

## **O Patrimônio Ferroviário de Valença [RJ]: resistência aos apagamentos**

DOI: 10.20396/labore.v16i00.8669886

**João Batista de Freitas Neuberger**

<https://orcid.org/0000-0003-1282-7403>

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro / Seropédica [RJ] Brasil

**Ana Paula Ribeiro de Araujo**

<https://orcid.org/0000-0002-3255-4214>

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro / Seropédica [RJ] Brasil

### RESUMO

Este trabalho apresenta os processos de (re)construção da memória ferroviária no município de Valença, Rio de Janeiro. Desde o século XIX até os anos 1970 diversas empresas operaram estradas de ferro que cortavam toda a cidade. A partir da noção de lugar de memória propusemos analisar os processos de reconstrução da memória em espaços como o Museu Ferroviário, a Associação União Valenciana para Preservação Ferroviária (UVAFER) e os ex-alunos da Escola Profissional Mário de Castilhos. Para a construção desta pesquisa busca-se uma metodologia que dê conta do trabalho com dois tipos distintos de fontes documentais. Em relação ao Museu Ferroviário de Valença a pesquisa analisará a coleção formada por Sebastião Victor ao longo de sua vida compreendendo o próprio museu enquanto documento histórico. Para analisar as motivações que culminaram no retorno de três carros de passageiros, que foram fabricados na cidade, em 2018, partimos para uma pesquisa, com base na História Oral, buscando entrevistar os dirigentes da UVAFER, bem como um grupo de ex-alunos da Escola Profissional Mário de Castilhos. Cumprir ressaltar que a coleta análise desses discursos também contribui para a compreensão da construção dessa memória a partir da patrimonialização do passado ferroviário de Valença dialogando com a historiografia sobre o tema.

### PALAVRAS-CHAVE

Memória ferroviária. Patrimônio cultural. Patrimônio industrial.

## **Valença Railway Heritage [state of Rio de Janeiro, Brazil]: erasure resistance**

### ABSTRACT

This study presents the processes of (re)construction of railway memory in the city of Valença, Rio de Janeiro. From the 19th century until the 1970s, several companies operated railroads that ran through the entire city. Based on the notion of memory place, we proposed to analyze the processes of memory reconstruction in spaces such as the Railroad Museum, the Associação União Valenciana para Preservação Ferroviária (UVAFER) and the of Former Students of the Mário de Castilhos Professional School. For the construction of this research, we seek a methodology that handles the work with two distinct types of document sources. Regarding the Railroad Museum of Valença, the collection formed by Sebastião Victor throughout his life will be analyzed, including the museum itself as a historic document. To analyze the motivations that culminated in the return of three train wagon that were manufactured in the city in 2018, we started research approaching Oral History, seeking to interview UVAFER directors as well as a group of former students from Escola Profissional Mário de Castilhos. It should be noted that the collection and analysis of these discourses also contribute to the understanding of the construction of this memory based on the heritage protection of Valença's railway past in connection with the historiography on the subject.

### KEYWORDS

Railway memory. Cultural heritage. Industrial heritage.

## 1. Introdução

A partir da utilização das máquinas a vapor nas indústrias e nos transportes o mundo testemunhou aceleradas experiências de desenvolvimento em vários sentidos. Não excluído dessa experiência, o Brasil igualmente experimentou esse sentido de progresso aliado a um conceito de modernidade advindo das atividades industriais no século XIX. Era um sentido de coisas novas, semelhantes às novidades já existentes nos países mais desenvolvidos à época e que serviam de inspiração para a jovem nação que se afirmava no cenário mundial como desenvolvida.

Nesse sentido a implantação da malha ferroviária teve importante destaque. A necessidade de interligar um país com dimensões continentais e facilitar o escoamento de riquezas constitui um dos fatores que contribuíram para a implantação e expansão das ferrovias. De início, a malha ferroviária foi implantada em localidades próximas da capital do império brasileiro e, posteriormente, se espalhou para outras regiões, algumas distantes, cujo acesso ficou mais fácil e rápido. Assim as produções econômicas circulavam melhor, bem como as informações. Junto aos trilhos, por onde deslizavam as composições férreas, surgem estações e povoados; estes, em alguns casos alcançam um desenvolvimento mais expressivo ao ponto de gerar a necessidade de ampliação das instalações ferroviárias.

São construídos complexos ferroviários compostos de estação, armazéns, pátios de manobras, oficinas e outras instalações que hoje são testemunhas de um passado impregnado de história. Resistentes à ação do tempo e ao abandono ou tendo o uso de seu espaço ressignificado, essas construções são portadoras de uma memória experimentada por algumas pessoas e compartilhada com outras.

Algumas edificações passam despercebidas devido às alterações feitas em suas fachadas, contudo outras permanecem intactas em sua originalidade. Após a desativação da maior parte da malha ferroviária em todo território nacional, devido a expansão das rodovias, esses bens imóveis e os bens móveis ficaram sob a guarda de municípios, ou do DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e, em alguns casos, sob a guarda do IPHAN – Instituto do Patrimônio, Histórico e Artístico Nacional (Portaria IPHAN n. 17 de 02 de maio de 2022).

*O patrimônio ferroviário oriundo da RFFSA engloba bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais. Segundo inventário da ferrovia, são mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis, classificados como de valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, instituição até então responsável pela gestão da RFFSA (IPHAN, 2021).*

A gestão desse patrimônio por parte do IPHAN teve início com a Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, alterando os dispositivos da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001. A Lei atribuiu ao IPHAN a guarda e a proteção e manutenção dos bens da extinta RFFSA, em específico, os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural.

