte financeiro que o Governo Federal fez até hoje no município, onde a principal estrutura foi o *novo parque ferroviário*, "vindo a ocupar o terreno da E. F. União Valenciana e uma nova gleba de terra, onde foram construídos arruamentos, uma praça e prédios, como o das oficinas, o escritório e a nova estação" (SILVA, A., 2019, p. 181). Cada imóvel ficou situado numa das quadras, dispostas ao redor da atual Praça Dr. Paulo de Frontin. O núcleo do novo complexo ferroviário, inaugurado em 30 de maio de 1914, era formado por três prédios, cada um ocupando uma quadra, dispostas ao redor de uma praça central: o principal era a nova estação, que "fazia uma espécie de coroamento do conjunto" (SILVA, A., 2019, p. 252),

> [...] o outro exemplar ocupou as terras próximas às instalações da União Valenciana, em sua parte frontal foi alojado o escritório administrativo e no de fundos as oficinas de reparo de trens - um pátio de manobras permitia as máquinas acessarem esses ambientes. Já nas terras próximas ao atual Clube dos Coroados foi implantado o bloco destinado ao reparo de carros bem como toda a parte de carpintaria [...] (SILVA, A., 2019, p. 177).

Segundo Silva (2019, p. 182), a estação primitiva "foi demolida por volta do final da década de 1910, para a passagem dos trilhos que seguiam para a garagem das locomotivas instalada na antiga praça da estação" (fig. 20), estruturando o novo complexo ferroviário. Atualmente, o galpão é ocupado pelo Mercado Municipal (fig. 21). O acervo edilício, ainda, é

composto por três casas, destinadas, inicialmente, aos engenheiros chefes.[127] Próximo ao conjunto (ao longo da Avenida Geraldo de Lima Bastos), há um corredor de casas construídas pela EFCB. Apesar de se tratar de um conjunto de moradias oriundas da ferrovia, hoje, as casas não são ocupadas só por ex-ferroviários, algumas casas foram compradas por terceiros, e interessam a muitas pessoas, por possuírem localização central na cidade e por serem parte da história de Valença.

Figura 20 – Praça da estação da *Estrada de Ferro União Valenciana*

Fonte: Acervo do Centro de Preservação da Memória Ferroviária de Valença. In: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019 (Programa Territórios Culturais / Favela Criativa - Rio de Janeiro), p. 176.

Figura 21 – Mercado Municipal (antiga garagem das locomotivas)

Fonte: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019 (Programa Territórios Culturais / Favela Criativa - Rio de Janeiro), p. 161.

[127] A RFFSA depois de desativada no Município passou o conjunto de imóveis para a PMV, sendo atualmente uma delas ocupada pelo anexo do Instituto de Educação Deputado Luis Pinto, administrado pela Secretaria Municipal de Educação da PMV.

O complexo ferroviário é complementado por anexos e por alguns empreendimentos particulares, como pelo Hotel Valenciano, edificação de destaque que integra o entorno da Praça Dr. Paulo de Frontin (fig. 22). Embora ele seja contemporâneo ao conjunto erguido pela estatal ferroviária, não faz parte da estrutura montada. "A presença de hotéis era comum no entorno das principais estações, pode-se dizer que eles eram fundamentais para a linha férrea e para as cidades" (SILVA, A., 2019, p. 156).

Figura 22 – Bens ferroviários situados no entorno da Praça Dr. Paulo de Frontin

Hotel Valenciano

Oficinas da EFCB (Atual Supermercado Bramil)

Antigo Escritório da EFCB (fachada)

Praça Dr. Paulo de Frontin
(Busto do Engenheiro Paulo de Frontin)

Fonte: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019 (Programa Territórios Culturais / Favela Criativa - Rio de Janeiro), p. 240.

A Estação de Valença construída em 1914 demarca o posicionamento do complexo ferroviário. A antiga sede fez parte do processo da introdução e do advento da ferrovia na região, especialmente sua consolidação, e representa, assim como todo o complexo ao qual pertence, parte do legado da arquitetura industrial ferroviária de Valença. Além disso, reflete em sua história, tanto no âmbito municipal, quanto no regional e nacional, dois importantes ciclos econômicos, relacionados com a monocultura do café e a florescente industrialização. Os demais prédios do conjunto ferroviário ocupam os terrenos lindeiros à ela (fig. 23). Apesar do conjunto ter se formado ao longo dos anos, os prédios principais surgiram dentro de um pequeno espaço de tempo, "o que explica a unidade estilística, a adoção do material e do mesmo sistema construtivo, destacando o tijolo cerâmico maciço nas paredes e as telhas francesas na cobertura" (SILVA, A., 2019, p. 150).

Figura 23 – Bens ferroviários situados no entorno do *Complexo Ferroviário de Valença*

Oficina de manutenção da EFCB [128]

Casa do Engenheiro Residente EFCB

Praça Dr. Paulo de Frontin

Hotel de Férias da EFCB

[128] No ano de 1985 a RFFSA, então proprietária do imóvel, com a extinção dos ramais ferroviários em Valença, passa para o Governo Municipal todo o seu patrimônio.

Estação de Valença transformada em Estação Rodoviária “Princesa da Serra”

Fonte: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019 (Programa Territórios Culturais / Favela Criativa - Rio de Janeiro), p. 96.

Desse modo, o conjunto ferroviário, na cidade de Valença, é considerado como patrimônio industrial, devido o mesmo ter sido um complexo de empresa, companhias, e de montagem de vagões. Está constituído pelas edificações: estação central, oficinas, escola de ofícios, equipamentos culturais e de serviços, vilas ferroviárias etc. E de acordo com a *Carta de Nyzhny Tagil* de 2003, a conceituação sobre o patrimônio industrial, foi construída como sendo:

> [...] os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento e de refinação, entrepostos e armazém, centros de produção, transmissão de energia, meios de transporte e de todas as suas estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (ICOMOS/TICCIH. *Carta de Nyzhny Tagil*, 2003, p. 3).

Naturalmente, a iniciativa de dar uma nova utilidade aos imóveis ferroviários, existentes no município, foi primordial para evitar o arruinamento das construções. É interessante acrescentar as ações que surgiram no seio da sociedade, com o intuito de preservar este valioso patrimônio cultural. As primeiras nasceram na década de 1980. No dia 02 de setembro de 1987, a Câmara Municipal de Valença publicou a Lei n. 1.471, criando a

Área Especial de Proteção Cultural de Conservatória (AP.CON).[129] Dividida em zonas, ela tutelou boa parte das construções da área urbana, dentre elas a estação ferroviária e o túnel (agora adaptado como via de acesso) da localidade, dando valor para o patrimônio ferroviário. Também foi dada atenção à paisagem envoltória da localidade e a alguns prédios situados na área rural do distrito, abrangendo as estações ferroviárias de Pedro Carlos e a de Paulo de Almeida. Também foi inserido o túnel do capoeirão e a ponte dos Arcos (viaduto de cantaria).

Em 1981, é promulgada a Lei n. 1.318 de 02/12/1981,[130] que dispõe sobre denominação de logradouros públicos, nesse caso, os quatros jardins históricos existentes nas imediações, onde existiam as linhas férreas e os pátios de manobras da antiga Estação de Valença, hoje, Estação Rodoviária Princesa da Serra, localizados em frente e ao lado da plataforma de embarque e desembarque. No dispositivo, é criada a *Praça dos Ferroviários* (fig. 24), constituída de quatro jardins, que receberam os nomes de ex-ferroviários de expressiva participação e relevantes serviços prestados à comunidade valenciana. Mesmo anterior à Lei n. 11.483/2007, percebe-se a necessidade de se preservar a memória em suas diferentes formas e manifestações. Neste ínterim, além da clara homenagem aos ferroviários valencianos, verificamos a adaptação de uma paisagem industrial integrante ao *Complexo Ferroviário de Valença* "a uma nova utilização como forma de se assegurar a sua conservação" (ICOMOS/TICCIH. *Carta de Nyzhny Tagil*, 2003, p. 11). "As novas utilizações devem respeitar o material específico e os esquemas originais de circulação e de produção, sendo tanto quanto possível compatíveis com a sua anterior utilização" (Ibid., 2003, p. 11).

Figura 24 – Largo, três grandes canteiros e as plantas da Praça dos Ferroviários

1. Canteiros e Largo Nestor de Andrade Ribeiro

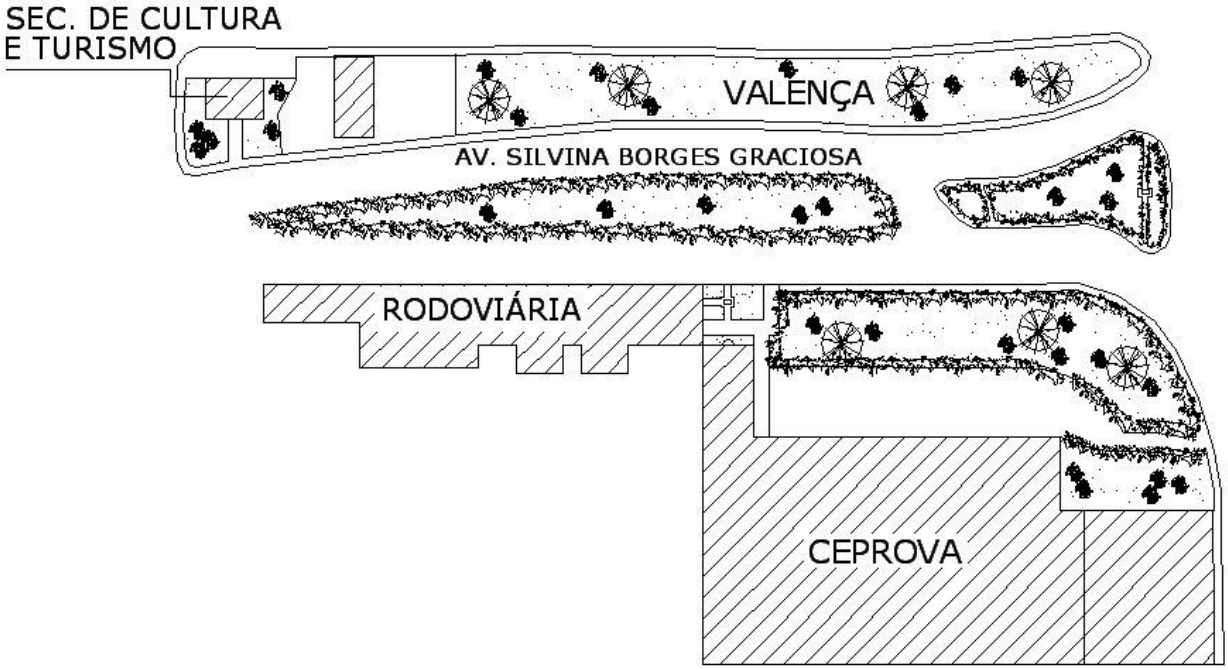
3. Canteiro José Corrêa Armond

[129] Cf. Lei n. 1.471, de 02/09/1987. "Cria a Área Especial de Proteção Cultural de Conservatória e dá outras providências" nos anexos.

[130] Até o término desse capítulo, ainda não conseguimos retorno da Câmara Municipal de Valença com uma cópia.

2. Canteiro Zoroastro Dantas

4. Canteiro Hermínio Figueira



Fonte: Fotografias de Branca Ribeiro Figueira (1 e 2) e Ricardo Reis (3 e 4); e Plantas. In: PREFEITURA MUNICIPAL DE VALENÇA (RJ). Secretaria de Cultura e Turismo. Serviço do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural. **Inventário dos bens culturais imóveis de Valença** (Orientação: INEPAC - Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Estado do Rio de Janeiro). Valença - RJ, 2003 - 2004 [CD Room], p. 393 - 396.

Também não podemos deixar de mencionar que, em 1989, durante a elaboração da *Lei Orgânica do Município de Valença*, houve a sugestão para a implantação de um Departamento de Documentação Histórica e Setor de Memória da cidade, assim como a

> [...] criação de um espaço físico para a congregação da Memória Valenciana. É urgente e necessário que se crie, em Valença, um setor voltado para a 'manutenção' e preservação da história e 'guarda' dos patrimônios da cidade, para que nossos valores culturais não se percam ao longo do tempo. É preciso que, juntamente com a preocupação natural do planejamento urbano, se crie condições de preservação de nossa memória, tão rica [...]. O progresso e a preservação da memória podem e devem caminhar juntos, em um planejamento bem feito e estruturado, alicerçados em uma infra-estrutura especial, montada para tanto (CUPELLO, 1993, p. 5 - 6).

Encontramos outras iniciativas isoladas de preservação e cuidado com o patrimônio, que são reforçadas, especialmente via artigos publicados, a partir dos anos 1980, na *Revista Chafariz*.[131] Ainda são observadas, ações para preservação dos patrimônios da ferrovia. Em meados da década de 80, foram feitas as primeiras "tentativas por partes dos ex-ferroviários para a formação do Museu Ferroviário de Valença, sem sucesso, por falta de vontade política" (NOVAES, 2003, p. 4).

No início de 2001, por iniciativa de antigos funcionários e seus descendentes, algumas lideranças políticas e ligadas ao turismo local, bem como de pesquisadores das estradas de ferro que cortaram Valença - RJ, foi solicitado a elaboração de um projeto com finalidade de preservar todo o eixo ferroviário da cidade, por estar intimamente ligado as tradições locais. No dia 29 de setembro de 2001 foi inaugurado o *Centro de Preservação da Memória Ferroviária de Valença*, conhecido como Museu Ferroviário de Valença (fig. 25) [já em funcionamento desde 20/08/2001], verificado nas páginas 272 e 273 do *Guia dos Museus Brasileiros* do Instituto Brasileiro de Museus - IBRAM.[132] Foi criado mediante a Lei Municipal n. 2.198 de 26/09/2005. A Prefeitura Municipal de Valença cedeu o segundo piso da rodoviária (onde ficava a administração da antiga estação). A RFFSA contribuiu enviando itens para o acervo, como sinos de locomotivas, relógios, lanternas de estação, aparelho topográfico, telégrafo, balança de cargas e etc. Seu objetivo é preservar todo o patrimônio arquitetônico, documental, bibliográfico, iconográfico, fotográfico e outros bens que documentam a história ferroviária de Valença - RJ e região.

A preservação desses bens atingiu um ponto crítico no alvorecer do século XXI, com a demolição do bloco do Armazém da EFCB, situado no terreno do imóvel que havia sido adaptado tempos atrás numa unidade da Cia Fiação e Tecidos Santa Rosa. Este encontrava-se ocioso, devido ao fim do ciclo fabril na cidade, ocorrido na década de 1990. Em 2003, ele foi alugado para uma rede de supermercados. Situado no alinhamento com o asfalto, o anexo foi derrubado entre os dias 21 e 23 de fevereiro de 2003 (fig. 26). O ato levou cinco cidadãos a acionarem o Ministério Público Estadual do Estado do Rio de Janeiro. É interessante reiterar, que nesse mesmo ano foi concebida a *Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial* - TICCIH/ICOMOS para a proteção e conservação dos "bens" ligados às atividades industriais,

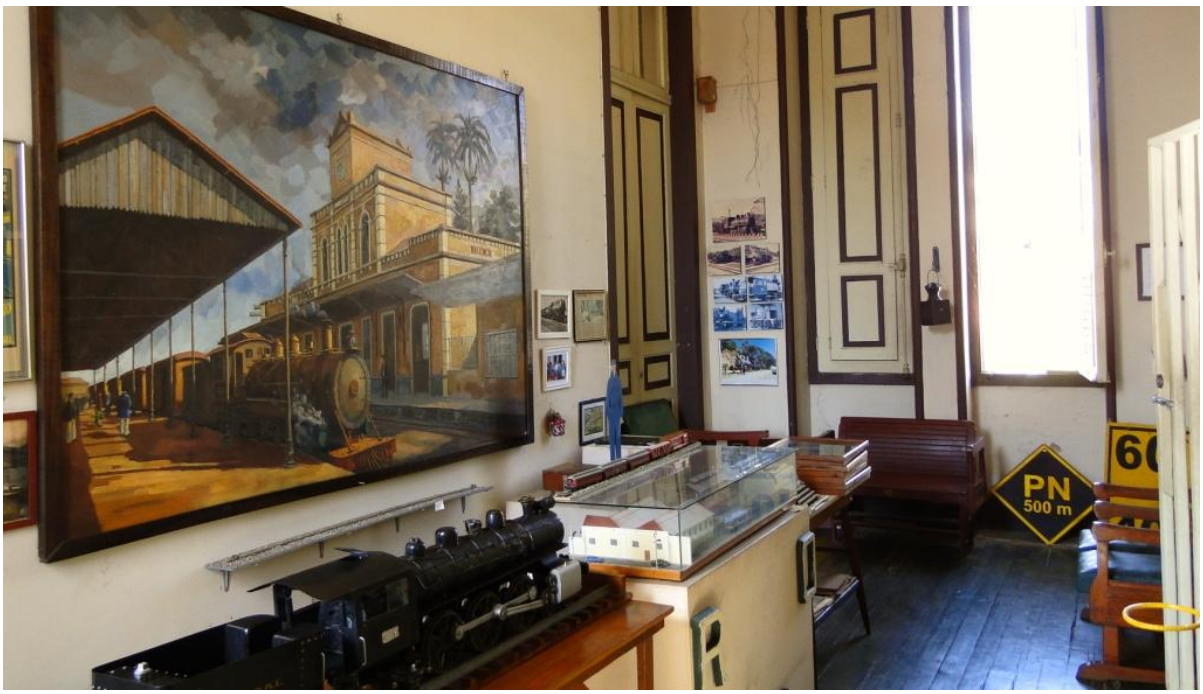
[131] Publicação regional de Valença.

[132] INSTITUTO BRASILEIRO DE MUSEUS - IBRAM. **Guia dos museus brasileiros**. Brasília - DF: Instituto Brasileiro de Museus - IBRAM | Ministério da Cultura - MinC, 2011, p. 272 - 273.

> [...] os processos e os utensílios utilizados, as localidades e as paisagens nas quais se localizavam, assim como todas as outras manifestações, tangíveis e intangíveis, são de uma importância fundamental. Todos eles devem ser estudados, a sua história deve ser ensinada, a sua finalidade e o seu significado devem ser explorados e clarificados a fim de serem dados a conhecer ao grande público. Para além disso, os exemplos mais significativos e característicos devem ser inventariados, protegidos e conservados, de acordo com [recomendações dos artigos] da "Carta de Veneza" (2003, p. 2).

Nesse dispositivo, como fundamentado anteriormente, é contemplado a essência dos patrimônios ferroviários, ligados à industrialização. Os cidadãos valencianos se embasaram no valor da construção, integrante do *Complexo Ferroviário de Valença*, compreendendo o conjunto da Praça Dr. Paulo de Frontin. A mais usual e corrente justificativa para a preservação de nosso patrimônio está inserido em termos culturais, conforme as cartas patrimoniais nos âmbitos da UNESCO e do ICOMOS. Sendo que a *Declaração de Amsterdã* de 1975, no que concerne à preservação de bens culturais pode ser entendida como base de ação e reflexão, uma vez que incentiva a participação de organizações da sociedade civil, lembrando que a elas interessa a preservação do patrimônio. De acordo com o seu item I: "Devem ser encorajadas as organizações privadas - internacionais, nacionais e locais - que contribuam para despertar o interesse do público" (CONSELHO DA EUROPA. *Declaração de Amsterdã*, 1975, p. 2).

Figura 25 – Vista da entrada do Museu Ferroviário de Valença



Fonte: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019 (Programa Territórios Culturais / Favela Criativa - Rio de Janeiro), p. 245.

Figura 26 – Demolição do Armazém da EFCB em 2003

OPINIÃO
Steve ataca novamente
Página 2

GAZETA VALENCIANA

Cultura
Trote Solidário
Página 5

Valença, 1º a 7 de março de 2003 - Ano 6 - Número 340 - R$ 1,00

Mais uma perda:

Prefeitura se omite e patrimônio histórico da cidade vira poeira

Construção do arquiteto Antônio Jannuzzi foi demolida às pressas aproveitando o sábado e o domingo. Esforços de grupo de valencianos preocupados com a preservação foi em vão, como demonstra a foto. Agora comunidade exige medidas que impeçam o verdadeiro bota abaixo que vem acontecendo na atual administração.

Página 9.