*Os bens não operacionais são transferidos ao Instituto, enquanto bens operacionais continuam sob responsabilidade do DNIT, que atua em parceria com o Iphan visando à preservação desses bens. Esse procedimento aplica-se, exclusivamente, aos bens oriundos do espólio da extinta RFFSA. Os bens que não pertenciam à Rede, quando de sua extinção, não são enquadrados nessa legislação, podendo, entretanto, ser objeto de Tombamento (Decreto Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, aplicado a bens móveis e imóveis), ou ao Registro (Decreto nº 3.551, de 4 de agosto de 2000, aplicado ao Patrimônio Cultural Imaterial) (IPHAN, 2021).*

O município de Valença, na região sul do Estado do Rio de Janeiro (Figura 1), conhecida como Região do médio Paraíba ou Vale do Ciclo do Café, tem o privilégio de contar com uma memória ferroviária viva por meio de diversas ações que recuperam a trajetória das ferrovias que outrora passaram por seu território e, desta forma, também contribuem para promover a preservação do patrimônio construído. Um expressivo conjunto de edificações compõe o Centro Histórico de Valença que recentemente foi tombado pelo INEPAC – Instituto Estadual do Patrimônio Cultural pela Resolução SECEC nº 22/2019 (Processo E-18/001.004/2004), órgão vinculado a Secretaria de Cultura cuja função é promover ações no sentido de preservar o patrimônio artístico e cultural em terras fluminenses.

O atual núcleo do município era habitado pelos povos indígenas Puris e Araris, chamados coroados, até o final do século XVIII quando se deu a ocupação por migrantes oriundos de Minas Gerais para iniciarem o

cultivo do café. Esta foi a principal atividade econômica por décadas e motivou a instalação de linhas férreas. Na virada do século XIX para o século XX o café foi substituído por outras atividades econômicas. As indústrias têxteis que se instalaram na sede do município se beneficiaram da malha ferroviária em expansão naquele contexto.



**Figura 1.** Mapa do estado do Rio de Janeiro com destaque para o município de Valença. Disponível em: [https://www.ceperj.rj.gov.br/wp-content/uploads/2021/11/reg\\_gov-1.jpg](https://www.ceperj.rj.gov.br/wp-content/uploads/2021/11/reg_gov-1.jpg) acessado em 04/08/2022

O tombamento definitivo, pelo INEPAC, ocorrido em 2019 foi resultado de ação popular iniciada justamente para preservar o patrimônio ferroviário ameaçado. O tombamento provisório, incluindo o centro histórico de Valença data do ano de 2004. Recentemente passaram a compor a paisagem urbana e fazer parte do patrimônio ferroviário, alguns carros de passageiros que faziam parte de composições férreas e que foram construídos na oficina da R.F.F.S.A. O edifício da oficina faz parte do atual conjunto de edificações tombadas. Esses carros de passageiros, que não são vagões de carga, estavam sob a guarda do DNIT que, a associação de preservação ferroviária criada na cidade, a União Valenciana para a Preservação Ferroviária – UVAFER, cedeu para o Museu Ferroviário de Valença.

O conjunto de bens ferroviários à nível estadual tombados e tutelados para a proteção da ambiência inclui: o conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico da Praça Paulo de Frontin e adjacências e, especialmente, as antigas oficinas e escritórios da rede ferroviária Central do Brasil, posteriormente unidade da Fábrica Santa Rosa, a antiga Estação da Rede Ferroviária Central do Brasil, atual Rodoviária Princesa da Serra, a Praça dos Ferroviários, composta por quatro canteiros, as antigas Oficinas e Escritórios da Rede Ferroviária Central do Brasil, posteriormente depósito da Fábrica Santa Rosa, dentre outros.

A lei 11.483 de 2007 demandou medidas que visassem classificar e preservar o expressivo acervo que passaram para a guarda do IPHAN. Desde 2007, o IPHAN vem realizando um Inventário de Conhecimento do Patrimônio Cultural Ferroviário identificando mais de seis mil edificações, com diferentes níveis de conservação, e, até mesmo, muitos em condições precárias de preservação. Assim, a Portaria IPHAN no 407 de 21 de dezembro de 2010 cria uma lista desses bens que devem sofrer intervenção de acordo com a Portaria nº 420 de 22 de dezembro de 2010. A nível federal, o IPHAN tombou em 05 de fevereiro de 2010 o Terreno da estação e a Estação Barão de Juparanã, o Terreno da oficina e a Oficina, o Terreno da carpintaria e a Carpintaria, o Terreno da administração, a Administração, um Terreno sem identificação e sua Edificação, o sobrado Art-Decó, a Grua ou Guindaste fixo. Ver Figuras 2 e 3.



**Figura 2.** Planta da cidade de Valença [RJ], demarcando os imóveis tombados e os tutelados. 2004. Fonte: Silva, 2019, p. 95. **Figura 3.** Detalhe da plantada cidade de Valença (figura 02) demarcando o complexo ferroviário da cidade. Fonte: Prefeitura Municipal de Valença. Secretaria de Cultura e Turismo – Serviço do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural. Inventário dos Bens Culturais Imóveis de Valença. Valença-RJ, 2003-2004 (CD Room). In: Silva, 2019, p.95. Fonte: Prefeitura Municipal de Valença. Secretaria de Cultura e Turismo – Serviço do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural. Inventário dos Bens Culturais Imóveis de Valença. Valença-RJ, 2003-2004 (CD Room). In: Silva, 2019, p.95.

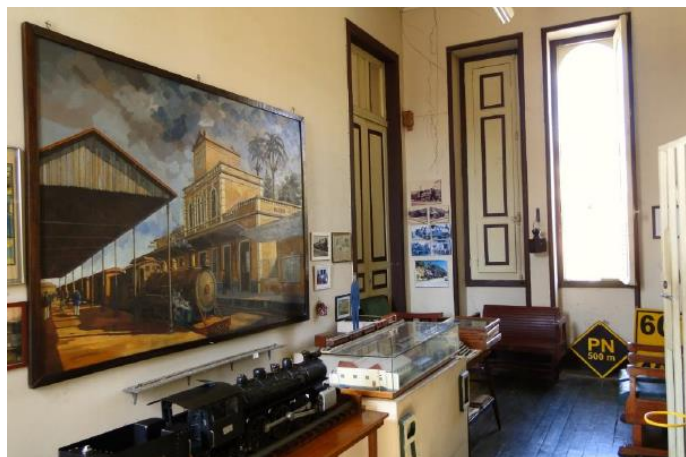
Valença tem uma história marcada pelo desenvolvimento da lavoura cafeeira no século XIX. Destacamos, contudo, que essa história, por diversas vezes, omite os habitantes originais da região, os indígenas Puris e, não raro, apaga a presença dos africanos e seus descendentes que foram trazidos ao Brasil como mão de obra escravizada. Desta mesma forma, são invisibilizados trabalhadores e cidadãos comuns que, com suas ações e memórias constroem a história.

Entre os diversos profissionais que atuaram anonimamente para a construção desse desenvolvimento destacamos aqueles que abriram caminhos para colocação dos trilhos por onde percorreriam os trens de carga e de passageiros, ferroviários e operários que atuaram na atividade férrea no município. Esta pesquisa põe em destaque o acervo do Museu Ferroviário de Valença reunido por Sebastião Victor, trabalhador ferroviário, responsável pela união de diferentes sujeitos históricos que foram capazes de ressuscitar lembranças e saudosismos que incentivaram outras iniciativas de preservação dessa memória.

O destaque para o Sr. Sebastião Victor se dá pela paixão por sua profissão e, por nunca ter se conformado com a extinção dela. Desse modo, iniciou o processo de captação de objetos imediatamente após a desativação do ramal Jacutinga que atravessava a sede do município de Valença. Passou a reunir, então, todo tipo de material descartado ou abandonado pela empresa. Em seguida, conseguiu fotos, documentos e outros objetos junto a seus companheiros de trabalho, bem como teve apoio da Secretaria de Cultura e Turismo, da época em que o museu foi instalado, para adquirir peças junto a Rede Ferroviária Federal. Seu objetivo era constituir um acervo expressivo para contar a história das ferrovias em Valença, pois, segundo seus filhos que deram continuidade a seu projeto após seu falecimento em 2015, sempre fora seu sonho montar um museu.

Sebastião Victor nasceu na cidade de Rio das Flores, vizinha de Valença, morador da comunidade rural de Cachoeira do Funil. Foi ferroviário por 30 anos, sua primeira função na extinta RFFSA foi como montador de linhas férreas, passou a agente de administração e o último cargo que ocupou foi de escriturário. Homem simples que possuía gosto pela história e pela cultura. Partilhava com seus filhos histórias vividas em seu trabalho e sobre a importância de preservar essa memória ferroviária

A tarefa de recolher objetos iniciada por Sebastião Victor na década de setenta do século passado se materializou em 2001, dez anos após sua aposentadoria, com a instalação do Museu Ferroviário de Valença (Figura 4). O museu foi inaugurado em 29 de setembro de 2001 no segundo piso do prédio da antiga estação ferroviária, já em funcionamento desde 20/08/2001 (verificado nas páginas 272 e 273 do Guia dos Museus Brasileiros do Instituto Brasileiro de Museus – IBRAM). O Museu foi criado mediante a Lei Municipal n. 2.198 de 26/09/2005. O edifício foi inaugurado em 1914, posteriormente transformado em estação rodoviária, chamada de Princesa da Serra, em 1974. Esse espaço é composto por cinco cômodos nos quais estão expostos 430 itens, segundo o levantamento realizado pelo próprio Sebastião Victor em 2012.



**Figura 4.** Fotografia do Acervo do Museu de Valença no andar superior da Estação Ferroviária de Valença. Fonte: Silva, 2019, p. 245

Dentre os objetos expostos podemos destacar o mobiliário de estação, os bancos de trem, os sinos, os equipamentos de trabalho, as ferramentas, os maquinários, as peças de vagões e locomotivas, os utensílios utilizados nos trens, as plantas, os mapas ferroviários, os uniformes, os quadros, fotografias, documentos, planos, documentos pessoais de ex-ferroviários, maquetes, livros de ata e de registro de visitantes, recortes de jornais, termos de doações, convênios com R.F.F.S.A., além de inúmeras publicações (revistas e jornais) que tratam do assunto e muitos livros<sup>1</sup>.

Junto ao processo de construção social desta memória ferroviária da qual o museu é a expressão mais significativa, um grupo de ex-

alunos da extinta Escola Profissional Mário de Castilhos, criada em Valença na década de 1940 para a formação de mão de obra qualificada que atuaria na Rede Ferroviária, também se organizou. A intenção era criar um local para reencontrarem antigos colegas de classe e de trabalho com o propósito de promover reuniões periódicas. A partir desse desejo coletivo em manter viva a memória profissional e afetiva, em 2016, foi criada em Valença uma associação para a preservação da memória ferroviária, a UVAFER, a partir da ação de sujeitos que igualmente partilham desse saudosismo dos trens e cujo objetivo inicial é resgatar, aqui a palavra cabe literalmente, carros de passageiros que foram fabricados em Valença nas oficinas da Rede Ferroviária e estavam dispersos em vários pátios pelo país. O objetivo declarado seria transformá-los em espaços culturais e educacionais para desenvolvimento de projetos de leitura infantil, palestras, minicursos e atividades técnicas e culturais, históricas e de meio ambiente, em parceria com escolas públicas e privadas. A UVAFER passou então a apoiar institucionalmente o Museu Ferroviário numa combinação de esforços para (re)construção da memória ferroviária valenciana.

As Oficinas da Rede Ferroviária em Valença iniciaram suas atividades em 1910 quando fabricavam vagões de madeira, peças e faziam reparos em todo material empregado no trânsito ferroviário. A partir de 1940 começaram a ser fabricados vagões em aço carbono. Os carros levados para Valença foram fabricados em 1971, conforme consta nas placas de identificação fixadas nos chassis, atestando também o local de fabricação. Estavam em um pátio ferroviário na cidade de Santos Dumont, Minas Gerais, e em janeiro de 2017 associados da UVAFER e a MRS Logística S/A, concessionária que tem a guarda dos bens da ferrovia naquele trecho, se encontraram para definir a retirada dos vagões já cedidos pelo DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte.