I. Notícia de capa na Gazeta Valenciana II. Início da demolição em 22/02/2003

Referências: (I. Acervo do Sr. Luiz Francisco Moniz Figueira) Fonte: Mais uma vez: poder público assiste calado a aniquilamento da memória. **Gazeta Valenciana**, Valença (RJ), 01 a 07 mar. 2003, n. 340, capa; e (II. Acervo do pesquisador Annibal Affonso Magalhães da Silva) Fonte: A demolição da cidadania: o caso de Valença. **Gazeta Valenciana**, Valença (RJ), 08 a 14 mar. 2003, n. 341, p. 10.

A denúncia foi acatada e deu origem ao Inventário dos Bens Culturais Imóveis de Valença, executado como parte do TAC (Termo de Ajustamento de Conduta), a ser cumprido pela Prefeitura Municipal de Valença (PMV), a empresa e o locatário do imóvel. Os estudos ficaram a cargo de uma equipe reunida no Serviço do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural,[133] (ligado a Secretaria de Cultura e Turismo de Valença) e contou com o acompanhamento do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural - INEPAC.

Nessa perspectiva, vemos a primeira iniciativa para um levantamento de proteção aos patrimônios de Valença ser tomada por conta de um "bem" pertencente ao setor ferroviário. Outras considerações são adicionais, visto que a própria *Declaração de Amsterdã* entende como consolidada a ampliação do conceito de patrimônio. Segundo o dispositivo, entende-se como patrimônio arquitetônico "não somente as construções isoladas de valor excepcional e seu entorno, mas também os conjuntos, bairros de cidades e aldeias que apresentem um interesse histórico ou cultural" (CONSELHO DA EUROPA. *Declaração de Amsterdã*, 1975, p. 1).

[133] Criado através da Lei Municipal 1733/96, devidamente regulamentado pelo Decreto 034 de 04/04/2002. Até o término desse capítulo, ainda não conseguimos retorno da Câmara Municipal de Valença com uma cópia para uma melhor elucidação.

Embasado nesse estudo, a Secretaria de Estado de Cultura do Rio de Janeiro realizou o Tombamento Provisório do Centro Histórico de Valença (determinado nos termos do inciso II, do artigo 5º do Decreto n. 5.808 de 13/07/1982, de acordo com o Processo nº E-18/0011004/2004).[134] No dia 01 de dezembro de 2004 saiu a publicação no Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro.

> Este tombamento inaugurou um programa, acalentado pelo INEPAC, de Preservação de 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.[135]

A proteção abrangeu bens isolados, conjuntos arquitetônicos, urbanísticos e paisagísticos, um sítio histórico e paisagístico e um monumento natural. Os imóveis da era ferroviária ficaram em sua maior parte inseridos num mesmo setor, são eles: a antiga estação, o prédio do depósito e das oficinas, a praça Dr. Paulo de Frontin, o Hotel Valenciano e quatro pequenos canteiros citados anteriormente. Ele também abrigou a primeira fábrica têxtil da cidade (as demais também foram protegidas pelo instrumento). Das três casas erguidas para servir ao engenheiro-chefe da ferrovia, duas foram inseridas na lista dos bens isolados, a de estilo normando, situada próximo à sede da prefeitura e o antigo Hotel de Férias [Mapa 8]. O Tombamento Provisório foi dividido em dois grupos, abaixo a descrição dos bens ferroviários da cidade:

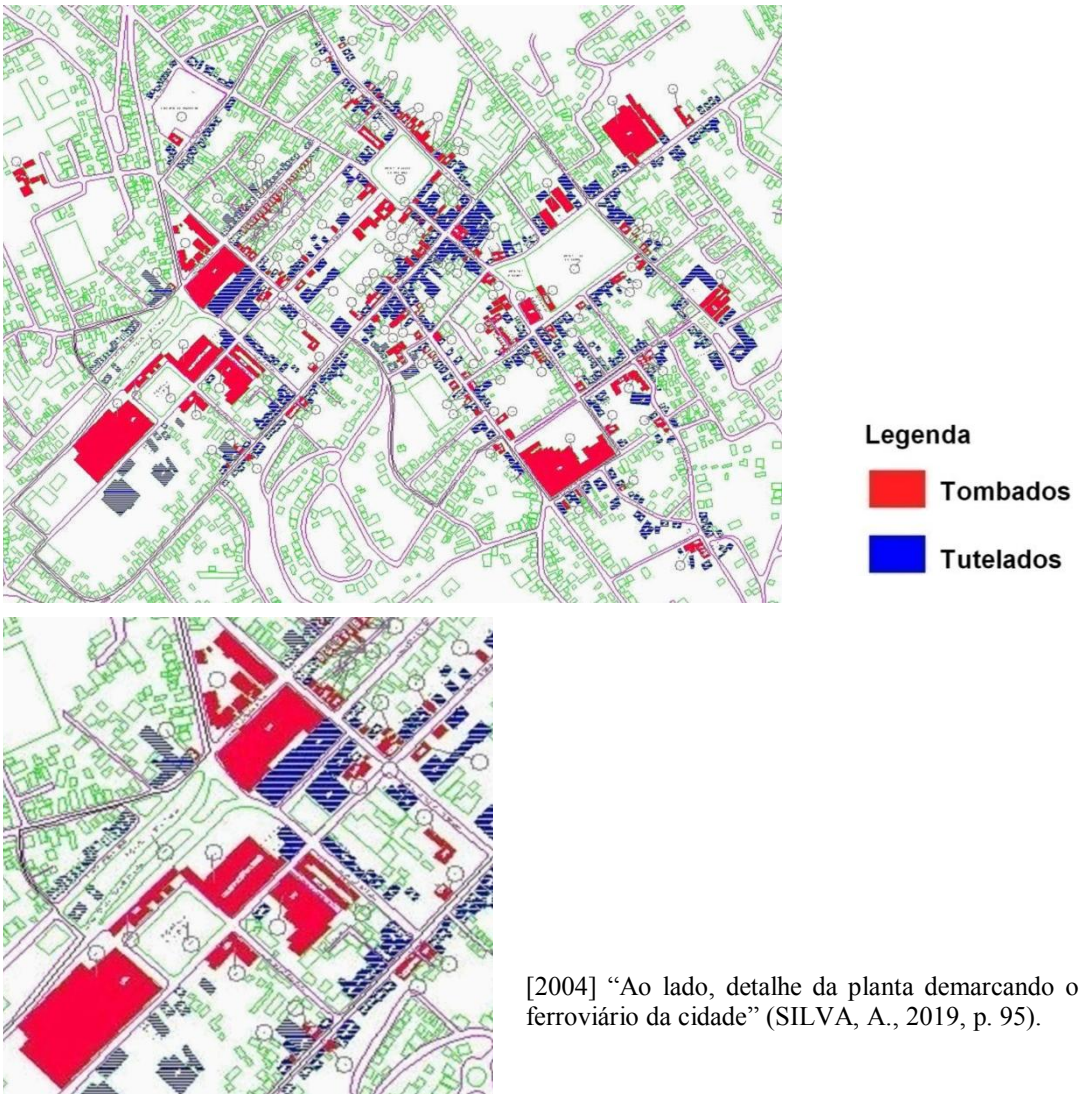
> 1. BENS TOMBADOS ISOLADAMENTE.
> **Anexo do INSTITUTO DE EDUCAÇÃO DEPUTADO LUIS PINTO,** incluindo o terreno onde está implantado à Avenida Nilo Peçanha nº 506, esquina com a Rua Coronel Benjamin Guimarães.
>
> 2. CONJUNTOS ARQUITETÔNICOS, URBANÍSTICOS E PAISAGÍSTICOS.
> SETOR I: CONJUNTO ARQUITETÔNICO, URBANÍSTICO, PAISAGÍSTICO DA PRAÇA PAULO DE FRONTIN E ADJACÊNCIAS, constituído de bens especialmente tombados e tutelados para proteção da ambiência.
> Ficam considerados como **bens especialmente tombados.**
> **PRAÇA DR. PAULO DE FRONTIN** e todos seus elementos paisagísticos, obras de arte e equipamentos. **Antigas OFICINAS E ESCRITÓRIOS DA REDE FERROVIÁRIA CENTRAL DO BRASIL**, posteriormente unidade da FÁBRICA SANTA ROSA, à Praça Dr. Paulo de Frontin nº 249.
> **Antiga ESTAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA CENTRAL DO BRASIL**, atual RODOVIÁRIA PRINCESA DA SERRA, à Praça Dr. Paulo de Frontin nº 137-A.

[134] O tombamento provisório tem a eficácia do definitivo, ele está previsto no Decreto-Lei n. 25, de 30/11/1937 em seu artigo 10, parágrafo único: *Para todos os efeitos, salvo a disposição do art. 13 desta Lei, o tombamento provisório equivale ao definitivo.*

[135] INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Guia dos Bens Tombados pelo Estado do Rio de Janeiro** - 2ª Edição. (Coord. Editorial Dina Lerner e Marcos Bitencourt). Rio de Janeiro: INEPAC, 2012, p. 129.

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 nº 12, 400, 400-A, 400-B, esquina com Dr. Figueiredo.
HOTEL VALENCIANO e terreno onde está implantado, à Praça Dr. Paulo de Frontin nº 360.
Antiga FÁBRICA DE RENDAS e BORDADOS, à Praça Dr. Figueiredo nº 425, esquina coma rua João Pereira, incluindo as vilas operárias: Vila Ana Jannuzzi (casas de nº 1 ao nº 9) e a vila anexa composta de oito casas voltadas para a rua João Pereira, nº 73, 77, 91, 93, 107, 111, 119 e 129.
SETOR IV: ARQUITETÔNICO, URBANÍSTICO, PAISAGÍSTICO FORMADO PELA RUA DR. SOUZA NUNES, RUA CORONEL BENJAMIN GUIMARÃES E RUA DR. FIGUEIREDO, constituído de bens especialmente tombados e bens tutelados para proteção de ambiência.
Antiga CASA DO ENGENHEIRO CHEFE DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL, à Rua Dr. Figueiredo nº 272, na esquina com a rua Coronel Benjamin Guimarães (Grifo nosso).

MAPA 8 – Planta do centro histórico de Valença, demarcando os imóveis tombados e os tutelados com detalhe o Complexo Ferroviário de Valença



[2004] "Ao lado, detalhe da planta demarcando o complexo ferroviário da cidade" (SILVA, A., 2019, p. 95).

Fonte: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019 (Programa Territórios Culturais / Favela Criativa - Rio de Janeiro), p. 95.

O espaço onde ficava o prédio que culminou no tombamento foi adaptado como estacionamento do supermercado, instalado no prédio do antigo depósito. O projeto contou com orientações dos técnicos do INEPAC, de modo a adequá-lo aos fundamentos que regem a intervenção em bens culturais. A cidade de Valença se juntou a de Vassouras como as únicas da região a terem seu conjunto de bens arquitetônicos urbanos tombados por uma instância governamental. Em Valença, boa parte de seu acervo englobou as construções do complexo ferroviário. Essa medida levou Valença a ser o município fluminense que reúne o maior número de bens ferroviários protegidos por esse instrumento no Estado.[136]

Voltado para os imóveis existentes na cidade-sede, o tombamento de Valença não abrangeu outras construções que compõem o acervo ferroviário do município, dentre elas as estações de Leite de Souza (uma rara e singela estação de madeira) e a de Santa Ignácia, a que melhor exprime, por meio de sua materialidade, os ciclos das três companhias que por um século atenderam a cidade-sede: EFUV, EFCB e a RFFSA.

No dia 21 de dezembro de 2018, o governador assinou o tombamento definitivo do conjunto arquitetônico da cidade, cujo texto, publicado no Diário Oficial, transcrevemos abaixo:

> EXPEDIENTE DE 21 DE DEZEMBRO DE 2018
> PROCESSO ADMINISTRATIVO N° E-18/001/004/2004 – DECIDO, autorizar o tombamento definitivo de bens culturais localizados no Centro Histórico do Município de Valença, especificados às fls. 902/944 do Processo Administrativo n° E-18/001004/2004, louvado no que consta nos autos do Processo Administrativo n° E-18/001004/2004.

O ato foi chancelado em 05 de abril de 2019, como pode ser visto no texto introdutório e na descrição dos bens ferroviários:

> 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.

[136] "Na região do Médio Paraíba fluminense apenas a estação da cidade de Barra Mansa já era tombada. Com relação ao restante do Estado, o município de Nova Iguaçu contava com quatro estações protegidas. Já Nova Friburgo com o Conjunto da antiga Estação Ferroviária da Riograndina e a Estação Ferroviária da Leopoldina Railway" (INEPAC, 2012, p. 01 - 07 *apud* SILVA, A., 2019, p. 96).

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,

RESOLVE:

Art. 1º - Homologar o parecer do Conselho Estadual de Tombamento e determinar o TOMBAMENTO DEFINITIVO denominado BENS CULTURAIS NO CENTRO HISTÓRICO DE VALENÇA, que inclui os imóveis integrantes dos Conjuntos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos e Bens Isolados, o Sítio Histórico da Serra dos Mascates e o Monumento Cultural Mirante do Cruzeiro, situados na área central da cidade, no 1º distrito do Município de Valença, conforme descrito a seguir.

Parágrafo Único - O detalhamento das informações relativas ao tombamento definitivo em questão e os mapas ilustrativos das áreas protegidas integram o citado processo às fls. 902/944.

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 - Roystoneaoleracea, 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, n° 360.
- Antiga Fábrica de Rendas e Bordados, à Rua Dr. Figueiredo nº 425, incluindo as vilas operárias: Vila Ana Jannuzzi (casas de n 1 ao n 9) e as oito casas voltadas para a Rua João Pereira, nos 73, 77, 91, 93, 107, 111, 119 e 129.

SETOR IV:

Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico Formado pela Rua Dr. Souza Nunes, Rua Coronel Benjamim Guimarães, Rua Dr. Figueiredo, Rua Dr. Oswaldo Terra e Adjacências, constituído de bens especialmente tombados e bens tutelados para proteção da ambiência.

Bens especialmente tombados:

- Antiga Casa do Engenheiro Chefe da Estrada de Ferro Central do Brasil, à Rua Dr. Figueiredo, esquina com Rua Coronel Benjamim Guimarães n° 272.

SETOR V:

Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico Formado pela Rua Dos Mineiros e Avenida Nilo Peçanha, no seu trecho compreendido entre a Rua Bernardo Viana à Rua Coronel Benjamim Guimarães e Adjacências, constituído de bens especialmente tombados e bens tutelados para proteção da ambiência.

Bem tombado isoladamente remanejado para este setor:

- Escola Municipal Deputado Luis Pinto, à Avenida Nilo Peçanha nº 506, esquina com a Rua Coronel Benjamin Guimarães [...].[137]

---

[137] ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Resolução SECEC n. 22 de 01/04/2019. **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, 05/04/2019, p. 43 - 45 (Grifo nosso).

A lista de bens foi revista, ocorrendo à inserção de novos imóveis, ruas, a cobertura arbórea das praças tombadas e a definição da proteção paisagística dos elementos naturais. As principais modificações ocorreram na área de tutela (ambiência). A mudança se baseou num amplo estudo, realizado nos últimos anos, entre os técnicos do INEPAC e alguns setores da sociedade. Nessa perspectiva, toda a estrutura do *Complexo Ferroviário de Valença*, de reconhecida importância patrimonial foram "protegidos por medidas legais suficientemente sólidas" (TICCIH. *Carta de Nyzhny Tagil*, 2003, p. 7),[138] oportunizando a sua conservação.

Ainda lembramos, que a PMV reformou a antiga estação e a reinaugurou em 10 de novembro de 1974, agora como Estação Rodoviária "Princesa da Serra", revertendo o processo de decadência do imóvel [ela se encontrava num estado crítico de conservação] (fig. 27). Todavia, existem informações que foi cogitada sua demolição.[139] A principal mudança se deu na esplanada de embarque e desembarque: a antiga plataforma que ficava à sua frente foi desmanchada e seus pilares metálicos reaproveitados como elemento de sustentação da ampla cobertura de telhas de fibro-cimento, instalada para atender a funcionalidade do terminal rodoviário (fig. 28).

Figura 27 – A estação quando a linha foi extinta, com a plataforma anexa em primeiro plano

Fonte: Acervo do Centro de Preservação da Memória Ferroviária de Valença. In: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019 (Programa Territórios Culturais / Favela Criativa - Rio de Janeiro), p. 259.

[138] INEPAC destaca mudanças no tombamento definitivo. In: **Jornal Local**, Edição 637, de 07 de março de 2019, p. 04. Disponível em: <http://www.local.jor.br/noticias/ler/9047/inepac-destaca-mudancas-no-tombamento-definitivo>. Acesso em: 30 mar. 2018.

[139] "As conversas informais mantidas ao longo do projeto informam que a demolição não se consumou devido ao posicionamento de um membro do governo municipal, que defendeu o valor arquitetônico do seu projeto no estilo *vilino italiano*. Coube a esta pessoa desenvolver o projeto que adequou a estação ferroviária em terminal rodoviário" (SILVA, A., 2019, p. 260).

Figura 28 – Estação de Valença transformada em Estação Rodoviária “Princesa da Serra”

I. **Estação Rodoviária Princesa da Serra em 1988**

II. **Placa de inauguração dessa nova Rodoviária**

III. **Detalha da Fachada do 2º andar em 2014**

Fonte: (I - Fotografia do Sr. João Bosco Setti). Estação de Valença transformada em Rodoviária [1988]. In: RODRIGUEZ, 2004, op. cit., p. 111; (II - Fotografia do autor). Placa de inauguração da nova rodoviária de Valença - RJ, capturada em: 25 jan. 2012; e (III- Fotografia do autor). Fachada do 2º andar da Rodoviária de Valença - RJ, capturada em: 19 set. 2014.

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. O antigo escritório da EFCB teve seu bloco voltado para a praça Dr. Paulo de Frontin, adaptado para o Centro Profissional de Valença (CEPROVA), logo após o fim dos trens. Na década de 1980, ele passou a abrigar serviços de água e esgoto da Prefeitura. O bloco de fundos, (que serviam às oficinas e, posteriormente, foram adaptados para fabricar os vagões metálicos para a bitola larga), foi adquirido por um empresário do ramo industrial, que utilizou parte de seus espaços para uma confecção de roupas. O grande

prédio, que pertencia ao armazém da EFCB e, onde funcionou a Escola Profissional Mario de Castilhos, passou a ser propriedade da Cia. Fiação e Tecidos Santa Rosa, que instalou em seus ambientes uma de suas seções. Com o fim dessa atividade no início do século XXI, ele foi alugado para uma rede de supermercados. "A proposta previa a utilização do bloco principal, mas o Armazém da EFCB, situado no alinhamento com o asfalto acabou demolido num fim de semana, em fevereiro de 2003" (SILVA, A., 2019, p. 190), como já mencionado.

Podemos verificar que os prédios do antigo complexo ferroviário passaram por uma reconversão, onde se buscou [na maioria] respeitar sua arquitetura histórica. Nesse ínterim, em sintonia com a *Carta de Nyzhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial* de 2003, onde [...] as novas utilizações devem respeitar o material específico e os esquemas originais de circulação e de produção, sendo tanto quanto possível compatíveis com a sua anterior utilização. "É recomendável uma adaptação que evoque a sua antiga atividade" (Ibid., 2003, p. 11). No entanto, em 1997 a Estação Rodoviária "Princesa da Serra" ganhou outros anexos laterais (fig. 29), "prejudicando a leitura do prédio historicista" (SILVA, A., 2019, p. 189). Segundo Annibal Silva (2019, p. 249), as suas dimensões, "bem como o modo como foram dispostas resultou numa linha projetual com qualidade estética inferior ao do conjunto histórico".

Figura 29 – Blocos adicionados na Estação Rodoviária "Princesa da Serra" destinados a lojas e lanchonetes

Fonte: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019 (Programa Territórios Culturais / Favela Criativa - Rio de Janeiro), p. 249.

Por fim, essas edificações construídas pelas ferrovias de Valença, dada sua importância histórica, arquitetônica e cultural devem ser reconhecidas como patrimônio da cidade, ou seja, é o "capital espiritual, cultural, econômico e social cujos valores são insubstituíveis" (CONSELHO DA EUROPA. *Declaração de Amsterdã*, 1975, p. 2 - 3). E a salvaguarda do patrimônio industrial ferroviário é de transcendental relevância para a identidade tanto local, quanto do Estado do Rio de Janeiro e do país, visto seu impacto econômico e político e o caráter estratégico no desenvolvimento de Valença.