A MRS Logística S/A doou os dormentes e os trilhos, o INEPAC – Instituto Estadual do Patrimônio Cultural – liberou a área para a instalação dos vagões. A Prefeitura Municipal de Valença forneceu a mão de obra. Também apoiaram o projeto a Câmara de Vereadores, a Associação Comercial e Industrial de Valença, a FAA – Fundação Educacional de Valença – e parte da população na captação de recursos para custear os elevados gastos envolvidos no transporte dos vagões.

O Museu Ferroviário de Valença, os encontros dos ex-alunos da Escola Profissional Mário de Castilhos e a UVAFER constituem lugares de memória estabelecendo elos coletivos não só para reinventar um passado ou narrar um período como também para aprofundar os estudos de uma perspectiva de futuro a partir da proposta de criação de espaços de conhecimento e propagação da cultura.

## **2. Valor histórico: uma breve história das ferrovias em Valença**

No Brasil a primeira iniciativa apontada no sentido de modernizar o transporte no país através das ferrovias a vapor data de 1835, quando o Regente Diogo Antônio Feijó, assina o Decreto nº 101 de 31 de outubro de 1835 e, através deste, possibilita a criação de companhias férreas. O decreto estabelecia um privilégio

<sup>1</sup> Para mais informações sobre o acervo do Museu Ferroviário de Valença consulte: <http://tremdaserradoriodejaneiro.blogspot.com/2017/11/uvafer-museu-ferroviario-de-valenca.html>

para as companhias de explorar o referido transporte por 40 anos, porém não foi suficiente para estimular empresas a investirem. Cabe contextualizar que nesse momento a economia do país girava em torno do café produzido na província fluminense, cujos grãos eram transportados por lombo de animais até os portos onde eram exportados.

A riqueza gerada pelo café produzido no Vale do Paraíba fluminense foi usada para formar o capital inicial investido na criação da companhia férrea. Ao mesmo tempo, a necessidade de transportar o café até o porto para exportação de forma mais otimizada, foram motivos que levaram os produtores de café a criarem companhias de estrada de ferro. Essas companhias foram se ligando à linha principal, a Estrada de Ferro Dom Pedro II, que ligava o Vale à corte e aos portos.

As ferrovias chegaram mais de meio século depois do processo inicial de ocupação territorial e formação do núcleo urbano de Valença. Vieram na esteira do desenvolvimento econômico trazido pelo café, visível nas fazendas produtoras que se espalhavam por todo Vale do Paraíba fluminense. Em meados dos anos 1850 o país viu nascer a primeira companhia férrea, a Estrada de Ferro Dom Pedro II. Começa aí também a história das estradas de ferro em Valença.

O atual município de Valença ocupa o segundo lugar em extensão territorial no Estado do Rio de Janeiro com 1.300.767 km<sup>2</sup>. Outrora, no século XIX, faziam parte de seus limites o atual município de Rio das Flores e boa parte do também atual município de Barra do Pirai, ambos desmembrados de Valença em 1890. Esses dados servem para termos uma dimensão de quão extensas eram as linhas férreas que passaram por todo o território valenciano. Devido à grande extensão territorial e ao abundante capital gerado pelo cultivo das lavouras de café, foram criadas diferentes empresas para atender grupos distintos de todas as localidades estabelecidas no município, conforme nos informa Silva (2019).

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

Desde os anos 1950 o Brasil passava por um acelerado desenvolvimento urbano que tinha nas autoestradas e o automóvel o seu maior símbolo. A inauguração de Brasília pelo presidente Juscelino Kubistchek, em 1960, coroava o nacional desenvolvimentismo. No decorrer dessa década, após o golpe civil-militar de 1964, as companhias férreas estatais passaram por um contínuo processo de reorganização administrativa que culminaria na privatização da malha ferroviária brasileira.

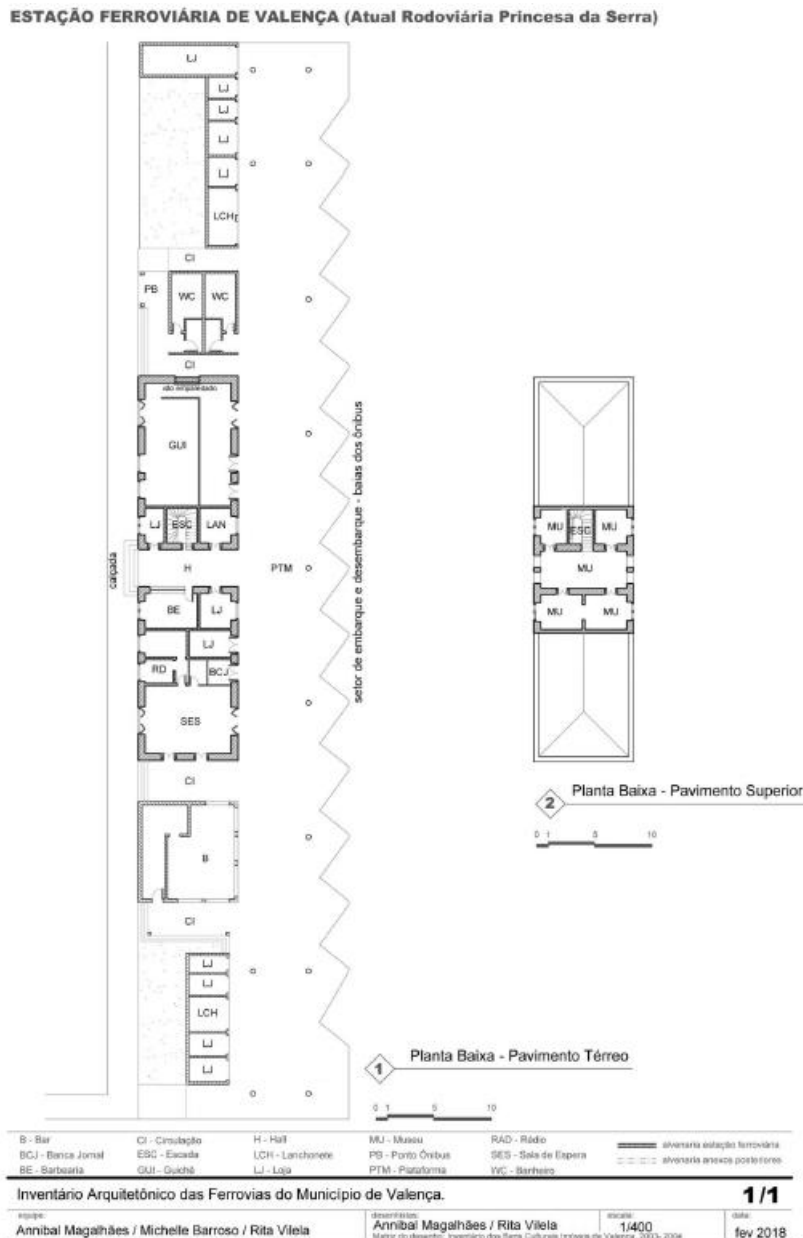
Nos anos 1970 ocorre a desativação de vários ramais que cortavam o município de Valença. Chamamos a atenção para esse momento como uma ação de lento apagamento da memória cotidiana das ferrovias que cortavam os núcleos urbanos. Desapareceram os trens e as ruidosas locomotivas. Depois os trilhos que deram lugar em seus leitos originais a poeirentas estradas de rodagem, não raro permanecendo assim até os dias de hoje.