Analisando o presente instrumento da Secretaria de Cultura do Estado do Rio de Janeiro,[140] operacionalizado pelo INEPAC, vemos que ele contemplou a situação particular do patrimônio histórico do *Complexo Ferroviário de Valença*,[141] que não foi beneficiado com as discussões e os instrumentos emanados da Lei n. 11.483, de 31/05/2007 (que atribuiu ao IPHAN a preservação da "memória ferroviária"), no sentido de resguardar a história e a identidade da cidade e preservar a memória coletiva da população.

> Não se constrói uma utopia sem memória. Mas a memória do trem da nostalgia está ameaçada de residir apenas no coração de seus amantes, se os documentos que a registram forem abandonados. Algum dia talvez entenderemos melhor estes mistérios. Por hoje, não há tempo, a tarefa urgente é salvar o que resta da lembrança desse trem de ferro, dessa imagem cultural e afetiva (IGNARRA, 2010, p. 123 *apud* CARMO, 2014, p. 48).

> Para compreender a complexidade de relações materiais e imateriais, no que tange aos processos de construção das ferrovias, dos complexos ferroviários e dos pátios ferroviários, a discussão [percorre a dimensão] da memória ferroviária, que passa pela reflexão do conceito de *lugar de memória*, onde o processo histórico de longa duração acabou por tipificar uma *memória social* que trata da categoria ferroviária em si, mas também da memória social da cidade inscrita no movimento autofágico do desenvolvimento urbano, em que a cidade se constrói sobre si mesma. Por outro lado, a identidade ferroviária dependeu da criação de uma *memória coletiva* cuja evolução justapôs e sobrepôs, até hoje, hábitos sociais correspondentes aos momentos históricos de seu desenvolvimento (FREIRE, 2012, p. 11 – Grifo dos autores).

Portanto, o presente trabalho reforça a importância do complexo ferroviário na formação espacial urbana de Valença, além da urgência em tombar o mesmo, antes que novas ações por parte do poder municipal ou de outros particulares fossem realizadas. No documento resultante do tombamento do SECEC/INEPAC, descrito de forma clara e objetiva,

---

[140] Atualmente Secretaria de Estado de Cultura e Economia Criativa - SECEC.

[141] É importante destacar que, aos bens ferroviários que não fazem parte do espólio da RFFSA na época de sua extinção nos anos 1990, não cabe a aplicação da Lei n. 11.483/2007. Com a erradicação das estradas de ferro no município na década de 1970, muito dos bens remanescentes foram transferidos para a Prefeitura Municipal de Valença ou foram comprados da União por particulares. Entretanto, de acordo com a lei citada, elas são passíveis de receberem a proteção por meio de tombamento do Decreto-Lei n. 25/1937.

a relação entre a ferrovia como elemento fundamental ao desenvolvimento do município, sendo este o principal argumento usado na época pelos cidadãos valencianos, quando pediram a intervenção do Ministério Público na demolição do antigo Armazém da EFCB, resultando no Processo n. 2003.064.000957-3; Inquérito Civil Público n. 02/03, Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta.[142]

3. 3. **O estridente silvo da Maria-Fumaça 1170 da EFCB/RFFSA**: **monumento móvel do patrimônio industrial ferroviário de Valença**

> *O comboio era puxado também por cavalos de uma raça diferente; corcéis que não tinham crinas, nem elegância, nem belas cores – cavalos que não relinchavam e não sabiam habilidades de volteio. Eram animais de uma nova caudelaria que vinha transformar tudo, fazendo uma revolução mais profunda do que a sentida pelas tribos primitivas, quando domesticaram o cavalo-besta. Agora, o cavalo-vapor, arma de luta de uma classe que ia ascender aos cumes da vida e queria espalhar-se pelo mundo. Era uma força poderosa que iria conquistar mercados, fomentar indústrias, desencadear necessidades e criar países*.[143]

Nesta parte final, buscamos analisar os parâmetros de conservação empregados aos bens móveis[144] do patrimônio industrial ferroviário de Valença, tipificados pela categoria "Máquinas e outros objetos relativos às artes mecânicas e às ciências" (POZZER, 2007, p. 219). Entre os patrimônios destacam-se: a Maria-Fumaça 1170 da EFCB/RFFSA, atualmente cedida pela RFFSA em regime de comodato, para a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF[145] (Núcleo Campinas - SP); o Guindaste 112, localizado no Distrito de Santa Isabel do Rio Preto, de acordo com fontes orais; o Guindaste fixo, localizado no *Conjunto Ferroviário de Barão de Juparanã*; e recentemente três vagões metálicos (fig. 30),

[142] É interessante pontuar que não conseguimos acesso a esse documento. Nosso estudo se baseou nas edições do ano de 2003 do jornal *Gazeta Valenciana*. Todos os exemplares foram disponibilizados pelos pesquisadores Annibal Affonso Magalhães da Silva e Luiz Francisco Moniz Figueira.

[143] REDOL, Alves. Cem anos de caminhos de ferro na literatura portuguesa. In: ABRAGÃO, Frederico de Quadros. **O caminho de ferro na literatura portuguesa**. Lisboa: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1956. Paginação irregular.

[144] Os bens móveis podem ser: 1. Material Rodante: Locomotivas, carros de passageiro, carro-restaurante, vagões de carga, autos de linha, guindastes etc.; 2. Acervo Documental: Material bibliográfico, arquivístico, fotográfico, mapoteca, livros de escrituras, etc.; 3. Acervo Museológico; 4. Mobiliário, relógios, sinos etc. É interessante pontuar, que de acordo com Anna Eliza Finger (2013, p. 07) o IPHAN ainda precisa "inventariar a maior parte do acervo de bens móveis (entre equipamento rodante, mobiliário, obras de arte, etc.), bibliográficos e documentais", remanescentes da RFFSA dispersos em todo o país, incluindo seu atual estado de conservação.

[145] A preservação ferroviária no Brasil começou efetivamente em 4 de setembro de 1977 com a fundação da ABPF. Mesmo enfrentando dificuldades, a ABPF conseguiu implantar e divulgar uma nova mentalidade, tornando-se atualmente talvez a maior organização não governamental do gênero no mundo, ao proteger, restaurar e manter um importante acervo histórico, e ao mesmo tempo servir de inspiração para o surgimento no país de várias outras realizações de caráter tanto privado quanto governamental. Atualmente a preservação ferroviária vai muito além dos museus e dos monumentos, se manifestando igualmente através da operação dos trens turísticos e culturais (SETTI, 2008, p. 149).

fabricados nos galpões do antigo 10º Depósito em Valença, conforme "atesta a plaqueta de identificação conservada na lataria dos veículos" (SILVA, A., 2019, p. 161).

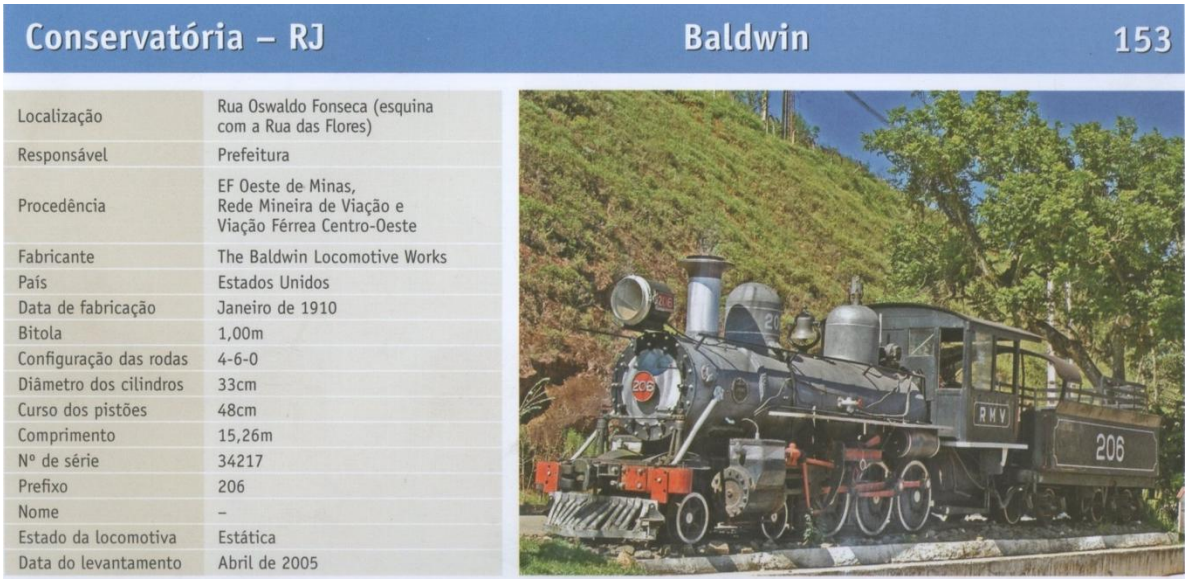
Figura 30 – Vagões em aço carbono fabricados na década de 1960 em Valença pela RFFSA

Fonte: SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019 (Programa Territórios Culturais / Favela Criativa - Rio de Janeiro), p. 161.

Ainda em Valença, especificamente na Rua Pedro Gomes, do Distrito de Conservatória, está exposta outra locomotiva, a Maria-Fumaça 206, conservada como monumento, desde a década de 1980 (fig. 31). Compreendida como um exemplo de boa vontade com a preservação do patrimônio ferroviário, aos visitantes é informado sobre sua trajetória e serviço. No levantamento de fontes e informações evidenciou-se "desencontros" no que diz respeito a locomotiva. Tal questionamento merece um aprofundamento que não cabe aos objetivos do presente trabalho. Segundo agentes locais, ela foi adquirida para fortalecer as atividades turísticas em Conservatória, muito conhecida pelo tradicional circuito musical da seresta e da serenata.[146] Baseado em Perez (2006), é possível compreender que a locomotiva 206 pertencia à Rede Mineira de Viação, sendo remanejada na década de 1980 para o atual local.

[146] O valor cultural da localidade já havia chamado a atenção do IPHAN, que anos antes (1979) iniciou um estudo para o tombamento do conjunto arquitetônico de Conservatória. No entanto, o ato se encontra em processo de instrução até os dias atuais. A proteção oficial acabou saindo pela Câmara Municipal de Valença, ao aprovar no dia 02 de setembro de 1987 a Lei n. 1.471, criando a Área Especial de Proteção Cultural de Conservatória (AP.CON). Dividida em zonas, ela tutelou boa parte das construções da área urbana central, dentre elas a estação e o túnel ferroviário e a sua paisagem envoltória. Também foi dada atenção a alguns prédios da área rural do distrito. Denominada Zona Rural de Preservação (ZAP) ela englobou algumas sedes de fazendas e as seguintes construções ferroviárias: a estação de Pedro Carlos, a de Paulo de Almeida, o túnel do Capoeirão e o viaduto de pedra conhecido como Ponte dos Arcos (SILVA, A., 2019, p. 435 - 436).

Figura 31 – Ficha 153 do Inventário das locomotivas a vapor no Brasil



Conservatória – RJ **Baldwin** **153**

Localização	Rua Oswaldo Fonseca (esquina com a Rua das Flores)
Responsável	Prefeitura
Procedência	EF Oeste de Minas, Rede Mineira de Viação e Viação Férrea Centro-Oeste
Fabricante	The Baldwin Locomotive Works
País	Estados Unidos
Data de fabricação	Janeiro de 1910
Bitola	1,00m
Configuração das rodas	4-6-0
Diâmetro dos cilindros	33cm
Curso dos pistões	48cm
Comprimento	15,26m
Nº de série	34217
Prefixo	206
Nome	–
Estado da locomotiva	Estática
Data do levantamento	Abril de 2005

Fonte: PEREZ, Regina. **Inventário das locomotivas a vapor no Brasil**: memória ferroviária. [versão para o inglês: Steve Yolen]. Rio de Janeiro: Regina Perez/Notícia & Cia., 2006, p. 191.

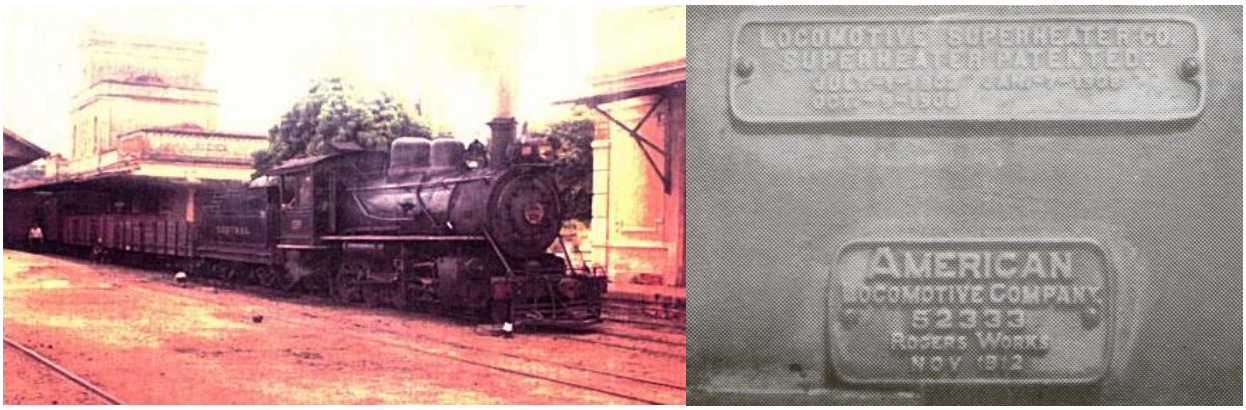
Primeiramente, é interessante explicar porque selecionamos a "sobrevivente" Maria-Fumaça 1170 da EFCB/RFFSA para o presente estudo. Além de ser um dos últimos bens móveis do patrimônio industrial ferroviário de Valença, durante o desenvolvimento de outro trabalho sobre a região, ela foi lembrada, mais de uma vez, por uma rede de entrevistados ao comentarem sobre os principais equipamentos da ferrovia de Valença; sendo ainda encontrado significativo número de referências à locomotiva em diversos tipos de fontes documentais e iconográficas, oriundas de períodos e contextos históricos diferentes (fig. 32). E embora esteja cedida pela RFFSA, em regime de comodato, para a ABPF de Campinas - SP, a 1170 é a única locomotiva a vapor da "Era Ferroviária" de Valença que, efetivamente, prestou seu derradeiro serviço na bitola métrica do *Ramal de Jacutinga*, e nas outras ferrovias da cidade.

Com o número de série 52333, a Maria-Fumaça 1170 foi fabricada pela empresa *American Locomotive Company*, popularmente conhecida como "Alco", de Schenectady (Nova York), e importada dos Estados Unidos ainda [acreditamos] em 1912 (fig. 33 e fig. 34). Das Marias-fumaça remanescentes dessa fabricante no Brasil, a 1170 é a mais antiga, com 107 anos (PEREZ, 2006, p. 288). Ela é uma locomotiva a vapor do tipo *Consolidation* 2-8-0 (2 rodas-guia, 8 rodas motrizes e nenhuma roda de apoio),[147] que foram desenvolvidas para o

[147] Toda locomotiva pode ser classificada pelo número de rodas de sua combinação (Sistema White). Essa classificação foi criada por especialistas norte-americanos para definir o tipo de rodagem das locomotivas a vapor. Atualmente, essas nomenclaturas ainda são usadas, mesmo que a tração a vapor esteja em desuso. O tipo

transporte de cargas pesadas, por isso um maior número de rodas de tração e diâmetro reduzido dos rodeiros.

Figura 32 – Chapas da Maria-fumaça 1170



I. Locomotiva 1170 em Valença II. Chapas da locomotiva 1170

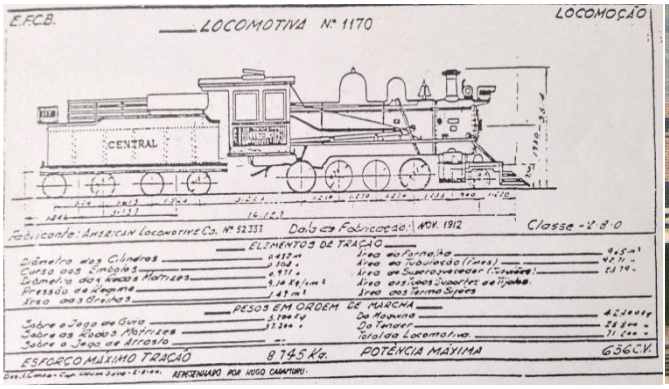
Referências: (I - Acervo Marcelo Lordeiro) Fonte: Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar_ramais/valenca.htm>. Acesso em: 24 abr. 2015; e (II - Fotografia de Benício Domingos Guimarães) Fonte: GUIMARÃES, Benício Domingos. **O vapor nas ferrovias do Brasil**: as marias-fumaca que trafegaram nas linhas da malha ferroviária brasileira. Petrópolis - RJ: Editora Gráfica Jornal da Cidade Ltda, 1993, p. 71.

Figura 33 – Ficha e fotografias da Maria-Fumaça 1170

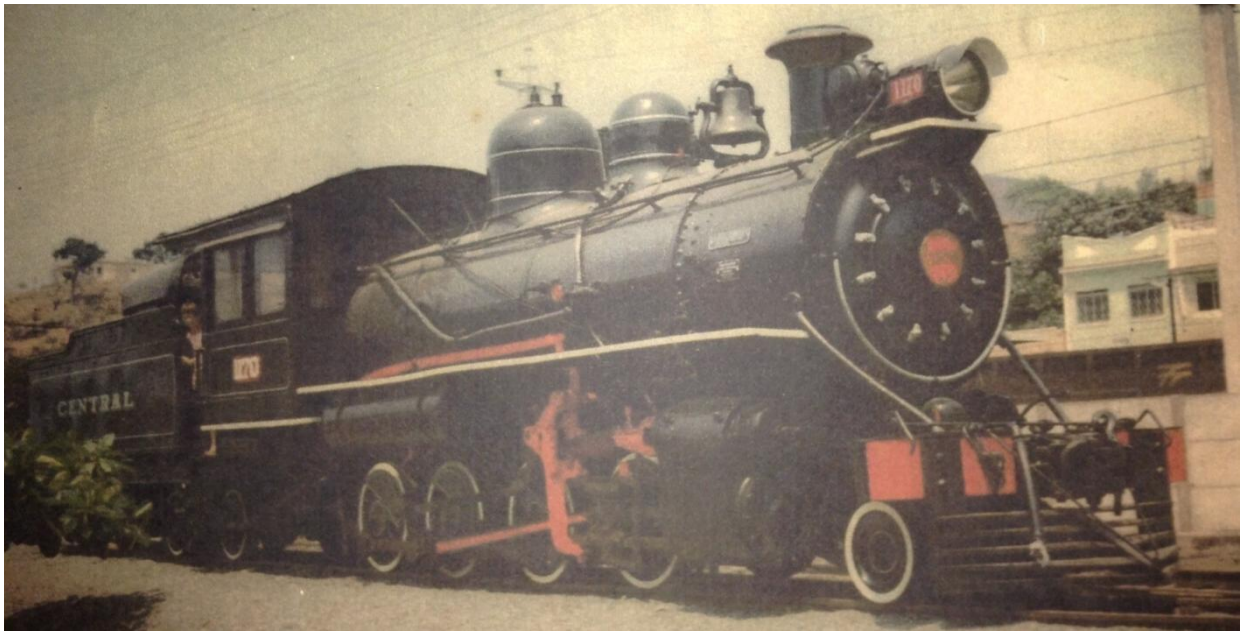
I. **Locomotiva 1170 em seus áureos tempos em Valença - RJ, setembro de 1970**

II. **Ficha contendo especificações da 1170 - EFCB** III. **1170 manobrando em Valença - RJ, 1970**

Consolidation (2-8-0) apareceu em 1866 na ferrovia *Lelhigh Valley* e seu nome veio da recuperação econômica e financeira (consolidação) daquela empresa ferroviária, que havia passado por uma séria crise (Cf. GUIMARÃES, 1993, p. 25 - 27).



IV. **1170 exposta em Barra do Piraí - RJ, após erradicação da ferrovia em Valença - RJ, entre 1973 e 1980**



Fonte: (I - Acervo de Marcelo Dias Costa de Souza Lordeiro), (II) e (IV): Cópias cedidas pelo ferromodelista e pesquisador Marco Antônio Silvestre de Souza no dia 21 de outubro de 2014; e (III): Fotografia do Sr. Guido Motta. In: RODRIGUEZ, 2004, op. cit., capa. Retirado de: MEDEIROS, Eriknatan Clementino. **Estação Quirino**: história, memória e o significado do trem para os moradores de Quirino [interior de Valença - RJ]. 2014, 143 f., Monografia (Graduação em História) – UFRRJ, Seropédica - RJ, 2014, 79.

Ao comentar sobre essa locomotiva, Marco Antônio Silvestre de Souza[148] situa que não era possível afirmar o ano que veio para Valença, "mas pelo que meu pai, amigos e ferroviários me disseram, veio direto da fábrica para Valença. Não tenho registro dela em outro lugar antes de Valença".[149] Após "sua importação dos EUA ela foi direcionada para os serviços em Valença",[150] onde ficava o 10º Depósito de locomotivas a vapor da EFCB. Depois de 1951, a Maria-fumaça ficou restrita ao 10º Depósito, pois "o diretor da EFCB Coronel Eurico de Souza Gomes Filho decidiu iniciar rapidamente a conversão das oficinas

[148] Entrevista cedida ao autor, em 24 e 25 de outubro de 2014.

[149] Entrevista cedida ao autor, em 24 e 25 de outubro de 2014.

[150] Entrevista cedida ao autor, em 24 e 25 de outubro de 2014.

para reparação diesel, ficando a manutenção das locomotivas a vapor ainda em serviço a cargo dos respectivos depósitos" (COELHO; SETTI, 1993, p. 60).

Figura 34 – Maria-Fumaça 1170 com trem de passageiros em Governador Portella, s/d

Fonte: Cópia cedida pelo ferromodelista e pesquisador das ferrovias valencianas Marco Antônio Silvestre de Souza no dia 05 de junho de 2017.

Permaneceu em Valença até o fim da tração a vapor, que significou também a erradicação dos ramais ferroviários da região - considerados pela política da época como deficitários -, foi quando "representantes da RFFSA levaram a maria-fumaça 1170 para Barra do Piraí - RJ". Nessa ocasião ela estava no Distrito Barão de Juparanã, onde ficou parada entre 1972 e aproximadamente 1978. Entre 1978 e 1985 ficou na oficina de Barra do Piraí, e após ser reformada em 1988 na cidade de Além Paraíba - MG (fig. 35) foi "colocada como monumento na cidade de Barra do Piraí" (COELHO, 1993, p. 2) até aproximadamente 1989.

Esse momento é confirmado no trabalho *Memória social e patrimônio ferroviário em Além Paraíba - MG*, de Maria Cecília de Alvarenga Carvalho (2010), que ao entrevistar o ferroviário José Carlos Farias comenta sobre algumas locomotivas a vapor que foram reformadas na oficina de Além Paraíba.

> [...] Aí um dia o presidente da RFFSA veio aqui, e a locomotiva tava lá no galpão, lá dentro. Quando ele chega lá no fundo, que ele viu a locomotiva ele falou: "vocês tão reformando essa locomotiva, porque você não me falou rapaz, [o] que vocês tão

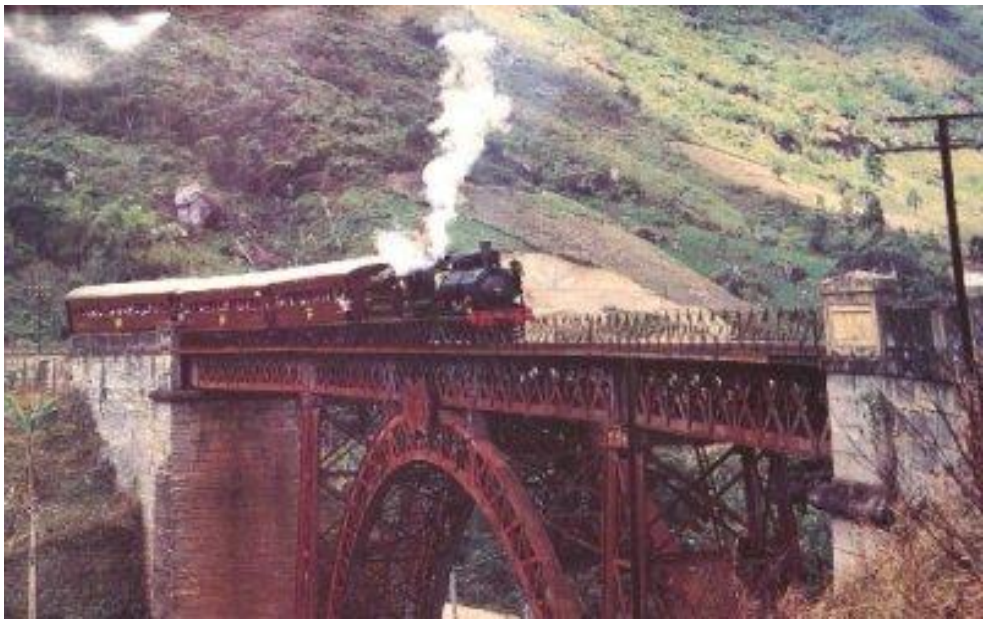
> precisando pra ela?". A locomotiva tava mais de 2 anos reformando e não levou mais 6 meses depois disso. Ele deu todos os recursos pra reformar ela. Ele ficou tão entusiasmado com aquilo, que ele fez o trem turístico de Mariana e de Miguel Pereira. Aí reformamos depois disso a maria-fumaça 424 e a 1170, que tava num pedestal em Barra do Piraí, trouxemos ela pra cá e colocamos ela pra funcionar também (CARVALHO, 2010, p. 148).

Figura 35 – Maria-Fumaça 1170 na oficina de Além Paraíba - MG em 1988

Fonte: Cópia cedida pelo ferromodelista e pesquisador das ferrovias valencianas Marco Antônio Silvestre de Souza no dia 05 de junho de 2017.

Em 1989 ela foi direcionada para tracionar o trem turístico de passageiros da RFFSA entre as estações de Conrado e Miguel Pereira - RJ (fig. 36), no trecho da antiga "Linha Auxiliar" da EFCB. Conforme Giesbrecht (2014), a RFFSA começou a operar esse trem no dia 19 de junho de 1986. O trajeto entre Governador Portella e Conrado era feito com a Maria-fumaça 1170. Mas em Conrado, para a subida, eles utilizavam uma locomotiva diesel posicionada normalmente atrás da locomotiva a vapor, para "empurrar" a máquina antiga na subida. Esse trem operou por apenas alguns anos, sendo paralisado em 1991 devido a constantes quedas de aterros e cortes na linha.

Figura 36 – Maria-fumaça 1170 com o trem turístico sobre o Viaduto Paulo de Frontin

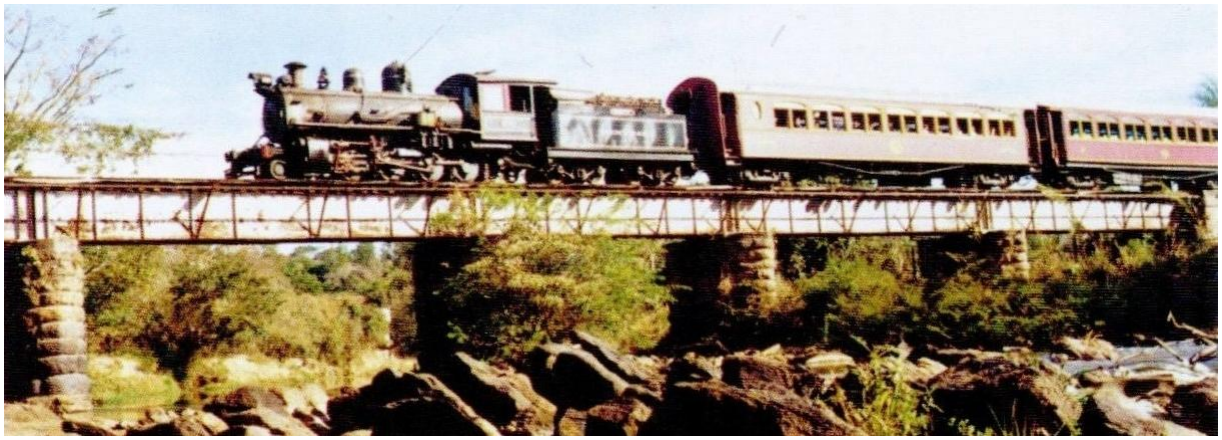


Fonte: Foto do calendário da Fresinbra. Acervo de Carlos Roberto de Almeida. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_rj/ migpereira.htm>. Acesso em: 14 out. 2014.

Posteriormente, foi para Campos dos Goytacazes - RJ, e em seguida para Ouro Preto - MG, onde "puxou" o trem turístico de passageiros entre essa cidade e Mariana - MG. Permaneceu parada numa das oficinas de Mariana entre 1995 e 1997 aguardando manutenção, quando a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) | Núcleo Campinas - SP, a conseguiu através de um contrato de comodato da RFFSA por prazo indeterminado. O Sr. Sebastião Victor, embalado sob uma "comovente" expressão de tristeza, ao lembrar da história ferroviária de Valença, contou que, atualmente, a locomotiva 1170 estava em Campinas - SP fazendo um trem de turismo. Levada pela ABPF, a máquina foi reformada novamente e passou a "puxar" os trens turísticos (fig. 37, fig. 38 e fig. 39) da Viação Férrea Campinas Jaguariúna (VFCJ). Essa ferrovia apresenta a maior concentração de atividades da ABPF, num trecho de 23,2 Km da antiga Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, entre Campinas e Jaguariúna.[151] Em últimas notícias, a ABPF divulgou que a Maria-fumaça 1170 estava parada em uma de suas oficinas aguardando troca de rodas.

[151] ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA - ABPF. **Boletim eletrônico da ABPF**, Ano IX, nº 103, set. 2011. Disponível em: <http://www.abpf.dreamhosters.com/wp/wp-content/uploads/2015/03/abpfboletim_setembro2011.pdf>. Acesso em: 08 jan. 2019, p. 18.

Figura 37 – Um trem turístico da Viação Férrea Campinas Jaguariúna puxado pela 1170



Fonte: SETTI, João Bosco. **Ferrovias no Brasil**: um século e meio de evolução. Rio de Janeiro: Editora Memória do Trem, 2008, p. 151.

Figura 38 – Maria-Fumaça 1170 com trem turístico atravessando viaduto em Jaguariúna - SP

Fonte: Cópia cedida pelo ferromodelista e pesquisador das ferrovias valencianas Marco Antônio Silvestre de Souza no dia 05 de junho de 2017.

Figura 39 – Maria-Fumaça 1170 na Estação de Anhumas, Campinas - SP

Fonte: PEREZ, Regina. **Inventário das locomotivas a vapor no Brasil**: memória ferroviária. [versão para o inglês: Steve Yolen]. Rio de Janeiro: Regina Perez/Notícia & Cia., 2006, p. 51.

É bom acrescentar ainda que, para destacar ferrovia na região, a Maria-fumaça 1170 foi exibida no primeiro século de história da cidade Valença (fig. 40), comemorado em 29/09/1957, sendo esse um dia muito festivo. Nesta data, o Cardeal Dom Jaime de Barros Câmara celebrou uma missa comemorativa da passagem do 1º centenário da cidade na Catedral de Nossa Senhora da Glória (Padroeira da cidade); para políticos, várias autoridades e o povo valenciano, presentes na inauguração de um grande obelisco comemorativo. É possível observar que Valença preparou uma intensa programação cultural, com exposições fotográficas e de artesanato local, mostra de dança, desfile dos estudantes das escolas, além do desfile de jovens com trajes típicos mostrando as várias nacionalidades que fundaram a cidade e orquestras integrando o espírito da festa.

Figura 40 – Imagens da Maria-fumaça 1170 extraídas do 1º Centenário de Valença

Fonte: 1º Centenário de Marquês de Valença - RJ. Direção: Romulo Rios. [Documentário], 29 de setembro de 1957. 00:09:36mim. Arquivo do autor.

Outros acontecimentos também ganham destaque na história da região,[152] porém pela dimensão psicológica é difícil realizar uma análise detalhada, neste caso, o mais conhecido foi o acidente ferroviário de Valença protagonizado pela Maria-fumaça 1170 (fig. 41), sendo reformada e voltando aos trilhos. De toda forma, ela é capa do livro *A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória*, principal publicação sobre a história da trajetória ferroviária no Estado do Rio de Janeiro do engenheiro e historiador Helio Suêvo Rodriguez; e do livro *Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução* de João Bosco

[152] Por exemplo, a explosão em 10 de julho de 1912, de um trem carregado com 5.000 quilos de dinamite que resultou na perda da Estação de Santa Delphina. A grande quantidade de dinamite era "destinado à construção e prolongamento da linha férrea, no trecho Rio Preto-Santa Rita de Jacutinga, em início" (IÓRIO, 1953, p. 230).

Setti,[153] escolhas que se justificam não apenas por sua preservação material, mas pela mística que a acompanhou, tornando-a conhecida pelas cidades por onde passou.

Figura 41 – Acidente com a Maria-fumaça 1170 próximo a Parapeúna em 13/04/1958

Fonte: Fotografias de autor desconhecido. Acervo permanente do Museu Ferroviário de Valença. Cópia cedida por Marco Antônio Silvestre de Souza no dia 05 de junho de 2017.

[153] Pesquisador ferroviário, atua em atividade de consultoria técnica e estudos sobre história e memória das estradas de ferro no Brasil e atualmente é o diretor da Editora Memória do Trem.

Todavia, ressalta-se a memória do Sr. Marco Antônio Silvestre de Souza, pesquisador e dono de um rico acervo de materiais sobre as estradas de ferro de Valença. Filho de ferroviário e morador de uma residência de turma,[154] próximo à estação ferroviário e o 10º Depósito de Valença, assim "cresceu" com o trem, mas nunca efetivamente trabalhou ou ligou-se à ferrovia. Em depoimento sobre a história ferroviária da cidade em 2014, além do histórico e desenvolvimento técnico dos materiais, chama a atenção os "causos" que mesmo não tendo vivenciado, ele fazia questão de lembrar com as Marias-fumaças, especialmente da 1170, locomotiva que tem uma significativa quantidade de fontes e fotografias.

> Uma lembrança que tenho é do acidente com a Maria-fumaça 1170 na curva antes de Rio Preto, hoje Parapeúna [5º Distrito de Valença], onde morreram o maquinista "Cachimbo" (Cristovão Bernardes) e o Lélio de Oliveira que era o foguista [...]. "Cachimbo" trabalhava também como barbeiro em Valença, o seu apelido vem do fato que sempre estava com o seu cachimbo. Não lembro exatamente, mas foi por volta do ano de 1958. A máquina do "Cachimbo" era 1196, mas no dia ela "deu" problema e não pôde fazer o trem de domingo das 10h30 da manhã de Valença para Santa Rita de Jacutinga, aí a Maria-fumaça 1170 que estava na manobra visto que estava com o jogo de rodas guia com folga. Toda locomotiva que começa a perder força, faltar vapor, ficar com folgas, era direcionada para as manobras no pátio. O chefe de tração (responsável pelos maquinistas, solicitou que os ferroviários fossem com a 1170 mesmo, mas em baixa velocidade, por causa das folgas no jogo de guia. Entretanto, o "Cachimbo" que estava chateado, pois tinha brigado com a esposa e bebido muito durante a noite, ignorou. Mesmo o Lélio pedindo para ele não correr ele danou-se a correr colocando a composição em alta velocidade, chegou em Alberto Furtado (o ponto mais alto do ramal) em 17 minutos, mesmo parando em média de três a cinco minutos nas estações de General Osório, Santa Ignácia, Rio Bonito, Coroas e Guimarães (parada), onde deveria fazer o cruzamento com o trem que vinha de Santa Rita de Jacutinga. Lélio chegou a pedir para o maquinista da outra composição conversar com "Cachimbo" para diminuir a velocidade mas não adiantou, pois ele gostava de correr com a Maria-fumaça 1196. O chefe de trem deu ordem de partida e continuou a viagem passando pela estação de Coutinho, entre essa parada e a estação de Rio Preto em uma das curvas fechada a Maria-fumaça 1170 foi reto provocando um trágico acidente onde a locomotiva tombou, o tender ficou de "cabeça para baixo", um dos carros de passageiro ficou atravessado na linha e os outros dois tombados. Ele e o Lélio morreram queimados dentro da cabine pois estourou um dos canos de água quente que veio para cima deles, lembro que a camisa do "Cachimbo" chegou a derreter.[155]

É impressionante os detalhes recordados por ele, especialmente, porque faz parte de algo não vivido por ele, mas por seus pais e avós, tornando-se uma "memória de memória". Nesse fragmento, ele cita a Maria-fumaça 1196. Curiosamente as outras quatro locomotivas a vapor do mesmo tipo (*Consolidation* 2-8-0) iguais à 1170; as Marias-fumaça 1184 e 1191, fabricadas pela *American Locomotive Company* em 1920, e as Marias-fumaça 1195 e 1196,

[154] De acordo com Christine Müller (2005), no Brasil a expressão "Turma", surgiu com as ferrovias na segunda metade do século XIX. Identificavam as residências localizadas ao longo das linhas. Segundo Müller, as chamadas casas de turma, pelo menos em número de três, asseguravam o funcionamento do entreposto e a manutenção das linhas.

[155] Entrevista cedida ao autor, em 24 e 25 de outubro de 2014.

fabricadas pela própria EFCB, respectivamente em 1932 e 1933, não foram referenciadas, destacadas ou lembradas pelos atores sociais entrevistados na pesquisa de 2014, mesmo sendo de época mais recentes.

Mesmo com a dificuldade de localizar documentos, visto que foram destruídos junto com os "trens da morte", quando a maior parte das Marias-fumaça acabaram cortadas e vendidas como ferro-velho, sem qualquer critério, confirmamos que até a total erradicação do *Ramal de Jacutinga* em 1972, elas prestavam serviço em Valença, exemplo disso são as fotografias da *Coleção Carlheinz Hahmann* (acervo da Revista Ferroviária) publicadas no artigo *Fim da tração a vapor na EFCB*.

> Os chamados "trens da morte", com locomotivas a vapor baixadas a caminho do sucateamento, começaram a se tornar cada vez mais freqüentes a partir da década de 1960. Em 24 de dezembro de 1952, a "camelo" 726 passa por Três Rios rebocando quatro locomotivas *Mallets* e duas *Consolidation* da série 600 fazendo sua última viagem, antes de serem cortadas (COELHO; SETTI, 1993, p. 61).
>
> Em alguns países do mundo as "marias-fumaças" são tratadas como relíquias, preservadas em museus para admiração pública. No Brasil, a grande maioria das locomotivas da era do vapor que por aqui rodaram acabaram cortadas e vendidas como ferro-velho, sem qualquer critério (PEREZ, 2006, p. 13)

Nesse ínterim, a jornalista Regina Perez (2006, p. 13) denuncia que o Brasil "nunca teve uma política de valorização de museus e preservação do patrimônio ferroviário". Nesse sentido, devem-se pensar nos bens culturais e sua preservação, via uma construção social, evidenciando a forma como os agentes sociais se relacionam entre si e com o patrimônio, possibilitando a construção de representações, imagens, sentidos e sensibilidades em relação à cidade, ambiente ou lugar. Para tanto, temos que, também, ressignificar os processos de preservação e patrimonialização, visto que as raízes do pensamento patrimonial ainda definem com bastante intensidade o tratamento que é dado aos bens patrimoniais, resultando na maioria das vezes em "redução de sentido" (TRAJANO FILHO, 2012, p. 36).

A Maria-Fumaça 1170, à primeira vista, pode parecer não possuir nenhuma importância, sendo interpretada como parte ou um simples equipamento de trem que deve ser "guardado" estático (pelo tradicional processo de patrimonialização via Estado),[156] mercê de sua carga informativa a respeito de determinada cultura e de seus aspectos materiais e imateriais. Na verdade, ela é um importante testemunho das temporalidades que compõem as

[156] Que não ressalta a participação mais ampla das comunidades, grupos e indivíduos e o envolvimento desses com o patrimônio, desconhecendo a carga representativa e simbólica dos bens.

múltiplas experiências vividas, individual ou coletivamente pela população valenciana. Sendo considerada componente de construção de identidades e vista como uma das várias maneiras de "narrar o passado", como evidencia a arqueóloga Susan Pearce (1994). Em relação ao passado, Pearce situa que ele sobrevive de três maneiras:

> [...] como objetos ou cultura material; Como paisagem física (a diferença entre isso e artefatos é convencional e não essencial); E como narrativas (o que pode, naturalmente, assumir a forma de filme ou fita, bem como de texto escrito). Para isso, deve acrescentar-se uma dimensão adicional, a da memória individual, mas parece provável que esta memória se forme como imagens de objetos e lugares, ligados a lembranças físicas como calor e frio e com emoções lembradas, para construir narrativas semelhantes às que têm forma externa (PEARCE, 1994, p. 27).