Segundo Silva (2019, p. 97) entre 1996 e 1998 o governo privatizou o transporte ferroviário, a linha central ficou sob controle da MRS Logística S/A, que manteve o uso exclusivo de cargas. O modelo implementado não priorizou a utilização ou conservação do acervo formado ao longo do tempo, como conjuntos urbanos, galpões, casas de funcionários e as estações. Desvinculados do movimento das composições, e sem um plano para aproveitá-las, a maior parte continuou em processo de deterioração. Quanto aos demais prédios do distrito, o extenso galpão de linhas horizontais foi parcialmente aproveitado pela subprefeitura de Valença, juntamente com o sobrado Art-Déco ao seu lado. O restante dos imóveis ferroviários ficou ocioso, efeito que não foi considerado no modelo de privatização da linha central, que não inseriu o seu reaproveitamento pelas concessionárias.

Segundo o Inventário Arquitetônico, a estação se encontrava num estado crítico de conservação quando a linha foi extinta em 1973, devido à falta de investimento nas ferrovias que levou ao sucateamento tanto das locomotivas e vagões como do prédio da estação (Silva, 2019, p. 259). A Prefeitura de Valença adquiriu boa parte dos imóveis que compunham o parque ferroviário, dentre eles a estação que foi transformada para abrigar um terminal rodoviário inaugurado em 1974. As obras foram realizadas em cerca de quatro meses e contemplaram serviços para adaptação dos espaços que passaram a abrigar novos serviços, novas instalações

prediais e pintura. A adequação dos espaços para o novo modal de transporte mudou a lógica que havia orientado a configuração primitiva do prédio, que a deixava paralela a linhas férreas. A terceira grande intervenção ocorreu em meados da década de 1990 com a ocupação dos espaços dos jardins laterais com novas edificações destinadas a lojas e lanchonetes. Ver Figura 5.

O tombamento provisório do Centro Histórico de Valença em 2004 ocorreu devido à mobilização da comunidade em prol de melhorias na estação, que se encontrava no seu pior estado de conservação, e com a demolição do armazém ao lado da Estação. Com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do Ministério do Turismo, lançaram o Programa Nacional de Desenvolvimento do Turismo – PRODETUR-RJ<sup>2</sup> de 2011. O Governo do Estado do Rio de Janeiro inaugurou a reforma da Estação Ferroviária de Barão de Juparanã custeada pelo Programa em 2015<sup>3</sup>.



**Figura 5.** Planta-baixa da Estação Ferroviária de Valença: térreo e pavimento superior.  
Fonte: Silva, 2019, p. 245

<sup>2</sup> O PRODETUR-RJ tem por objetivo qualificar a infraestrutura, serviços e produtos turísticos do estado, promover o desenvolvimento sustentável nos territórios turísticos, ampliar a participação dos destinos turísticos nos mercados nacional e internacional e contribuir para a geração de divisas e empregos na atividade do turismo. O coordenador listou algumas das estratégias a serem adotadas com os recursos: interiorização do turismo, integração dos destinos turísticos, diversificação dos segmentos turísticos, qualificação dos produtos e serviços e atração de demanda turística diversificada. Fonte: [http://www.turisrio.rj.gov.br/detalhe\\_noticia.asp?id=777](http://www.turisrio.rj.gov.br/detalhe_noticia.asp?id=777).

<sup>3</sup> <https://www.valenca.rj.gov.br/projetos-do-prodetur-contemplam-valenca/>

## 3. A memória ferroviária de Valença

Existe em Valença uma memória coletiva dos tempos da ferrovia, quer seja através de seu patrimônio edificado, quer seja na lembrança de pequenos grupos. Agora, mais do nunca, reavivada com a presença dos carros de passageiros expostos em praça de ampla visibilidade trazendo à luz e ao conhecimento de novas gerações as (re)descobertas desse passado. Dessa forma o Museu Ferroviário de Valença e os vestígios do passado ferroviário se tornam documentos históricos que hoje estão convertidos em documento monumento, usando a expressão de Jacques Le Goff (1992), ao perpetuar um sentimento da memória coletiva que é compartilhado por diversos grupos, testemunhando um período da história de Valença e da história das ferrovias no Brasil.