Nessa perspectiva, a Maria-fumaça 1170 é, portanto, um bem cultural merecedor de tratamento e conservação adequados, com seu valor para o conhecimento de pormenores de uma região, de uma época, de um estilo de vida, constituído pelo cheiro, som das composições em atrito com os dormentes, apito do maquinista, ouvidos ao longe, e até mesmo pela sua fumaça, ou seja, o que entendemos por *memória ferroviária*.[157] O bem cultural/patrimônio possui a capacidade de estimular a memória das pessoas historicamente vinculadas a ele, e por isso, é alvo de estratégias que visam a sua promoção e preservação.

Observa-se, portanto, que a máquina 1170 é associada ao "tempo do trem", compreendido como uma época áurea, na perspectiva de algo nunca mais possível, existente somente naquele momento. A historiadora Frinéia Zamin e a arquiteta Alice Cardoso (2002, p. 13), declaram que, a grosso modo,

> [...] podemos delimitar esse *tempo dos trens* entre 1854 – ano em que foi inaugurada a primeira ferrovia do Brasil e o final da década de 1950, fase que o modelo ferroviário começou a ser substituído pelo modelo rodoviário de transporte. Tal substituição foi sendo gradual, com a extinção contínua do tráfego em determinados trechos até [as últimas viagens dos trens de passageiros].

Assim, a locomotiva 1170 se configura em um "lugar de memória" da epopeia ferroviária de Valença. Ela evoca memórias individuais ou coletivas de um lugar, dignas de serem lembradas por uma memória coletiva. De acordo com historiador Pierre Nora (1993), para constituir-se um *lugar de memória*, é necessário que este esteja investido de uma "aura

[157] Entendida como "o conjunto de representações materiais e simbólicas intimamente relacionadas ao universo ferroviário e que extrapola o contexto material, compreendendo tudo aquilo que o encerra, imbuído ou repleto de sentimentos dos indivíduos e, por isso, impossível de ser aprisionado em um corpo/objeto físico" (MATOS, 2010, p. 99 - 100).

simbólica"; além de atender a três sentidos: o material, o simbólico e o funcional. "É material por seu conteúdo demográfico; funcional por hipótese, pois garante, ao mesmo tempo, a cristalização da lembrança e sua transmissão; mas simbólica por definição" (NORA, 1993, p. 22), visto que é caracterizada por um acontecimento ou uma experiência vivida por um pequeno número que deles não participou. Para Nora, se nos lugares inexistir uma vontade de memória, eles serão apenas lugares de história.

O sociólogo Michael Pollak (1989) compreende que conjuntos de elementos caracterizados como lugares de memórias tornam-se indicadores empíricos da memória coletiva de um determinado grupo, uma memória estruturada com suas hierarquias e classificações, "uma memória também que, ao definir o que é comum a um grupo e o que o diferencia dos outros, fundamenta e reforça os sentimentos de pertencimento e as fronteiras sócio-culturais" (POLLAK, 1989, p. 3). Dessa forma, diante do que foi dito, pode-se afirmar que uma combinação de variados agentes sociais e lugares de memória possibilitam a manutenção, transformação e cristalização da memória ferroviária entendida como o "espírito" de Valença, que revela a relação dialógica entre passado e presente por meio das permanências.

No que tange aos parâmetros de conservação do patrimônio industrial ferroviário, diretriz da presente pesquisa, se verificou que a Cidade de Valença ainda não dispõe de um dispositivo próprio, ou pautado na Lei n. 11.483/2007 em conformidade com demais instrumentos de proteção do patrimônio, requerendo que a ABPF compartilhe a imaterialidade da locomotiva 1170 (classificada como operacional para uso em turismo ferroviário de acordo com o § 1º, Art. 9º da Lei n. 11.483/2007 pela ABPF Núcleo Campinas - SP).[158] E certo que Valença não dispõe mais de sua estrutura ferroviária, para dar uso a Maria-Fumaça 1170, entretanto, deve-se solicitar à instituição que se encontra utilizando esse "bem móvel", o compartilhamento de seu "poder de ressonância", ou seja, o poder de um objeto "atingir um universo mais amplo, para além de suas fronteiras formais, o poder de evocar no expectador as forças culturais complexas e dinâmicas das quais ele emergiu e das quais ele é, para o expectador, o representante" (GONÇALVES, 2007, p. 246).

[158] "b) os convênios firmados com entidades de direito público ou privado que tenham por objeto a exploração e administração de museus ferroviários e de outros bens de interesse artístico, histórico e cultural" (Art. 5º, "item IV", "alínea b)" do Decreto n. 6.018/2007).

O único instrumento localizado com objetivo de valoração, preservação e salvaguarda das lendárias Marias-fumaça, compreendendo a 1170, é o *Inventário das locomotivas a vapor no Brasil: memória ferroviária* (fig. 42), organizado pela jornalista Regina Perez e desenvolvido pela editora Notícia & Cia., que surgiu no projeto *Memória Ferroviária* da *Revista Ferroviária* que resultou na catalogação de 419 locomotivas a vapor localizadas em 190 cidades brasileiras de 20 Estados e Distrito Federal. Durante quase dois anos o projeto catalogou essas locomotivas a vapor utilizadas nas ferrovias brasileiras em mais de 100 anos, que vão da segunda metade do século XIX à década de 70 do século passado. Todavia, ressalta-se o fato de usar o conceito *memória ferroviária* na capa do inventário, sem conceituá-lo ao longo do trabalho. E ainda tem como propósito promover a valoração, preservação e salvaguarda das saudosas Marias-fumaça, de maneira restrita e subordinada ao processo de patrimonialização tradicional via Estado, visto que não ressalta a participação mais ampla das comunidades, grupos e indivíduos e o envolvimento desses com aqueles bens.

Figura 42 – Ficha 310 do Inventário das locomotivas a vapor no Brasil

Campinas – SP | Alco | 310

Localização	Estação Ferroviária de Anhumas
Responsável	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF)
Procedência	EF Central do Brasil e Rede Ferroviária Federal S.A.
Fabricante	American Locomotive Company
País	Estados Unidos
Data de fabricação	Novembro de 1912
Bitola	1,00m
Configuração das rodas	2-8-0
Diâmetro dos cilindros	43cm
Curso dos pistões	50cm
Comprimento	16,41m
Nº de série	52333
Prefixo	1170
Nome	–
Estado da locomotiva	Operacional
Data do levantamento	Maio de 2005

Fonte: PEREZ, Regina. **Inventário das locomotivas a vapor no Brasil**: memória ferroviária. [versão para o inglês: Steve Yolen]. Rio de Janeiro: Regina Perez/Notícia & Cia., 2006, p. 243.

Embora o *Inventário das locomotivas a vapor no Brasil* seja um trabalho de fôlego, localizando, fotografando e inventariando o acervo de locomotivas a vapor que restou no Brasil, ele não considerou as diferentes maneiras de "percepção" e de "recepção" da Maria-Fumaça 1170 no passado ferroviário de Valença e região. Contrariando a própria *Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial* (2003, p. 4), que ao falar dos valores intrínsecos à maquinaria do patrimônio industrial, destaca os "registros intangíveis contidos na memória

dos homens e das suas tradições". Leonardo Mello e Silva (2006, p. 4), ainda, acrescenta, que a "história da industrialização não se faz apenas com arquivos de ficha de empregados, atas de reunião da empresa, relatórios da diretoria, *mas também com o maquinário*, as instalações, as espécies de produtos manufaturados - até a indumentária dos empregados".[159]

Por essa visão, chega-se ao conjunto imaterial da centenária locomotiva 1170 que foram negligenciados pelo inventário: seu nome, sua sigla, seu inconfundível número com fundo vermelho; sua representação (carregada de sentimentos, memórias e conhecimentos), sua história e o que ela significou para o povo valenciano, a tecnologia e experiência acumuladas ao longo dos anos que serviu a cidade e região, absorvidas e transmitidas pelos funcionários da EFCB/RFFSA, desde os trabalhadores de linha até o diretor do 10º Depósito (localizado em Valença). Definitivamente, esse é o maior patrimônio da Maria-Fumaça 1170, o "imaterial", apreendendo a *memória ferroviária* como componente de construção de essências, significados, imaginação, sentimentos das pessoas e valores para as identidades.

[159] Grifo nosso.

Considerações Finais

Fonte: Foto do autor capturada em: 28 out. 2016.

Não me esqueça, amigo, eu vou voltar
Longe, longe, o trenzinho ao Deus-dará....
(*Morro Velho* de Milton Nascimento)[160]

Para listar as considerações finais, retomamos algumas questões que foram o norte no desenvolvimento deste trabalho. Ao tratar da temática dos patrimônios, fizemos um panorama, destacamos nosso entendimento sobre sua essência, acreditando situar todos os tipos de leitores. Em linhas gerais, compreendemos que o *Patrimônio Industrial*, no qual está inserido o *Patrimônio Ferroviário*, surge no contexto histórico da década de 1960, na qual, também se vivenciou a "dilatação" do conceito de *Patrimônio Cultural*.

Beatriz Mugayar Kühl (2006; 2008), situa que significativos esforços foram desempenhados para definir o que é patrimônio industrial, compreendendo a busca por estabelecer parâmetros cronológicos, elaborar registros e estudos com o objetivo de definir o que e por que conservar. Isso levou a uma série de discussões a respeito da definição de monumento industrial, que por sua vez derivou documentos como as "Cartas Patrimoniais". Sendo as principais, a *Carta de Nizhny Tagil* e *Os Princípios de Dublin* elaborados pelo TICCIH/ICOMOS, considerados instrumentos teóricos, que auxiliam a atuação de profissionais e instituições na área de conservação dos "bens" ligados à industrialização.

Esses dispositivos expressam as transformações no entendimento do "bem industrial", passando a considerar não apenas as qualidades materiais, "mas também os aspectos intangíveis e a relação entre o meio ambiente natural e cultural como atributos valorativos do patrimônio industrial" (LINS, 2015, p. 55). Tal entendimento reforça a compreensão do patrimônio ferroviário como um sistema, composto por atributos materiais e imateriais e relacionados de forma indissociável com o contexto no qual se encontra inserido, ressaltando, daí a relação dos bens ferroviários com o seu entorno natural e construído (LINS, 2015).

Nesse sentido, entendemos que Patrimônio Ferroviário remonta ao Patrimônio Industrial, pelo aparato tecnológico que constitui, dado ao uso de técnicas construtivas e materiais industrializados ou pela íntima ligação com as formas de produção pós Revolução Industrial. E ainda pela transformação que as estradas de ferro causaram nas cidades, em que tiveram relevância, seja por sua consolidação ao desenvolvê-las, seja, pelo próprio surgimento ao redor do leito, quando do traçado e construção da via férrea. E, principalmente, pela

[160] PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha**: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina (1955 - 1974). 2000, 346 f., Tese (Doutorado em História Contemporânea: Economia e Sociedade) – Universidade Federal Fluminense - UFF, Niterói - RJ, 2000, p. 249.

alteração que causou no modo de vida das pessoas, marcando o início de grandes mudanças sociais, políticas, econômicas e culturais, o que justifica a definição *Patrimônio Industrial Ferroviário*.

No entanto, apesar da *Carta de Nizhny Tagil* mencionar todo o complexo de atividades e de equipamentos que dão suporte às indústrias – incluindo a produção de energia e os meios de transporte, seus produtos e os locais onde se dá a sociabilidade –, as atividades sociais, em si, não são mencionadas de maneira explícita como patrimônio imaterial (KÜHL, 2006; 2008). Outro problema diagnosticado por Kühl (2006), é que poucas medidas de proteção ao patrimônio industrial ferroviário foram tomadas. Lins (2015, p. 55), também chama atenção, que ainda é preciso estabelecer metodologias "para a identificação e o julgamento dos valores atribuídos, como forma de selecionar os bens industriais dignos de preservação".

No segundo capítulo, apresentamos a ferrovia como principal produto da era industrial, contextualizando a trajetória ferroviária, especialmente, em âmbito local, desde o surgimento até seu declínio e mostrando, principalmente, através do viés histórico, a importância que as estradas de ferro trouxeram para as cidades que alcançaram esse empreendimento. A "narrativa histórica", os acontecimentos, as curiosidades, bem como os fatos, comprovam a revolução que foi a ferrovia em Valença.

A integração territorial, o desenvolvimento econômico e social de Valença e região, por exemplo; o deslocamento das pessoas e suas coisas, o escoamento muito mais rápido das cargas, além de transportar, principalmente, cultura, do centro ao interior e do interior ao centro são manifestações vivenciadas pelos valencianos, a partir do fim do século XIX. A estação construída em 1914 e as demais edificações, que compõem o conjunto arquitetônico da Praça Dr. Paulo de Frontin (e adjacências), representavam a implantação de um novo modelo de vida, personificado no progresso e na modernidade. Todos esses elementos resultam numa dinâmica social, que por sua vez constitui a "memória ferroviária".

A ideia da realização deste trabalho vem da importância da ferrovia para o desenvolvimento de Valença. Do interesse em analisar as intervenções desempenhadas no *complexo ferroviário* e as ações realizadas pelo poder público, referente à conservação e valorização desse patrimônio, resultante da extinta *Linha de Jacutinga*. É verdade que, em Valença, havia a dependência desse trem, entretanto, os trens de passageiros do Ramal de

Jacutinga "[...] não eram tão somente funcionais à produção e reprodução do capital, mas à vida que ocorria no cotidiano interiorano" (JUCÁ, 2003, p. 44).

Conforme os pesquisadores Giesbrecht (2001), Jucá (2003) e Rocha (2006), nestas redes de transportes a fluidez das relações sociais era, também, uma forma de redefinir a existência humana. Nelas, a vida em toda a sua complexidade movia-se por caminhos distintos, produzindo eixos de relações que modificam o espaço vivido e redefinem o sentido da sua existência. Entretanto, a *Linha de Jacutinga* foi considerada deficitária pelo governo federal, mesmo sendo um meio de transporte extremamente importante para a população desta região, como evidencia Paula (2000, p. 303 - 304),

> [...] as autoridades municipais, com a participação de deputados estaduais de ambos os estados se reuniram em Valença - RJ e elaboraram um memorial a ser dirigido ao governo de Minas Gerais (Israel Pinheiro) e ao governo federal (Arthur da Costa e Silva), visando a manutenção do ramal que ligava os municípios fluminenses de Governador Portela, Vassouras, Barão de Juparanã e Valença aos mineiros Rio Preto e Santa Rita de Jacutinga, Bom Jardim de Minas e Arantina. Consideravam os danos causados às comunicações das regiões, ao problema do escoamento dos produtos hortigranjeiros e agropecuários, ao deslocamento de crianças para as escolas, etc., caso o ramal fosse, de fato, extinto.

E diante o que foi exposto ao longo do trabalho, verificamos que o fim do trem em Valença, na década de 1970, "efetivamente foi um retrocesso em termos de transportes e de integração" (PAULA, 2001a, p. 11). É necessário ressaltar, que até o presente momento, a discussão acerca do patrimônio histórico e cultural da *Linha de Jacutinga* representa parte do passado e da evolução dos municípios atravessados por ela.

O problema da pesquisa era verificar a existência de alguma especificidade do *Complexo Ferroviário de Valença,* além das questões envolvidas com a industrialização no Brasil e na região. Analisar esse *Complexo*, sob o ponto de vista simbólico, arquitetônico e histórico, e de forma qualitativa no centro urbano, foi uma tarefa delicada, pois esses patrimônios encontram-se ameaçados pelo desconhecimento de seus valores, enquanto "bens industriais". Nesse ponto, está uma dessas "particularidades", uma vez que a conservação desses bens em Valença decorreu de um tombamento provisório estadual, junto com outros patrimônios, atendendo a solicitação do Ministério Público Estadual, que se amparou no valor histórico/cultural.[161] De fato, não foram considerados os "valores do patrimônio industrial"

[161] A argumentação se fundamentou na ação da prefeitura em agir em desacordo com o decreto municipal n. 107, de 02/08/2002, que dispõe sobre licença de obra ou demolição em imóveis construídos até 31 de dezembro de 1950. Os pedidos relacionados a intervenções em imóveis edificados até aquela década devem ser analisados

dos documentos concebidos nos âmbitos da UNESCO e do TICCIH/ICOMOS. No entanto, é interessante destacar, que todo o processo de tombamento flutuou em torno da demolição de um patrimônio ferroviário industrial no dia 23 de fevereiro de 2003, neste caso, o Armazém "da Casa de Oficinas da antiga RFFSA, construído pelo arquiteto Antônio Jannuzzi, cedido à Fábrica de Tecidos Santa Rosa".[162]

Algumas medidas já foram tomadas como, por exemplo, a Lei n. 11.483/2007 e a criação da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (Portaria IPHAN n. 407/2010), que deram início em ações para a conservação ferroviária em nível nacional, competindo ao IPHAN às identificações dos bens provenientes da antiga RFFSA e elaboração de modelos e tutelas que visem à conservação e difusão da *Memória Ferroviária*. É interessante pontuar que não era nosso objetivo analisar os dispositivos mencionados, mas levantar alguns subsídios importantes para novas análises e aprofundamento da temática. Nos trabalhos que deram conta desses documentos - desenvolvidos e debatidos a partir de 2007 -, ficou evidente a existência de má interpretação na proteção do patrimônio ferroviário, como por exemplo, que para haver conservação dos "bens ferroviários" deveria ter linha em operação, ou seja, eles deveriam estar localizados dentro de uma linha operacional. De imediato, excluindo o espaço onde estava instalado o *Complexo Ferroviário de Valença*.

Em nível estadual, nesse contexto de discussão de um destino para o patrimônio ferroviário, em 2010, verificou-se o levantamento pelo INEPAC dos patrimônios ferroviários da "Linha Centro", quando realizou o *inventário de identificação de bens culturais do sistema ferroviário do Estado do Rio de Janeiro*, tendo como base bibliográfica o trabalho de Sergio Santos Morais.[163] A valorização dos bens ferroviários, ficaram restritos a característica comentada anteriormente, ou seja, estarem dentro de áreas ainda operadas pela RFFSA durante as privatizações dos anos 90. Assim, apenas a Estação de Barão de Juparanã foi contemplada no instrumento de conservação, visto que, esta localizada próximo a única linha em operação de Valença, que por sua vez, pertencia a RFFSA.

Entre os benefícios "sentidos" em Barão de Juparanã por ser cortado pela "Linha Centro", destacam-se a constituição de um novo complexo, o "Conjunto Ferroviário de Barão

---

pelo Serviço do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do município, o que não ocorreu com o antigo armazém da ferrovia.

[162] A demolição da cidadania: o caso de Valença. **Gazeta Valenciana**, Valença, 08 a 14 mar. 2003, n. 341, p. 10.

[163] MORAIS, Sérgio Santos. **A arquitetura das estações ferroviárias da Estrada de Ferro Central do Brasil no século XIX (1858 - 1900)**. 2002, 198 f., Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – UFRJ/FAU/PROARQ, Rio de Janeiro - RJ, 2002.

de Juparanã" (SILVA, A., 2019, p. 103), já que o anterior, localizado no centro de Valença, perdeu sua funcionalidade. E mais recente, em 2015, a restauração da Estação Barão de Juparanã através do Programa Nacional de Desenvolvimento do Turismo (Prodetur-RJ). "Sua precária situação mobilizou os moradores em prol de sua recuperação" (Ibid., 2019, p. 226). Nesse período, a estação foi inserida, juntamente com outros imóveis da localidade, na LPCF, publicada em 19 de dezembro de 2011,[164] tornando-a um bem acautelado pelo Estado brasileiro em âmbito federal, cuja guarda ficou sob responsabilidade do IPHAN. O imóvel passou a ser administrado pela PMV, que desde então vem buscando meios de ocupar seus espaços.

Caberia informar que apenas no conhecimento do histórico das ferrovias de Valença (RJ), já seria possível compreender que a Rede de Viação Fluminense responsável pelo *Linha de Jacutinga*, estava ligada a "Linha Auxiliar", que por sua vez, era subordinada a "Linha Centro" da antiga RFFSA. Nesse sentido, passível de "reconhecimento" pela legislação pensada a partir de 2007 para a conservação do patrimônio ferroviário. Considerando que este é um campo de pesquisa relativamente recente, com estudos de casos a serem explorados, sugere-se o aprofundamento da investigação com vista ao desenvolvimento de trabalhos futuros. Para tanto, é imprescindível o acesso aos inventários *Inventário do patrimônio ferroviário* e do *Arrolamento de varredura e conhecimento: patrimônio ferroviário – extinta RFFSA*, ambos elaborados [entre 2008 e 2009] pela Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização do IPHAN.[165] Apenas esses levantamentos podem colaborar para uma verdadeira compreensão de como o instituto tratou os bens ferroviários que "recaíram sobre os seus braços".

Pelo menos em âmbito municipal, no que diz respeito à legislação e outros documentos elaborados para dar conta do patrimônio industrial ferroviário, verificou-se que os atos administrativos e de gestão da máquina pública, não levam em conta ou mesmo negligenciam as recomendações listadas na *Carta de Nizhny Tagil* (2003), no dispositivo *Os Princípios de Dublin*, elaborado pelo TICCIH, juntamente com o ICOMOS (2011) e demais documentos concebidos nos âmbitos da UNESCO e do ICOMOS. Essa delicada situação é

[164] Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei n 11.483/2007 e da Portaria IPHAN n. 407/2010. Constam treze imóveis no município de Valença, provavelmente todos na sede de Barão de Juparanã. Eles foram inscritos no dia 05 de fevereiro de 2010 e constam na listagem publicada na Portaria IPHAN n. 441, de 13/12/2011. Disponível em: <https://www.normasbrasil.com.br/norma/portaria-441-2011_232878.html>. Acesso em: 14 jan. 2018.

[165] Eles ainda não estão disponíveis para pesquisa. Verificou-se que no Estado do Pernambuco, foram publicados.

ressaltada por Kühl (2006, p. 3), que responsabiliza os agentes públicos pela perda de bens industriais, "exemplos de racionalização que auxiliaram no estabelecimento de uma prática construtiva da alvenaria de tijolo, e uso do ferro", em meio ao processo de transformação por que passaram várias cidades.

E como listado ao longo do terceiro capítulo, Valença em âmbito municipal, não dispõe de dispositivos claros de proteção e conservação do patrimônio, especialmente de um dispositivo que conserve seu legado ferroviário. As ações de proteção e apropriação adotadas a partir do tombamento do SECEC/INEPAC chancelado em 2019, não visavam à articulação original e continuidade do *Complexo*, pois se concentraram na marcação do conjunto arquitetônico da Praça Dr. Paulo de Frontin e parte operacional em geral, priorizando-se a valorização arquitetônica do Centro Histórico de Valença como um todo. Como já demonstrado, a proteção abrangeu bens isolados, conjuntos arquitetônicos, urbanísticos e paisagísticos, um sítio histórico e paisagístico e um monumento natural.

Contudo, como os imóveis ferroviários ficaram, em sua maioria, reunidos num mesmo setor, garantiu sua integridade e sobrevivência. Nessa vertente, percebe-se que a proteção atribuída pela esfera estadual com o tombamento, foi além de um reconhecimento da importância do conjunto ferroviário. Assim, toda a estrutura do *Complexo Ferroviário de Valença*, de reconhecida importância patrimonial foram "protegidos por medidas legais suficientemente sólidas para assegurarem a sua conservação" (ICOMOS/TICCIH. *Carta de Nyzhny Tagil*, 2003, p. 7). Ademais, ainda observamos ações isoladas da Prefeitura (no caso da reconversão da estação em terminal rodoviário), da Fábrica de Tecidos Santa Rosa (na reconversão das Oficinas da EFCB, prédio e terreno em um supermercado), e do Hotel Valenciano (que ainda utiliza suas instalações no ramo), em favor da conservação dos remanescentes industriais e ferroviários, o que infelizmente não ocorre com os demais elementos do *Complexo*. O tombamento estadual definitivo reconheceu parcialmente o *Complexo*, porém, não estabeleceu a manutenção ou continuidade dos elementos do entorno.

Na presente pesquisa, buscamos reconhecer a "narrativa histórica" das ferrovias de Valença como patrimônio, e seu valor excepcional para a cidade, destacando suas características peculiares em dimensão histórica, socioeconômica, cultural e geográfica. Em relação à Maria-Fumaça 1170, considerada um "bem móvel" do *Complexo Ferroviário de Valença*, acreditamos que ela foi tratada dignamente, e demonstrado seus valores materiais e imateriais. No entanto, é interessante esclarecer, que ainda não foi realizado um inventário do

acervo de “bens móveis” da antiga RFFSA (FINGER, 2013, p. 7). Logo, com esse momento, poderá trazer a obrigatoriedade de reconhecer a locomotiva 1170 como um “patrimônio industrial ferroviário” de Valença, atualmente cedida para a instituição cultural ABPF.

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, que interfere “na capacidade de a administração pública dar conta de sua obrigação enquanto gestor temporário dos bens que pertencem aos cidadãos e contribuintes”.[166] 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. “O desrespeito à população é a arma contra o exercício da cidadania cultural, e a garantia de permanência do coronelismo disfarçado de democracia”.[167]

É preciso considerar, a necessidade de repensar inclusive a rede de ensino de Valença. A *Educação Patrimonial* poderia muito colaborar para a valorização e reconhecimento do legado ferroviário da região. Contribuindo inclusive, para evitar situações de desentendimento e “pertencimento” como vem ocorrendo algum tempo em Conservatória, 6º Distrito de Valença e muito famoso pelo tradicional circuito musical da seresta e serenata, idealizado pelos atores locais (com pouco apoio da Prefeitura de Valença), que desde o início do ano 2000 tentam se emancipar.

[166] A demolição da cidadania: o caso de Valença. **Gazeta Valenciana**, Valença, 08 a 14 mar. 2003, n. 341, p. 11.
[167] A demolição da cidadania: o caso de Valença. **Gazeta Valenciana**, Valença, 08 a 14 mar. 2003, n. 341, p. 11.

Referências

1. **Fontes**

1. 1. *Legislação consultada*

BRASIL. Decreto n. 101, de 31/10/1835. Autorisa o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Imperio para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, o privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e passageiros, sob as condições que se estabelecem. **Coleção de Leis do Império do Brasil - 31/12/1835, p. 118**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html>. Acesso em: 14 jan. 2018.

_____. Decreto n. 641, de 26/06/1852. Autoriza o governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do município da corte, vá terminar nos pontos das províncias de Minas Gerais e São Paulo, que mais convenientes forem. **Coleção de Leis do Império do Brasil - 1855, p. 5, Vol. 1, pt. I**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-publicacaooriginal-80365-pl.html>. Acesso em: 14 jan. 2018.

_____. Decreto n. 8.077, de 23/06/1910. Constitui a Rêde de Viação Fluminense da Estrada de Ferro Central do Brasil - EFCB. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]** – Seção 1, p. 5516, Rio de Janeiro, 16/07/1910.

_____. Decreto n. 9.538, de 24/04/1912. Abre ao Ministério da Viação e Obras Públicas, o credito de 2.000:000$ para occorrer às despezas com os serviços nas diversas linhas e ramaes da Rêde de Viação Fluminense, de que trata o Decreto n. 8.077, de 23/06/1910. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]** Seção 1, p. 5448, Rio de Janeiro, 26/04/1912 (Publicação Original).

_____. Decreto-Lei 25, de 30/11/1937. Organiza a proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. 1937. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm>. Acesso em datas diferentes entre 2017 e 2019.

_____. Lei n. 3.115, de 16/03/1957. Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária S.A., e dá outras providências. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]**, Brasília - DF, 20/03/1957. Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/norma/573339/publicacao/15714218>. Acesso em: 14 jan. 2018.

_____. Decreto n. 58.992, de 04/08/1966. Dispõe sôbre a implementação da política governamental de supressão de trechos ferroviários antieconômicos de que trata a Lei nº 4.452 de 1964, de 05 de novembro de 1964. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]**, Brasília - DF, 08/08/1966 [retificado no D.O.U. de 22/08/1966].

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil**: texto constitucional promulgado em 05/10/1988, com as alterações determinadas pelas Emendas Constitucionais de Revisão nos 1 a 6/94, pelas Emendas Constitucionais nos 1/92 a 91/2016 e pelo Decreto Legislativo no 186/2008. Brasília - DF: Senado Federal, Coordenação de Edições Técnicas, 2016. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf>. Acesso em: 14 jan. 2018.

_____. Decreto n. 3.277, de 07/12/1999. Dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]**, Brasília - DF, 08/12/1999.

_____. Medida Provisória n. 353, de 22/01/2007. Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária S.A. – RFFSA, altera dispositivos da Lei n. 10.233, de 05/06/2001 e dá outras providencias. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]**, Brasília - DF, 22/01/2007 - Edição extra.

_____. Decreto n. 6.018, de 22/01/2007. Regulamenta a Medida Provisória n. 353, de 22/01/2007, que dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da RFFSA, altera dispositivos da Lei n. 10.233, de 05/06/2001, e dá outras providências. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]**, Brasília - DF, 22/01/2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccIVIL_03/_Ato2007-2010/2007/Decreto/D6018.htm>. Acesso em: 14 jan. 2018.

_____. Decreto n. 6.769, de 10/02/2009. Dá nova redação aos arts. 5º, 6º e 7º do Decreto n. 6.018, de 22/01/2007, que regulamenta a Medida Provisória nº 353, de 22/01/2007, convertida na Lei n. 11.483, de 31/05/2007, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e dá outras providências. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]**, Brasília - DF, 11/02/2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6769.htm>. Acesso em: 14 jan. 2018.

_____. Lei n. 11.483, de 31/05/2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 05/06/2001, e dá outras providências. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]**, Brasília - DF, 31/05/2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11483.htm>. Acesso em: 14 jan. 2018.

_____. Portaria n. 407, de 21/12/2010. 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 n. 11.483, de 31/05/2007. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]**, Brasília -

DF, 23/12/2010. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria 4072010alteradaportaria_1722016.pdf>. Acesso em: 14 jan. 2018.

_____. Portaria n. 441, de 13/12/2011. Tornar pública a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, instituída por meio da Portaria n. 407, de 21/12/2010. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]**, Brasília - DF, 19/12/2011. Disponível em: <https://www.normasbrasil.com.br/norma/portaria-441-2011_232878.html>. Acesso em: 14 jan. 2018.

_____. Documento Legal n. 375, de 17/08/2018. Institui a Política de Patrimônio Cultural Material do IPHAN e dá outras providências. In: **Política do Patrimônio Cultural Material**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/ publicacao_politica_do_patrimonio.pdf>. Acesso em: 15 mai. 2019.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Requerimento n. 2225**, de 10/06/2015. Requer a criação e registro da Frente Parlamentar de Preservação da Memória e do Patrimônio Ferroviário. Brasília - DF, 18/06/2015. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/internet/deputado/ Frente_Parlamentar/53594-integra.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2018.

_____. **Legislação sobre patrimônio cultural** [recurso eletrônico] - 2ª Edição. Brasília - DF: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2013 – (Série legislação; n. 92).

CÂMARA MUNICIPAL DE VALENÇA (RJ). Lei n. 1.318, de 02/12/1981. Dispõe sobre denominação de logradouros públicos existentes nas imediações da Rodoviária Princesa da Serra, na sede do Município.

_____. Lei n. 1.471, de 02/09/1987. Cria a Área Especial de Proteção Cultural de Conservatória e dá outras providências.

_____. Lei Municipal n. 2.198, de 26/09/2005. Autoriza o Chefe do Executivo Municipal a criar o Museu Ferroviário do Município de Valença, dando ainda outras providências.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Lei n. 509, de 03/12/1981. Dispõe sobre o Conselho Estadual de Tombamento e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro**. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/application/assets/img/site/ LegislacaoEstadual_11out05.pdf>. Acesso em: 26 fev. 2019.

_____. Decreto n. 5.808, de 13/07/1982. Regulamenta a Lei n. 509, de 03/12/1981, que dispõe sobre o Conselho Estadual de Tombamento e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro**. Disponível em : <http://www.inepac.rj.gov.br/application/assets/img/site/LegislacaoEstadual_11out05.pdf >. Acesso em: 26 fev. 2019.

_____. Resolução SECEC n. 22, de 01/04/2019. 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, p. 43 - 45, 05/04/2019. Disponível em:

<http://www.inepac.rj.gov.br/application/assets/arquivos/pdfs/DO_Valen%C3%A7a_1555592204.21.pdf>. Acesso em: 01 mai. 2019.

_____. Tombamento provisório do Centro Histórico de Valença. Secretaria de Estado de Cultura do Rio de Janeiro. **Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro**. Publicado na edição de 01/11/2004.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VALENÇA (RJ). Decreto n. 78, de 09/05/2012. Dispõe sobre a criação do Museu Ferroviário do Município de Valença, e dá outras providências correlatas.

PROCURADORIA MUNICIPAL DE VALENÇA (RJ). Decreto n. 107, de 02/08/2002. Dispõe sobre as licenças de obra ou demolição em imóveis construídos até 31 de dezembro de 1950, altera dispositivos do Decreto n. 35 de 30/08/1999.

1. 2. *Cartas Patrimoniais*

COMITÊ BRASILEIRO PARA CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL – TICCIH - Brasil. **Carta Manifesto**. São Paulo: TICCIH - Brasil, 2003. Disponível em: <https://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-manifesto-2003/>. Acesso em: 12 jun. 2018.

CONSELHO DA EUROPA. **Declaração de Amsterdã**. Amsterdã, 1975.

ICOMOS. **Carta de Burra**. Austrália: ICOMOS, 1980.

_____. **Carta de Veneza**. Veneza: ICOMOS, 1964.

_____. **Declaração de Quebec**. Canadá: ICOMOS, 2008.

FEDECRAIL (*European Federation of Museum & Tourist Railways*). **Carta de Riga**. Letonia: FEDECRAIL, 2005. Disponível em: <https://www.fedecrail.org/common%20download/riga_charter-multiling/carta_de_riga_v10es.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2019.

TICCIH (*The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*). **Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial**. Rússia: TICCIH, 2003. Disponível em: <http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em: 12 jun. 2018.

_____. **Os Princípios de Dublin**. Irlanda: TICCIH, 2011. Disponível em: <https://ticcihbrasil.com.br/cartas/os-principios-de-dublin/>. Acesso em: 03 fev. 2019.

UNESCO. **Conferência de Nara**. Japão: UNESCO, 1994. Disponível em: <https://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=264>. Acesso em: 04 mar. 2018.

1. 3. *Jornais*

Observação: Todos estão localizados em acervo particulares: do Sr. Luiz Francisco Moniz Figueira e do Sr. Marco Antonio Silvestre de Souza. Os jornais se encontram em ordem alfabética por nome do jornal e as matérias em ordem cronológica.

Mais uma vez: poder público assiste calado a aniquilamento da memória. **Gazeta Valenciana**, Valença (RJ), 01 a 07 mar. 2003, n. 340, p. 9.

Demolição de Patrimônio Histórico provoca repúdio. **Gazeta Valenciana**, Valença (RJ), 08 a 14 mar. 2003, n. 341, p. 10.

A demolição da cidadania: o caso de Valença. **Gazeta Valenciana**, Valença (RJ), 08 a 14 mar. 2003, n. 341, p. 10 - 11.

Cartas. **Gazeta Valenciana**, Valença (RJ), 08 a 14 mar. 2003, n. 341, p. 11.

Poder público demole mais um prédio histórico e ameaça todo o entrono da praça Dr. Paulo de Frontin. **Gazeta Valenciana**, Valença (RJ), 22 a 29 mar. 2003, n. 343, p. 2.

A demolição da cidadania: réplica. **Gazeta Valenciana**, Valença (RJ), 22 a 29 mar. 2003, n. 343, p. 2 - 3.

Ministério público pode embargo da obra. **Gazeta Valenciana**, Valença (RJ), 22 a 29 mar. 2003, n. 343, p. 3.

Cartas. **Gazeta Valenciana**, Valença (RJ), 29 mar. a 04 abr. 2003, n. 344, p. 9.

Preservação do patrimônio histórico x empregos. **Gazeta Valenciana**, Valença (RJ), 05 a 11 abr. 2003, n. 345, p. 4.

Demolições: Sônia Mattos falou na câmara de vereadores. **Gazeta Valenciana**, Valença (RJ), 05 a 11 abr. 2003, n. 345, p. 5.

Patrimônio, ministério público, etc.. **Gazeta Valenciana**, Valença (RJ), 24 a 30 mai. 2003, n. 352, p. 2.

Royal, vitória de pirro. **Gazeta Valenciana**, Valença (RJ), 12 a 18 jul. 2003, n. 359, p. 9.

Caso Royal: justiça aprova reconstrução similar e obriga município a inventariar bens culturais. **Gazeta Valenciana**, Valença (RJ), 30 ago. a 05 set. 2003, n. 366, p. 10.

Royal decidiu suspender projeto de instalação em Valença. **Gazeta Valenciana**, Valença (RJ), 25 a 31 out. 2003, n. 374, p. 11.

Amparo as famílias de Lélio e Cistóvão: prosseguindo no inquérito. **O Valenciano** (o decano da imprensa de Marquês de Valença), Marques de Valença (RJ), 27 abr. 1958, n. 1416, p. [ilegível].

DIAS, Marcelo. Mauá terá Memorial do Trem. **Tribuna da Região**, Rio de Janeiro, ano 19, n. 643, p. 1 - 7, set. 2014, caderno geral, p. 8.

FERNANDES, José Pinheiro. **Praças da Rodoviária Princesa da Serra**. [Jornal da região] Valença - RJ. 08 out. 1985.

SIMÃO, Sônia Mautone Rachid. **Tem história na praça**. Valença - RJ: Prefeitura Municipal de Valença/Secretaria do Meio Ambiente, [1993]. Não paginado.

1. 4. *Documentos produzidos por instituições locais*

ABRUZZINI, Gustavo. Nos trilhos da nostalgia. In: **Revista Chafariz**, ano I, n. 03, p. 30 - 31, Valença - RJ, jun. 1992.

CUPELLO, Elizabeth Santos. Preservação como sinônimo de identidade. In: **Revista Chafariz**, ano II, n. 5, p. 4 - 6, Valença - RJ, dez. 1992/fev. 1993.

NOVAES, Adilson Adriano dos Reis. Centro de preservação da memória ferroviária de Valença. In: **Revista Chafariz**, ano II, n. 13, p. 3 - 6, Valença - RJ, fev. 2003.

OLIVEIRA, Rosangela Guimarães de. A cidade ontem... Hoje. In: **Revista Chafariz**, ano I, n. 03, p. 26 - 27, Valença - RJ, jun. 1992.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VALENÇA (RJ). Secretaria de Cultura e Turismo. Serviço do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural. **Inventário dos bens culturais imóveis de Valença** (Orientação: INEPAC - Instituto Estadual do Patrimônio Cultural do Estado do Rio de Janeiro). Valença - RJ, 2003 - 2004 [CD Room].

TJADER, Rogério da Silva. **História de Valença em quadrinhos**. Valença - RJ: Editora Valença S. A., 1998.

1. 5. *Memórias escritas*

SILVESTRE DE SOUZA, Marco Antônio. São José dos Campos - SP: 24/10/2014.
Sr. Marco Antônio é aposentado da Embraer. Valenciano e filho de ferroviário, foi um dos fundadores do Museu Ferroviário de Valença - RJ, criado em 20 de agosto de 2001 no 2º andar da Rodoviária "Princesa da Serra" (originalmente, a Estação Ferroviária de Valença). Possui extenso acervo fotográfico e documentos sobre a História Ferroviária de Valença. Atualmente trabalha com ferromodelismo, projetando e construindo modelos reduzidos de trens, composições, vagões etc.

VICTOR, Sebastião *in memoriam*. Centro, Valença - RJ: 20/08/2014.

Sr. Sebastião Victor era funcionário aposentado da RFFSA. Até o seu falecimento, foi responsável pelo Museu Ferroviário de Valença - RJ, que tem sob sua guarda peças, objetos pessoais dos funcionários e imagens que mantém viva a memória da ferrovia de Valença - RJ.

1. 6. *Fontes manuscritas*

FRANCO, Milton Mendes. **Relatos e desenhos da história do Distrito Barão de Juparanã** (elaborados entre 2001 e 2004). Rua Pedro Correa Macedo, Barão de Juparanã, Valença - RJ. Cedidos pela professora Roseli Sebastiana Moreira da Rocha em 11/11/2012.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VALENÇA (RJ). Secretaria de Comunicação. **Atividades econômicas**. Valença - RJ: [s.n.], [entre 2000 e 2005], não paginado.