Com a desativação da linha férrea de transporte de passageiros, nos anos 1970, a comunidade passou a conviver e ressignificar os vestígios materiais desse passado ferroviário que muito contribuiu para o desenvolvimento econômico local. A partir do referencial teórico sobre a memória coletiva buscar-se-á explicar que esse apagamento do passado motivou uma série de ações que buscam dar novo significado ao patrimônio material ferroviário de Valença. Apoiando-se em Nora (1993), Pollak (1992) e Ricoeur (2007) pretende-se aqui reconstruir uma história da memória coletiva que se estabelece apesar das condições adversas para seu apagamento.

Essa (re)construção está sediada em “lugares de memória” (Nora, 1993), como o Museu Ferroviário instalado na antiga estação de Valença e a criação da Associação para preservação ferroviária – UVAFER. Segundo Nora (1993), a memória que não existe mais, se materializa em vestígios, isto é, lugares de memória, necessários à sua preservação. “Se habitássemos ainda nossa memória não teríamos necessidade de lhe consagrar lugares” (Nora, 1993, p. 8).

Os estatutos da memória se organizam em função do presente, salienta Nora (1993), e desse modo ela se distancia da história. Aqui cabe reforçar que o trabalho, que tem por objeto a memória ferroviária em Valença, se dedica em compreender o processo de construção dessa memória e como o passado vem sendo mobilizado para tal tarefa.

Para analisar os sujeitos implicados nessa construção, Michel Pollak (1992), em seu texto “Memória e Identidade Social” destaca que os elementos que constituem a memória coletiva ou individual são aqueles “acontecimentos vividos pessoalmente” ou “vividos por tabela” (Pollak, 1992, p. 2). O patrimônio ferroviário de Valença é rico em personagens históricos que colaboraram e colaboram atualmente para o avivamento da memória coletiva. Desse modo, deve-se ter atenção as questões do presente, afetivas e pessoais que direcionam as opções e envoltimentos.

Paul Ricoeur (2007) auxilia na compreensão da formação da memória a partir dos acontecimentos. “O acontecimento é simplesmente aquilo que ocorre. Ele tem lugar. Passa e se passa. Advém, sobrevém” (Ricoeur, 2007, p. 42). Na medida em que o tempo passa e vão se apagando os vestígios do passado, a memória tenta preenchê-los, recuperá-los, dando a eles novo significado inexoravelmente.

Pierre Nora nos mostra que esses lugares são rastros de memória individual ou coletiva que se materializaram em forma de instituições para preservar o que deve ser lembrado. Eduardo Romero de Oliveira salienta que:

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

São diversas ações que apontam para o espaço conquistado em meios acadêmicos, seja pela recuperação de um patrimônio edificado e utilização do mesmo, seja pela criação de associações e publicações de preservação da memória ferroviária ou pela “memória coletiva” (Halbwachs, 2003). Este autor afirma: “Nossas lembranças permanecem coletivas e nos são lembradas por outros, ainda que se trate de eventos em que somente nós estivemos envolvidos e objetos que somente nós vimos. Isso acontece porque jamais estamos sós” (Halbwachs, 2003, p. 30).

O patrimônio ferroviário de Valença se estende para além dos edifícios, ambiente cultural, terrenos, trechos de linhas, locomotivas, carros de passageiros e maquinário protegidos a nível estadual e federal. A memória



ferroviária de Valença, conta com o acervo de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais que ainda não foram incorporados aos instrumentos legais de proteção. Estes constituem-se como testemunhos que formam a identidade e reafirmam o sentimento de pertencimento. Este acervo, constituído pelo esforço de um ex-funcionário do sistema ferroviário, Sebastião Victor, e muitos outros bens móveis reunidos posteriormente no Museu Ferroviário de Valença, contribuíram para a elaboração do Inventário Arquitetônico das Ferrovias de Valença, constituindo-se também como mais uma ferramenta que atua na consolidação dessa memória coletiva.

A chegada dos vagões, ou melhor, carros de passageiros, em Valença para compor o acervo do Museu Ferroviário, ocorreu na tarde de 23 de janeiro de 2018 sob os olhares de uma expressiva população que foi recepcioná-los em clima de festa. Faixas foram espalhadas pelo entorno parabenizando a UVAFER – União Valenciana para a Preservação Ferroviária – pela ação. Os velhos carros, alguns em aparente estado de corrosão, desfilavam sob aplausos e discursos que rememoravam os tempos áureos da ferrovia. Num espetáculo de memórias coletivas que se resignificavam quase meio século após o último trem ter passado por ali.

## 4. O Inventário Arquitetônico das ferrovias de Valença

Como uns dos instrumentos de preservação do patrimônio cultural, os inventários culturais, são lugares ou espaços nos quais a memória se apoia para compor uma narrativa histórica que colabora para fundamentar ações de preservação do patrimônio. Inventariar serve tanto para identificar quanto para descrever miudamente determinados bens que possuem significado histórico, artístico e cultural. Um bem cultural representa a cultura de um povo e é o testemunho de parte de sua história, sendo desta forma portador de expressões e valores com os quais se identificam (Ferreira, 2001, p. 430).

A ação de inventariar o patrimônio e utilizar os inventários como objetos de pesquisa está entre as orientações de Cartas Patrimoniais, como a Carta de Atenas (1931), Carta de Veneza (1964), o Compromisso de Brasília (1970), o Compromisso de Salvador (1971), Carta de Amsterdã (1975), a Carta de Petrópolis (1987), e outras que destacam o papel dos inventários de bens culturais para a valorização do patrimônio e conseqüentemente a sua conservação (Cury, 2004).

A Constituição Federal de 1988 inclui os inventários como uma forma de preservar o patrimônio brasileiro, em seu artigo 215 estabelece que: “O Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional, e apoiará e incentivará a valorização e a difusão das manifestações culturais” (Brasil, 1988). O parágrafo 1º do Art. 216 determina que os inventários são um meio de promover a proteção e preservação do patrimônio cultural, devendo o poder público com a colaboração da comunidade também outras ações de acautelamento.

Os inventários de bens culturais atuam como recurso para preservação do patrimônio fornecendo informações sobre sua história. São um banco de dados organizados e sistematizados a partir de uma coleta de dados, mapeamentos para descrever, caracterizar, analisar e avaliar o bem. Contudo, não possuem efeito legal para que se estabeleçam diretrizes para preservação e conservação de um bem. Entretanto, são documentos, fontes e registros detalhados que contribuem para uma ampla leitura do bem e seu valor.

O Inventário Arquitetônico das Ferrovias de Valença (IAFV) é o primeiro levantamento sistemático de identificação do patrimônio ferroviário do município. Nesse sentido, ele torna-se mais uma ferramenta de promoção desse patrimônio e tem como foco o levantamento arquitetônico das estações ferroviárias, conjuntos ferroviários e seções das estradas de ferro que existiram no município entre o século XIX até a segunda metade do século XX.

O inventário foi realizado entre os anos de 2017 e 2019 como exigência do Termo de Ajustamento de Conduta – TAC (Processo n. 2003.064.000957-3; Inquérito Civil Público n. 02/03) a ser cumprido pela Prefeitura Municipal de Valença e a empresa locatária do imóvel após a demolição do Armazém da EFCB em 2003. O trabalho foi realizado sob a coordenação do arquiteto Annibal Affonso Magalhães da Silva como parte do projeto contemplado pelo Edital de Chamada Pública nº 07/2016 Memória e Cidadania – Programa Territórios Culturais RJ/Favela Criativa.

A realização do inventário contou com o apoio do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural – INEPAC, órgão responsável pelo tombamento do centro histórico de Valença. O trabalho realizado entre os anos de 2017 e 2019, utilizou a metodologia desenvolvida pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, para o Inventário Nacional de Bens Imóveis – Sítios Urbanos (INBI-SU).

De acordo com a metodologia de inventário INBI-SU, inicia-se com o recorte territorial e delimitação do objeto de estudo. A metodologia inclui a pesquisa histórica relacionando o objeto ao território, o contexto histórico da produção do bem, usos e transformações considerando uma extensa pesquisa em fontes textuais, iconográficas e cartográficas. O levantamento físico do sítio e imóveis visa a caracterização urbanística e arquitetônica, bem como a avaliação do estado de conservação e grau de caracterização do bem e do ambiente construído. São necessárias entrevistas quanto às questões de migração, satisfação quanto a qualidade do ambiente construído, as relações afetivas com os bens culturais e identificação dos problemas enfrentados. As análises devem abordar as questões socioeconômicas do sítio urbano.

O documento que apresenta o Inventário Arquitetônico das Ferrovias de Valença não inclui os formulários modelos, também não identifica quais tipos de levantamentos de campo foram adotados (completo e resumido). Outros aspectos metodológicos também não fizeram parte do texto final como a organização das tarefas prévias, o dimensionamento das equipes, a mecânica de campo, as atividades de gabinete, os procedimentos para a digitalização dos croquis e elaboração dos desenhos técnicos, os procedimentos para o levantamento fotográfico. Estas informações são importantes para garantir a qualidade técnico-científica do inventário.

Ao tratar o patrimônio ferroviário local reforça-se o lugar central que esses vestígios ocupam na promoção e (re)construção de uma memória coletiva sobre as ferrovias de Valença e o seu papel, tanto no passado quanto no presente. O inventário apontou para a importância econômica que as estradas de ferro tiveram no contexto da ocupação do vale do Paraíba fluminense e caracterizou os principais bens imóveis do Centro Histórico da cidade de Valença.

Inclui na análise fichas que compõe o escopo do inventário realizado, analisando seu conteúdo e fontes o contexto histórico e a descrição arquitetônica dos bens arquitetônicos. O projeto foi organizado em duas partes. A primeira traz o introdutório e um histórico das estradas de ferro valencianas, cuja formação teve início na década de 1860 e atingiu seu crepúsculo em 1971, com a desativação das linhas interioranas de bitola estreita. Esse período, que compreende onze décadas, também inclui o trecho que continua em atividade, no distrito de Barão de Juparanã. Na segunda parte, foi inserido o estudo dos imóveis selecionados. Estruturados num fichamento, eles se dividem em conjuntos urbanos (duas fichas), estações ferroviárias (catorze fichas) e trechos das estradas (três fichas) (Silva, 2019, p. 15). Observa-se o levantamento de fontes cartográficas, como mapas e plantas, assim como fontes iconográficas, como fotografias de diferentes épocas e atuais. Ilustrações, jornais e fontes bibliográficas (relatórios, livros etc.) e bibliografia especializada. O inventário traz mapas e imagens apresentando os bens existentes bem como os que já foram demolidos, e os insere no contexto da comunidade onde estão localizados.

As fontes cartográficas e iconográficas auxiliaram na identificação das transformações ocorridas na paisagem e nas edificações ao longo do tempo, apontando o estado de conservação e grau de caracterização de fachadas, na maior parte pela inserção de novas esquadrias, novos sistemas de cobertura, algumas demolições e acréscimos. Em especial na edificação da antiga estação ferroviária de Valença, quando transformada em terminal rodoviário, esta intervenção causou grandes impactos na integridade arquitetônica e paisagística do bem em seu entorno imediato. As mudanças no setor de embarque e desembarque, com a instalação de uma nova cobertura, interferem na composição da fachada e obstruem sua visibilidade e seus anexos independentes do corpo central que prejudicaram a espacialidade estabelecida entre a edificação, a praça e a avenida.