SAMPAIO, Julio Cesar Ribeiro. **Anotações das aulas expositivas e leitura dos textos trabalhados na disciplina Políticas de Preservação** (IT 4010). Nova Iguaçu - RJ: PPGPaCS/IM/UFRRJ, 2018, não paginado.

QUADROS demonstrativos das distâncias quilométricas entre as estações da Estrada de Ferro União Valenciana - EFUV. [S.l], [18__]. 2 doc. (3 p.). Orig. Ms. Minutas. Citam-se Desengano, Quirino, Esteves, Valença, Prado, Flores, Rio Bonito, Santa Delfina e Rio Preto. Coleção Rio de Janeiro.

1. 7. *Fontes disponíveis na internet*

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA - ABPF. **Boletim eletrônico da ABPF**, ano IX, nº 103, set. 2011. Disponível em: <http://www.abpf.dreamhosters.com/wp/wp-content/uploads/2015/03/abpfboletim_ setembro2011.pdf>. Acesso em: 08 jan. 2019.

MINAS'S TRAINS. **Blog Minas's Trains**: o remanejamento da maria-fumaça 206, 07 ago. 2013. Disponível em: <http://minasstrains.blogspot.com.br/>. Acesso em: 10 mai. 2017.

2. **Bibliografia**

2. 1. *Livros, Artigos, Revistas e Periódicos*

BOYLAN, Patrick (Editor e Coordenador). **Como gerir um museu**: manual prático. Paris: ICOM - Conselho Internacional de Museus, 2004. Disponível em: <http://unesdoc. unesco.org/images/0018/001847/184713por.pdf>. Acesso em: 11 abr. 2018.

CARSALADE, Flávio de Lemos. A preservação do patrimônio como construção cultural. **Arquitextos**, São Paulo, ano 12, n. 139.03, Vitruvius, dez. 2011. Disponível em:

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.139/4166>. Acesso em: 07 mar. 2019.

CASTRIOTA. Leonardo Barci. **Patrimônio Cultural**: conceitos, políticas, instrumentos. São Paulo: Annablume, 2009.

CASTRO, Sonia Rabello de. **O Estado na preservação de bens culturais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.

CATROGA, Fernando. **Memória, história, historiografia**. Coimbra: Quarteto, 2001.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. Trad.: Teresa Castro. Lisboa - Portugal: Edições 70, 1999.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro. A História como instrumento na identificação dos bens culturais. In: MOTTA, Lia; SILVA, Maria Beatriz Resende. (Org.). **Inventários de identificação**: um panorama da experiência brasileira. Rio de Janeiro: IPHAN, 1998 (Coleção Edições do Patrimônio), p. 41 - 50.

FERRAZ, José Ricardo. **Tramas & Poder**: a industrialização em Valença (1890 - 1920). Rio de Janeiro: Editora Publit, 2014.

FERREIRA, Marieta de Moraes. História oral: velhas questões, novos desafios. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (Org.). **Novos domínios da História**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012, p. 169 - 186.

FIGURELLO, Ana Luiza Ribeiro Garcia. Olhares sobre o Valongo: estudando o patrimônio e a memória nas aulas de História. Disponível em: <http://www.encontro2016.rj.anpuh.org/resources/anais/42/1471202941_ARQUIVO_AnaLuizaRibeiroGarciaFigurello.pdf>. Acesso em: 23 mar. 2019.

FRAZÃO, Idemburgo; LIMA, Jacqueline; ROCHA, José Geraldo da. **Cantos de cultura, identidade e memória em Ipiabas e Conservatória**. Salvador - BA: Pontocom, 2014.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. Os limites do patrimônio. In: LIMA FILHO, Manuel Ferreira; BELTRÃO, Jane Felipe; ECKERT, Cornelia (Orgs.). **Antropologia e patrimônio cultural**: diálogos e desafios contemporâneos. Blumenau - SC: ABA | Nova Letra, 2007.

GUARINELLO, Norberto Luiz. História antiga e memória social. In: _____. **História antiga**. São Paulo: Editora Contexto, 2013.

HALBAWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Edições Vértice, 1990.

HOBSBAWM, Eric. **A era do capital (1848 - 1875)**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1982.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. In: **Dossiê Herança Industrial - IPHAN**, n. 4, mar./abr., 2006.

_____. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização**: problemas teóricos de restauro. Cotia - SP: Ateliê Editorial, 2008.

LE GOFF, Jacques. Memória. In: _____. **História e memória**. Campinas - SP: Editora da Unicamp, 1990, p. 423 - 483.

LYRA, Cyro Corrêa. **Documenta histórica dos municípios do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro - RJ: Editora Documenta Histórica, 2006.

MELLO E SILVA, Leonardo Gomes. Patrimônio industrial: passado e presente. **Patrimônio Revista Eletrônica do IPHAN**, Brasília - DF, v. 4, 2006. Disponível em: <http://www.labjor.unicamp.br/patrimonio/materia.php?id=164>. Acesso em: 23 fev. 2019.

MELO FRANCO, Afonso Arinos de. Século XIX. In: **Desenvolvimento da civilização material no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Topbooks, 2005, p. 121 - 150.

MOTTA, Lia; SILVA, Maria Beatriz de Resende (Orgs.). **Inventário de identificação**: um panorama da experiência brasileira. Rio de Janeiro: IPHAN, 1998 (Coleção Edições do Patrimônio).

MUSEU DA PESSOA; LOPEZ, Immaculada. **Memória social**: uma metodologia que conta histórias de vida e o desenvolvimento local. São Paulo: Museu da Pessoa/SENAC - SP, 2008. Disponível em: <www.museudapessoa.net>. Acesso em: 13 jun. 2017.

NAJJAR, Jorge. Educação patrimonial e identidade: algumas questões em debate. In: CARNEIRO, Waldeck *et al* (Orgs.). **Movimentos instituintes em educação**: políticas e práticas. Niterói - RJ: Intertexto, 2010, p. 141 - 153.

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. In: **Anos 90**, Porto Alegre - RS, v. 15, n. 27, 2008, p. 233 - 255.

NORA, Pierre. Entre a história e a memória: a problemática dos lugares. In: **Projeto História** - Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História do Departamento de História da PUC - SP, São Paulo, n. 10, dez., 1993, 7 - 28.

OLIVEIRA, Marcos Leandro Silva. A utilização do patrimônio industrial como fator dinamizador do Sul Catarinense. In: **Turismo & Sociedade**. Curitiba - PR, v. 5, n. 1, p. 164 - 182, abr. 2012.

PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. O patrimônio cultural e a materialização das memórias individuais e coletivas. In: **Patrimônio e memória**. São Paulo, UNESP – FCLAs – CEDAP, v. 3, n. 1, 2007, p. 87 - 100.

PEARCE, Susan M.. Objects as meaning; or narrating the past (Objetos como significado; ou narrando o passado. Traduzido para fins de estudo por Patrícia Reinheimer). In: **Interpreting objects and collections**. London: Routledge, 1994.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento e silêncio. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, 1989, p. 3 - 15.

_____. Memória e identidade social. In: **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, v 5, n. 10, 1992, p. 200 - 212.

PORTELLA FILHO, Fernando Cotta (Org.). **Guia cultural do vale do café**. Rio de Janeiro - RJ: Cidade Viva, 2013.

REINHEIMER, Patrícia. **Da seda à chita**: Seropédica como espaço de observação empírica dos processos de produção e reprodução de memória e identidades regionais (Projeto de Pesquisa). Rio de Janeiro: UFRRJ/FAPERJ, 2012.

RHODEN, Luiz Fernando. Inventário de bens culturais no Rio Grande do Sul. In: MOTTA, Lia; SILVA, Maria Beatriz de Resende (Orgs.). **Inventário de identificação**: um panorama da experiência brasileira. Rio de Janeiro: IPHAN, 1998 (Coleção Edições do Patrimônio), p. 107 - 113.

RICOEUR, Paul. O esquecimento. In: _____. **Memória, história e esquecimento**. Campinas - SP: Editora da Unicamp, 2007, p. 423 - 462.

ROCHA, Thaíse Sá Freire. Refletindo sobre memória, identidade e patrimônio: as contribuições do programa de Educação Patrimonial do MAEA-UFJF. In: **XVIII Encontro Regional** (AMPUH-MG), 2012.

SILVA, Sidney Pereira da. História regional: ocupação e formação da Vila de Valença, Província do Rio de Janeiro - 1823. **Saber Digital**: **Revista Eletrônica do CESVA**. Valença - RJ, n. 1, 2008. p. 138 - 158. Disponível em: <http://www.faa.edu.br/revista/v1_n1_art08.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2013.

TOMAZ, Paulo Cesar. A preservação do patrimônio cultural e sua trajetória no Brasil. In: **Revista Fênix** (História e Estudos Culturais). Universidade Presbiteriana Mackenzie, v. 7, ano 7, n. 2, p. 1 - 12, mai/ago., 2010. Disponível em: <http://www.revistafenix.pro.br/PDF23/ARTIGO_8_PAULO_CESAR_TOMAZ_FENIX_MAIO_AGOSTO_2010.pdf>. Acesso em: 11 abr. 2018.

TRAJANO FILHO, Wilson. Patrimonializazão dos artefatos culturais e redução dos sentidos. In: SANSONE, Livio (Org.). **Memórias da África**: patrimônios, museus e políticas das identidades. Salvador - BA: EDUFBA, 2012, p. 11 - 40.

VALLE, Carlos Guilherme do. Identidade e subjetividade. In: LIMA, Antonio Carlos de Souza (Coord.). **Antropologia e direito**: temas antropológicos para estudos jurídicos. Brasília - DF; Blumenau - SC: ABA | LACED | Nova Letra, 2012, p. 86 - 93.

2. 2. *Monografias, Dissertações e Teses consultadas*

ALENCAR, Carolina Pena de. **Trilhando memórias**: reflexões acerca das identidades dos trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. 2012, 137 f., Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, Rio de Janeiro, 2012.

BARTCUS, Aline Zandra Vieira. **Memória e patrimônio ferroviário**: estudo sobre o museu da Companhia Paulista em Jundiaí - SP. 2012, 148 f., Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual Paulista - UNESP, Assis - SP, 2012.

BETEMPS, Leandro Ramos. **A Colônia Francesa de Pelotas e seus acervos culturais**: memória, história e etnia. 2009, 232 f., Dissertação (Mestrado em Memória Social e Patrimônio Cultural) – Universidade Federal de Pelotas - UFPel, Pelotas - RS, 2009.

CAMPOS, Bruno Nascimento. **Tropas de aço**: os caminhos de ferro no sul de Minas (1875 - 1902). 2012, 132f., Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de São João del-Rei - UFSJ, São João del-Rei - MG, 2012.

CARMO, Mônica Elisque do. **Trilhos e memória**: preservação do patrimônio ferroviário em Minas Gerais. 2014, 179 f., Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável) – Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG, Belo Horizonte, 2014.

CARVALHO, Maria Cecília de Alvarenga. **Memória social e patrimônio ferroviário em Além Paraíba - MG**. 2010, 159 f., Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte - MG, 2010.

FINGER, Anna Eliza. **Um século de estradas de ferro**: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2013, 465 f., Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília - UnB, Brasília, 2013.

LINS, Ana Paula Mota de Bitencourt da Costa. **As ferrovias como Patrimônio Cultural Mundial**: os Estados-partes, a UNESCO e o valor universal excepcional. 2015, 228 f., Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco - UFPE, Recife - PE, 2015.

MATOS, Lucina Ferreira. **Estação da memória**: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro. 2010, 153 f., Dissertação (Mestrado em História, Política e Bens Culturais) – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil - CPDOC/FGV, Rio de Janeiro, 2010.

MEDEIROS, Eriknatan Clementino. **Estação Quirino**: história, memória e o significado do trem para os moradores de Quirino [interior de Valença - RJ]. 2014, 143 f., Monografia (Graduação em História) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ, Seropédica - RJ, 2014.

MORAIS, Sérgio Santos. **A arquitetura das estações ferroviárias da Estrada de Ferro Central do Brasil no século XIX (1858 - 1900)**. 2002, 198 f., Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – UFRJ/FAU/PROARQ, Rio de Janeiro - RJ, 2002.

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha**: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina (1955 - 1974). 2000, 346 f., Tese (Doutorado em História Contemporânea: Economia e Sociedade) – Universidade Federal Fluminense - UFF, Niterói - RJ, 2000.

POZZER, Guilherme Pinheiro. **A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas**: estrutura simbólica transformadora da cidade (1872 - 2002). 2007, 285 f., Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP, Campinas - SP, 2007.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O IPHAN e o patrimônio ferroviário**: a memória ferroviária como instrumento de preservação. 2014, 177 f., Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, Rio de Janeiro, 2014.

RABELLO, Andréa Fernandes Consídera Campagnac. **Os caminhos de ferro da Província do Rio de Janeiro**: ferrovias e café na 2ª metade do século XIX. 1996, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense - UFF, Niterói - RJ, 1996.

ROCHA, Roseli Sebastiana Moreira da. **A chegada dos trens em Valença e a participação dos Nogueira da Gama**. 2006, 38 f., Monografia (Pós-Graduação em História Social) – Departamento de História, Universidade Severino Sombra - USS, Vassouras - RJ, 2006.

SILVA, Raphael Castelo Branco da. **A política de erradicações de ramais antieconômicos na ditadura civil-militar**: o caso da Estrada de Ferro Rio d'Ouro. 2018, 88 f., Monografia (Graduação em História) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ, Seropédica - RJ, 2018.

SILVA, Ricardo dos Santos. **Nos trilhos do capital**: a ferrovia no processo de integração do Norte de Minas Gerais às relações capitalistas de produção. 2011, 114 f., Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Social) – Universidade Estadual de Montes Claros - UNIMONTES, Montes Claros - MG, 2011.

STUERMER, Cristine Machado. **Reconversão do patrimônio industrial e os valores contemporâneos**. 2010, 172 f., Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo - SP, 2010.

2. 3. *Obras de Referência*

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Atlas do transporte** - 1ª Edição. Brasília: CNT, 2006.

_____. **O sistema ferroviário brasileiro**. Brasília: CNT, 2013 (Coleção transporte e economia).

FERREIRA, Luiz Damasceno. **História de Valença** - 2ª Edição. Rio de Janeiro: Empreza Grafhica Editora, 1978.

INSTITUTO BRASILEIRO DE MUSEUS - IBRAM. **Guia dos museus brasileiros**. Brasília - DF: Instituto Brasileiro de Museus - IBRAM | Ministério da Cultura - MinC, 2011.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. Transporte ferroviário de cargas no Brasil: gargalos e perspectivas para o desenvolvimento econômico e regional. In: _____. **Comunicados do IPEA**. Brasília - DF: IPEA, n. 50, 2010 – (Série: Eixos do desenvolvimento brasileiro).

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO - IPHAE. **Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul**: inventário das estações (1874 - 1959). Porto Alegre - RS: Palotti, 2002.

INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Guia dos bens tombados pelo Estado do Rio de Janeiro** - 2ª Edição. (Coord. Editorial Dina Lerner e Marcos Bitencourt). Rio de Janeiro: INEPAC, 2012.

IÓRIO, José Leoni. **Valença de ontem e hoje**. Juiz de Fora - MG: Companhia Dias Cardoso - Ed.: 1953.

JUNQUEIRA, Isabel de Souza Lima. Os caminhos do café no Vale do Paraíba. In: INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL - INEPAC. **Pesquisa histórica e banco de dados**: ouro, café, açúcar, sal. [*Projeto Inventário de Bens Culturais Imóveis*]. Rio de Janeiro: INEPAC, 2004, p. 41 - 70.

NOVAES, Adilson Adriano dos Reis. Os caminhos antigos no território fluminense. In: INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - INEPAC. **Inventário das fazendas do Vale do Paraíba Fluminense** - Tomo I. Rio de Janeiro: Instituto Cultural Cidade Viva | Secretaria de Estado de Cultura, 2008, p. 53 - 78.

RAPOSO, Ignácio. **História de Vassouras** - 2ª Edição. Niterói - RJ: Secretaria do Estado do Rio de Janeiro de Educação e Cultura - SEEC-RJ | Departamento de Cultura | Instituto Estadual do Livro, 1978 [1935].

SANT'ANNA, Márcia. Preservação como prática: sujeitos, objetos, concepções e instrumentos. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano;

THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de patrimônio cultural** - 1ª Edição. Rio de Janeiro; Brasília: IPHAN/DAF/COPEDOC, 2015.

SECRETARIA DE ESTADO DE CULTURA DO RIO DE JANEIRO - SEC / INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL - INEPAC. **Inventário de identificação de bens culturais do sistema ferroviário do Estado do Rio de Janeiro**: Linha Centro. [S.l.]: INEPAC, [entre 2005 e 2013]. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/modules.php?name=InventarioFerro>. Acesso em: 06 mar. 2014.

_____. **Pesquisa histórica e banco de dados**: ouro, café, açúcar, sal. [Projeto Inventário de Bens Culturais Imóveis]. Rio de Janeiro: INEPAC, 2004.

SILVA, Annibal Affonso Magalhães da. **O legado dos trilhos**: inventário das estradas de ferro em Rio das Flores. Rio das Flores - RJ: Edição do Autor, 2011.

_____. **Inventário arquitetônico das ferrovias de Valença - RJ**. Valença - RJ: Edição do Autor, 2019 (Programa Territórios Culturais / Favela Criativa - Rio de Janeiro).

SIMÕES, Manoel Ricardo. **Atlas Geográfico do Estado do Rio de Janeiro**: Comentários e observações. Mesquita - RJ: Editora Entorno, 2010.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO - UNIFESP; FOPPA, Daniela (Comp. e Org.). **Manual de normalização de trabalhos acadêmicos**. Diadema - SP: Biblioteca UNIFESP, *Campus* Diadema, 2011. Disponível em: <http://www.unifesp.br/home_diadema/biblioteca.html>. Acesso em: 13 jun. 2013.

2. 4. *Livros e artigos com o tema ferrovia e trem consultados*

BLAINEY, Geoffrey. Nobre vapor. In: _____. **Uma breve história do mundo** [versão brasileira da editora]. São Paulo - SP: Editora Fundamento Educacional, 2011, p. 251 - 263.

BRASIL. Superintendência de Patrimônio. Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário - PRESERFE. **Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas**. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá**: empresário do Império. São Paulo - SP: Companhia das Letras, 1995.

CAMARA, Bernardo. Em dia ferrovias. In: **Revista de História da Biblioteca Nacional**, Rio de Janeiro, n. 53, p. 27 - 29, fev., 2010.

CAMPOS, Eduardo. **Estrada de Ferro de Baturité**: história e ação social [Conferência realizada a 26/03/1982, em Baturité, na sessão comemorativa dos 100 anos da estação ferroviária da cidade]. Baturité - CE: [s.n.], 1982.

CARPEGEANI, Cleuza Barbosa de Freitas; REZENDE FILHO, Cyro de Barros. Caminho das tropas: a importância da preservação histórica e cultural como meio de preservação ambiental no Vale do Paraíba. **Revista Ciências Humanas**. Universidade de Taubaté - UNITAU, Taubaté - SP, v. 1, n. 1, 2009. Disponível em: <http://www.unitau.br/revista humanas>. Acesso em: 06 mar. 2014.

COELHO, Eduardo José de Jesus. Fim da tração a vapor na Estrada de Ferro Central do Brasil [Parte I e II]. In: **Revista Ferroviária**, out. 1993.

COELHO, Eduardo José de Jesus; SETTI, João Bosco. **A era diesel na Estrada de Ferro Central do Brasil**. Rio de Janeiro - RJ: Associação de Engenheiros Ferroviários - AENFER, 1993.

DREIFUSS, René Armand. **1964, a conquista do estado**: ação política, poder e golpe de classe. Petrópolis - RJ: Editora Vozes, 1981.

FIGUEIRA, Manuel Fernandes. **Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brazil**. [Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas]. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

FREIRE, Maria Emília Lopes *et al*. Patrimônio ferroviário: memória ou esquecimento? Abordagem conceitual no processo de valoração do patrimônio ferroviário em Pernambuco. In: **The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage - TICCIH**, 2012, São Paulo - SP, v. único. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_patrimonio_ferroviario.pdf>. Acesso em: 14 jan. 2018.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Um dia o trem passou por aqui** - a história e as estórias dos trens de passageiros no Estado de São Paulo e as saudades que eles deixaram. São Paulo: Editora Studio4, 2001.

_____. Na mente e no coração. In: VASQUEZ, Pedro Karp (Org.). **Caminhos do trem**. [Volume 3: Locomotivas e vagões]. São Paulo: Duetto Editorial, 2008, p. 58 - 66.

GORNI, Antonio Augusto; OLIVEIRA, Luiz Henrique Werneck de. **A eletrificação nas ferrovias brasileiras**. São Vicente - SP: [s.n.], 2009.

GUIMARÃES, Benício Domingos. **O vapor nas ferrovias do Brasil**. Petrópolis - RJ: Editora Gráfica Jornal da Cidade Ltda., 1993.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma**: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. O significado da ferrovia no cotidiano da vida interiorana. In: **O público e o privado**. Ceará, n. 2, p. 37 - 45, jul./dez., 2003. Disponível em:

<www.politicasuece.com/v6/admin/publicacao/mapps_Gisafran_34.pdf>. Acesso em: 06 mar. 2013.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial | FAPESP | Secretaria da Cultura, 1998.

LIMA, Vivi de Fernandes de. Legado de ferro. In: **Revista de História da Biblioteca Nacional**, Rio de Janeiro, n. 53, p. 16 - 24, fev., 2010.

LINARDI, Fred. Ferrovia Transiberiana. In: **Revista Aventuras na História**, São Paulo, Edição 79, p. 14 - 15, fev., 2010.

MAIA, Andréa Casa Nova. A imagem da capa. In: **Revista de História da Biblioteca Nacional**, Rio de Janeiro, n. 53, p. 4, fev., 2010.

MARTINS, Luiz Dodsworth. **Presença de Paulo de Frontin**. Rio de Janeiro - RJ, São Paulo - RJ: Livraria Freitas Bastos S.A., 1966.

MELO, Demian Bezerra de. O golpe de 1964 e meio século de controvérsias: O estado atual da questão. In: _____ (Org.). **A miséria da historiografia**: uma crítica do revisionismo contemporâneo. Rio de Janeiro: Consequência, 2014.

MÜLLER, Christine. Vilas ferroviárias do século XX: patrimônio histórico. In: **XXIII Simpósio Nacional de História da ANPUH**, Anais do XXIII Simpósio Nacional de História - História: guerra e paz, Londrina - PR: ANPUH, 2005. Disponível em: <http://anpuh.org/anais/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S23.1154.pdf>. Acesso em: 06 mar. 2014.

PAULA, Dilma Andrade de. As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais. In: **II Congresso de História Ferroviária**, Aranjuez, 2001 (a). Disponível em: <http://www.docutren.com/ HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/22.pdf>. Acesso em: 06 mar. 2014.

_____. Do “trem do almoço” e de outros trens. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**, Ano 24, p. 75 - 92, [4º trimestre], 2001 (b). Disponível em: <http://www.antp.org.br__5dotSystem_download_dcmDocument_2013_01_10_C77650B1-64BB-4314-9ED6-8B35FB60D254>. Acesso em: 31 out. 2014.

_____. Estado e aparelhos privados de hegemonia na supressão de ramais ferroviários (1964 - 1974). In: **XXII Simpósio Nacional de História da ANPUH**: História, acontecimento e narrativa, João Pessoa - PB: ANPUH, 2003. Disponível em: <http://anpuh.org/anais/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S22.173.pdf>. Acesso em: 06 jan. 2014.

_____. O futuro traído pelo passado: a produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras. In: FENELON, Déa Ribeiro *et al* (Orgs.). **Muitas memórias, outras histórias**. São Paulo - SP: Editora Olho d'Água, Capes, PROCAD, 2004.

_____. 154 anos de ferrovias no Brasil: para onde caminha esse trem? **História Revista** (UFG), Goiânia, v. 13, n. 1, p. 45 - 69, jan./jun., 2008. Disponível em: <http://www.revistas.ufg.br/index.php/historia/article/view/5413>. Acesso em: 06 mar. 2014.

PEREZ, Regina. **Inventário das locomotivas a vapor no Brasil**: memória ferroviária. [versão para o inglês: Steve Yolen]. Rio de Janeiro: Notícia & Cia., 2006.

REDOL, Alves. Cem anos de caminhos de ferro na literatura portuguesa. In: ABRAGÃO, Frederico de Quadros. **O caminho de ferro na literatura portuguesa**. Lisboa: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1956.

RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro**: o resgate de sua memória. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo (1870 - 1940)**: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1981.

SALCEDO, Rosio Fernández Baca *et al*. EFNOB Km 0/Bauru - SP: Centro de Memória e Informação Virtual. In: **VI Colóquio latino americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial** (TICCIH), 2012, São Paulo - SP. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_patrimonio_ferroviario.pdf>. Acesso em: 14 jan. 2018.

SECRETARIA DE ESTADO DE CULTURA DO RIO DE JANEIRO - SEC / INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL - INEPAC. **O transporte ferroviário no Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: INEPAC, [entre 2005 e 2010].

SETTI, João Bosco. **Ferrovias no Brasil**: um século e meio de evolução. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.

SOUZA, João Márcio Dias de. Tipologias arquitetônicas nas estações da Estrada de Ferro Sorocabana. In: VI Colóquio latino americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial, 2012, São Paulo - SP. **Anais**..., São Paulo - SP: The international committee for the conservation of the industrial heritage (TICCIH), 2012. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t1_tipologias_arquitetonicas.pdf>. Acesso em: 23 ago. 2017.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da engenharia ferroviária no Brasil**. Rio de Janeiro: Notícia & Cia., 2011.

THOMÉ, Nilson. **Trem de ferro**: a ferrovia no Contestado. Florianópolis - SC: Lunardelli, 1983.

VASCONCELLOS, Maximiliano de. **Vias brasileiras de comunicação**: a Estrada de Ferro Central do Brasil - Linha Auxiliar. Rio de Janeiro - RJ: Editores Pimenta de Mello & Cia., 1928.

VASQUEZ, Pedro Karp (Org.). **Caminhos do trem**: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil [Volume 1: Origens]. São Paulo: Duetto Editorial, 2008.

_____. **Caminhos do trem**: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil [Volume 2: As grandes ferrovias]. São Paulo: Duetto Editorial, 2008.

_____. **Caminhos do trem**: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil [Volume 3: Locomotivas e vagões]. São Paulo: Duetto Editorial, 2008.

_____. **Caminhos do trem**: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil [Volume 4: A conquista do território]. São Paulo: Duetto Editorial, 2008.

_____. **Caminhos do trem**: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil [Volume 5: Profissão ferroviário]. São Paulo: Duetto Editorial, 2008.

_____. **Caminhos do trem**: apogeu, decadência e retomada da ferrovia no Brasil [Volume 6: De volta aos trilhos]. São Paulo: Duetto Editorial, 2008.

2. 5. *Rede Mundial de Computadores - WWW*

BRASIL. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). **Histórico**. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>. Acesso em: 20 jan. 2018.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <https://www.estaçoesferroviarias.com.br>. Acesso em datas diferentes entre 2013 e 2019.

_____. Linha de Jacutinga. São Paulo, atualizado em 09/04/2011. In: **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <www.estacoesferroviarias.com.br/trens_rj/jacutinga.htm>. Acesso em datas diferentes entre 2014 e 2019.

_____. Trem Azul (Miguel Pereira - RJ). In: **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_rj/migpereira.htm>. Acesso em: 14 out. 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ESTATÍSTICA E GEOGRAFIA - IBGE. **Cidades**: histórico de Valença. Rio de Janeiro: Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/

painel.php?codmun=330610&search=Rio%20de%20Janeiro|Valen%C3%A7a#historico>. Acesso em: 12 jun. 2017.

TICCIH (*The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*). **Atividades TICCIH**, 2018. Disponível em: <http://ticcih.org/activities/>. Acesso em: 12 jun. 2018.

3. **Filmografia**

1º Centenário de Marquês de Valença - RJ. Direção: Romulo Rios. [Documentário], 29 de setembro de 1957. 00:09:36mim. Arquivo do autor.

A história das ferrovias no Brasil. Produção: Globo/EPTV. [Documentário], exibido no Globo Repórter dia 06 de abril de 2012. Arquivo dos estúdios Globo/EPTV. Disponível em: <http://www.youtube.com/watch?v=j-5uOoJ9QVk>. Acesso em: 18 fev. 2014.

4. **Arquivos e Bibliotecas Pesquisados**

Rio de Janeiro - RJ

Biblioteca Nacional (e o sítio https://www.bn.gov.br/)
Biblioteca Particular do Raphael Castelo Branco da Silva

Acervo da Secretaria de Patrimônio da União - SPU
1º Contato via [sturj@planejamento.gov.br] em 03/01/2018 e retorno em 28/03/2018
Ana Maria Soares Batista Soares [ana.soares@planejamento.gov.br]

Valença - RJ

Acervo fotográfico do Sr. Fábio Geraldo Fontes
Acervo fotográfico do Sr. Marco Antonio Silvestre de Souza
Acervo Particular do Sr. Luiz Francisco Moniz Figueira
Acervo Particular do Sr. Milton Mendes Franco
Acervo Particular da Prof.ª Roseli Sebastiana Moreira da Rocha
Biblioteca Popular Municipal Dom Pedro II, Valença - RJ
Câmara Municipal de Valença (RJ)
Centro de Preservação da Memória Ferroviária de Valença (RJ) "Museu Ferroviário"
União Valenciana para Preservação Ferroviária - UVAFER

Rio das Flores - RJ

Acervo Particular do Arquiteto Annibal Affonso Magalhães da Silva

Vassouras - RJ

Prefeitura Municipal de Vassouras (RJ)

DNIT (Sobre o trecho em Vassouras - RJ)

Governador Portella, Miguel Pereira - RJ

Museu Ferroviário de Governador Portella
Coleção do Sr. Sebastião Deister

Paracambi - RJ

Biblioteca Particular do Professor José Henrique

Seropédica - RJ

Biblioteca do Colégio Estadual Presidente Dutra

Santa Rita de Jacutinga - MG

Setor do Patrimônio da Prefeitura Municipal de Santa Rita de Jacutinga - MG
Matheus Figueiredo (sítio Trem da Serra do Rio de Janeiro)

Juiz de Fora - MG

Unidade Regional de Juiz de Fora - MG da antiga RFFSA (atualmente DNIT)
Museu Ferroviário de Juiz de Fora e Fundação Cultural Alfredo Ferreira Lage

Anexos

Anexo A – Decreto n. 107, de 02/08/2002

Anexo B – Lei n. 1.471, de 02/09/1987

Anexo A - **Decreto n. 107, de 02/08/2002**

Estado do Rio de Janeiro
Prefeitura Municipal de Valença
Procuradoria Municipal

DECRETO Nº 107, de 02 de agosto de 2002

Dispõe sobre as licenças de obra ou demolição em imóveis construídos até 31 de dezembro de 1950.

O Prefeito Municipal de Valença, Estado do Rio de Janeiro, no uso de suas atribuições legais e,

Considerando a necessidade de proteger o patrimônio histórico e cultural do Município de Valença;

Considerando que se encontra criado o Serviço do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Município de Valença, através da Lei Municipal 1733/96, devidamente regulamentado pelo Decreto 034 de 04 de abril de 2002;

Considerando que compete ao Serviço do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Município de Valença relacionar os bens imóveis para efeito de tombamento, conforme previsão do art. 2º, § 2º da mesma Lei, bem como formular diretrizes a serem obedecidas na política de preservação visando o binômio cultura e turismo, bem como a avaliação do valor histórico, arquitetônico, artístico e cultural dos bens móveis e imóveis construídos do longo da história de Valença;

Considerando a demanda de tempo para que o Serviço do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Município de Valença possa elaborar os estudos necessários para a implantação da política de preservação;

Considerando, finalmente, que nesse interregno possam vir a ser solicitadas intervenções e demolições de imóveis que são potencialmente de valor histórico, arquitetônico, artístico e cultural do Município,

DECRETA

Art. 1º - Toda e qualquer licença de obra ou demolição em imóveis construídos até a data de 31 de dezembro de 1950, deverá ser submetida à apreciação do Serviço do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Município de Valença.

Parágrafo único – Quaisquer pedidos de obra ou demolição que se encontrem em curso junto à Prefeitura Municipal, deverão ser imediatamente submetidos à apreciação do Serviço, para que este emita parecer quanto à intervenção pleiteada.

Art. 2º - O parecer técnico do Serviço do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Município de Valença, deverá ser acompanhado de parecer do Conselho Consultivo da Cultura, do Patrimônio Histórico e Artístico do Município de Valença.

Art. 3º - Ao Serviço do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Município de Valença é dado prazo de 02 (dois) anos, a contar da data da publicação do presente Decreto, para realizar os estudos de preservação do Patrimônio Histórico do Município.

Art. 4º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação;

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito, em 02 de agosto de 2002

REGISTRE-SE; PUBLIQUE-SE; E CUMPRA-SE

LUIZ ANTONIO DA COSTA CARVALHO CORREA DA SILVA
Prefeito

Anexo B - **Lei n. 1.471, de 02/09/1987**

Câmara Municipal de Valença

ESTADO DO RIO DE JANEIRO

LEI Nº 1.471

DE 02 de setembro de 1987.

EMENTA: Cria a área especial de proteção cultural de Conservatória e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIAL DE VALENÇA, D É S O L V E:

ART. 1º - Fica cridda a Área Especial de Proteção Cultural de Conservatória - AP. CON que abrange a Vila de Conservatória, sede do Distrito do mesmo no Município de Valença, com a finalidade de preserver o conjunto urbanístico e arquitetônico tradicional ali formado historicamente e o quadro natuel que o envolve e integra a sua paisagem,bem como das fazendas e imóveis e conjuntos descritos no anexo, fora do contexto urbano.

PARÁGRAFO ÚNICO - A AP. CON é constituída por todos os imóveis voltados para as ruas Monsenhor P. Liberotto, Pascoal Libroloto Velato , Santo Antonio, Dr. Luiz de Almeida Pinto, Evengelino Nóbrega, Osvaldo Fonseca, Pedro Gomes e das Flores, para as proças Getúlio Vargas e Caterina Guaglio e para a travessa Professora Geralda Fonseca, para a rua lateral ao Colégio Medianeira em direção ao túnel, bem como pelas encostas de cobertura vegetal que cercam a Vila, devendo a descrição de suas delimitações físicas ser objeto de Decreto específico do Poder Executivo.

ART. 2º - A Área Especial de Proteção Cultural de Conservatória - AP. CON fica dividida nas três zonas seguintes, não necessariamente contínuas, e cujas delimitações serão descritas nos termos do art. 1º:

I - Zona Urbana de Preservação - ZUP

II - Zona Urbana de Renóvação - ZUR

III - Zona de Proteção Paisagística - ZPP

IV - Zona Rural de Preservação - ZRP

ART. 3º - A Zona Urbana de Preservação - ZUP é intregada pelos imóveis das ruas Pascoal Velato, Santo Antônio, Dr. Luiz de Almeida Pinto, Osvaldo Fonseca, Pedro Gomes e rua lateral ao Colégio Medianeira em direção ao túnel; Trav. Professora Geralda Fonseca; Praça Getúlio Vargas e Caterina Guaglio indicados na coluna ZUP do quadro anexo, que é parte integrante deste lei.

§ 1º - Na ZUP será mantidas as características, artísticas e decorativas que compõem os conjuntos das fachadas,dos telhados das edificações situadas excetuadas exceto nos casos especificados no parágrafo 2º.

§ 2º - Na ZUP as edificações poderão ser modificadas desde que haja, exclusivamente, para recuperar os elementos arquitêtonicos, artísiticos e decorativos que anteriormentecompunham o conjunto original de fachadas e coberturas.

§3º - Quaiquer obras, acréscimos, reformas, pinturas, ou construção de edículas em terrenos da ZUP serão objeto de aprovação especial pela Prefeitura Municipal de Valença que, em qualquer caso, deverá ser informada por parecer técnico do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural - INEPAC, da Secretaria de Estado de Ciência e Cultura.

ART. 4ºA Zona Urbana de Renovação ZUR é integrada pelos imóveis das ruas: Monsenhor P.Liberoto, Pascoal Velato, Santo Antônio, Dr. Luiz de Almeida Pinto, Osvaldo Fonseca, Pedro Gomes das Flores e rua lateral ao Colégio Medianeira em direção ao túnel, praças Getúlio Vargas, Catarina Guaglia e Travessa Professora Geralda Fonseca indicados na coluna ZUR do quadro anexo referido no artigo 3º.

§ 1º - Na ZUR qualquer edeficação a ser erguida deverá obedecer a projeto que a integre no conjunto arquitêtonico qual pertence, obedecendo a altura máxima de 6,50(seis metros e cinquenta centímetros)incluídos todos os elementos construídos.

§ 2º- Na ZUR os projetos de novas edificações serão objeto de aprovação especial pela Prefeitura Municipal de Valença, que, em qualquer caso, deverá ser informado por parecer técnico do Instituto Estadualde Patrimônio Cultural INEPAC, da Secretaria de Estado de Ciências e Cultura.

ART.5º-A Zona de Proteção Paisagística é integrada pelos terrenos que constituem as encostas das elevações que, envolvendo o núcleo urbano histórivo de Conservatória, constituem sua moldura verde.

1º - A ZPP, cujas delimitações serão descritas nos termos do art. 1º fica compreendida entre as linhas de cumeada das elevações que cercam a Vila de Conservatória e as divisas posteriores dos lotes situados nas ruas Antônio Dr. Luiz de Almeida Pinto, Pedro Gomes e das Flores.

§ 2º - Na ZPP são proibidas quaisquer edificações que não sejam indispensável à manutenção de cobertura vegetal, à captação d'água ou às atividades econômicas agropecuárias, devendo em qualquer caso ser objeto de aprovação especial pela Prefeitura Municipal de Valença devidamente informada por parecer técnico do Instituto Estadual de Patrimônio Cultural - INEPAC, da Secretaria de Estado de Ciência e Cultura.

ART. 6ºA Zona Rural de Preservação é integrada pelos seguintes imóveis e conjuntos:Fazendas Veneza, São José, Paraíso, São Pedro dos Rochedos, São Paulo, São Fernando, São Lourenço, Santa Bárbara, São Marcelo, Destino, Boa Vista, Cantagalo, Cachoeira, Florença, Olaria e São Domingos; Túnel do Capoeirão; Ponte dos Arcos e as antigas estações da Rêde Ferróviaria de Pedro Carlos e Pulo de Almeida.

§ 1º - Na ZRP serão mantidas as características artísticas e decorativas que compõem osconjuntos das fachadas e dos telhados das edificações ali situadas.

§ 2º - Na ZRP as edificações poderão ser modificadas desde que para a exclusiva recuperação dos elementos arquitêtonicos, artísticos e decorativos que anteriormente compunham o conjunto original.

ART. 7º – Em toda a Área Especial de Proteção Cultural de Conservatória AP. CON. somente serão admitidos os usos e atividades compatíveis com a função de administração local e moradia tais como sede de administração distrital e conexos:residências unifamiliares;pensões;hotéis e similares; igreja;padaria; leiteria; açougue, venda e quitanda , escolas, colégios e outros estabelecimentos de ensino local;bazar e papelaria;barbearia, cabelereiro e demais serviços de higiene pessoal; confeitaria, museu, galeria de arte, posto de gasolina e outros que seriam objeto de licenciamento especial da Prefeitura Municipal.

ART. 8º – Em toda área Especial de Proteção Cultural de Conservatória – AP. em nenhum caso serão admitidos demolições sem prévia aprovação especial da Prefeitura Municipal de Valença, que, em qualquer caso, deverá ser informada por parecer técnico do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural – INEPAC, da Secretaria de Estado de Ciência e Cultura

ART. 9º – A presente Lei, entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

SALA DAS SESSÕES em 02 de setembro de 1987.

César Capobianco

CESAR CAPOBIANCO = PRESIDENTE

Haroldo da Silva Mancebo

HAROLDO DA SILVA MANCEBO = VICE-PRESIDENTE.

Nely Machado Gonçalves

NELY MACHADO GONÇALVES – PRIMEIRO SECRETÁRIO.

Maria Isabel de O. Lima

MARIA ISABEL DE OLIVEIRA LIMA – SEGUNDA SECRETÁRIA.

USANDO das atribuições em que me são conferidas S A N C I O N O a presente Lei. Extraiam-se cópias para as devidas publicações.

GABINETE DO PREFEITO, em 02/09/87