Do mesmo modo em que este inventário se concentrou na descrição dos bens imóveis, os bens móveis do acervo do Museu Ferroviário de Valença merecem a mesma atenção. O inventário não trata dos bens móveis, incluindo o acervo do Museu Ferroviário de Valença ou maquinário existente como os carros de passageiros expostos em praça pública. O Inventário Arquitetônico das Ferrovias de Valença atua na identificação de um expressivo conjunto de edificações e contribui para o conhecimento e a preservação deste patrimônio ferroviário local. Reforça-se, desse modo, o lugar central que esses vestígios ocupam na promoção e (re)construção de uma memória coletiva sobre as ferrovias de Valença e o seu papel, tanto no passado quanto no presente. Entendendo o patrimônio ferroviário de Valença como parte do patrimônio industrial, outros aspectos são importantes de serem considerados como os aspectos tecnológicos, econômicos e sociais (Buchanan, 1982; Hudson, 1966) apud Oliveira, 2013, p. 677) uma vez que o patrimônio industrial brasileiro ainda carece de estudos<sup>4</sup>:

<sup>4</sup> A pesquisa identificou apenas duas dissertações de mestrado que tratam do patrimônio ferroviário no estado do Rio de Janeiro: Matos, L. F. (2010). *Estação da Memória: um estudo das entidades de Preservação Ferroviária no Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV. E tb.: Medeiros, E. C. (2019). *Complexo Ferroviário de Valença – Aspectos da história e do Patrimônio Industrial Ferroviário*. Rio de Janeiro: PPGPACS-UFRRJ.

*A preocupação com a preservação do patrimônio ferroviário em particular como um tipo de patrimônio industrial, assim como a história ferroviária, ganhou destaque no Brasil na última década. Encontramos diversos livros, quase duas centenas de teses e dissertações sobre o tema nas universidades públicas, sendo quase metade em universidades paulistas (Oliveira, p. 679, 2013).*

Estes outros vestígios da cultura industrial também devem ser alvo de preservação, como aponta a Carta de Nizhny Tagil, cujo texto foi aprovado na Assembleia Geral do TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial consultor especialista do ICOMOS para esta categoria de patrimônio.

*O patrimônio industrial consiste dos vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetural ou científico. Esses vestígios consistem de prédios ou máquinas, oficinas, moinhos e fábricas, minas e locais para processamento e refinamento, armazéns (warehouses) e galpões, de locais onde a energia é gerada, transmitida e utilizada, transporte e toda a sua infra-estrutura, assim como de locais usados para atividades sociais relacionadas à indústria, tais como habitação, locais para culto e para a educação (Meneguello, 2005, p. 133-4).*

Para além da dimensão material, o patrimônio industrial possui uma dimensão imaterial no que tange o conhecimento técnico empregado nas atividades econômicas. Esse saber fazer de determinadas atividades profissionais deixados como herança cultural é testemunho das mudanças sociais advindas com o trabalho.

## 5. Considerações finais

Reconhece-se aqui as diferentes ações de enfrentamento contro os apagamentos da memória ferroviária de Valença com destaque aos instrumentos de acautelamento para a proteção de bens isolados, conjuntos arquitetônicos, urbanísticos e paisagísticos, um sítio histórico e paisagístico e um monumento natural.

A união de esforços empreendidos pela Associação União Valenciana para Preservação Ferroviária – UVAFER, pelos ex-alunos da Escola Profissional Mário de Castilhos, pelo ex-funcionário Sebastião Victor em reunir vestígios que constituíram o acervo do Museu Ferroviário de Valença, pela aquisição de imóveis pela Prefeitura de Valença e intervenção da antiga estação ferroviária em um novo uso compatível, o Terminal Rodoviário Princesa da Serra, pela doação por parte da MRS Logística S/A das dormentes e trilhos para a instalação dos vagões recuperados, o apoio do INEPAC na instalação dos vagões, a Câmara de Vereadores e a Associação Comercial e Industrial de Valença e a Fundação Educacional de Valença – FAA e pela mobilização da sociedade valenciana em defesa de seus bens históricos com manifestações e captação de recursos têm contribuído sobremaneira para a preservação da memória ferroviária de Valença. Por fim, o tombamento provisório em 2004 e definitivo em 2019, foram cruciais para a proteção do conjunto histórico<sup>5</sup>.

Com base na metodologia da história oral, pretende-se agregar as memórias individuais dos agentes da memória, isto é, personagens que, com suas narrativas, nos permitem reescrever a história a partir do olhar como protagonistas desta história. O ponto de partida para a construção da memória foi a coleção de Sebastião Victor que deu origem ao acervo do Museu Ferroviário de Valença. Consideramos importante apresentar sua formação profissional até a criação do museu após sua aposentadoria, dando destaque ao período em trabalhou na RFFSA. Descrever a trajetória deste personagem é fundamental para compreender esse processo de reconstrução da memória.

Serão objeto de aprofundamento da pesquisa a descrição do acervo do Museu Ferroviário de Valença enquanto objeto, narrando sua criação e sua importância para a materialização e condensação da memória ferroviária no município. sua trajetória até os dias atuais, sua importância para o turismo etc. A descrição da Escola Profissional Mário de Castilhos e sua função no contexto em que foi criada, tempo de atividade, cursos que oferecia e o que isso contribuía para a formação de profissionais que atuaram em várias localidades no país. Pretende-se analisar como seus ex-alunos se reencontram, o que os motivou a se reunirem novamente para contar histórias reavivando assim a memória e contribuindo para contar a história do município. Quanto a

<sup>5</sup> Destaca-se a existência de outras entidades para a preservação da memória ferroviária como a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF, a Associação de Preservação da Memória Ferroviária – APMF, Sociedade Nacional Movimento Trem de Ferro, a Associação de Engenheiros Ferroviários - AENFER, Sociedade de Pesquisa para a Memória do Trem, Associação Fluminense de Preservação Ferroviária – AFPP, o Movimento de Preservação Ferroviária – MPF, a Associação Brasileira de Operadoras de Trem Turístico e Cultural – ABOITC, Associação Nacional de Preservação Ferroviária – ANPF, Movimento Nacional dos Amigos do Trem – Amigos do Trem, ONGtrem – Transporte e Ecologia em Movimento, Grupo Fluminense de Preservação Ferroviária – GFPP, AMUTREM – Associação de Amigos do Museu do Trem do Rio de Janeiro, Grupo de Amigos da Great Western of Brazil Railway, SPPF – Sociedade de Pesquisa e Preservação Ferroviária e a APMCP – Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista. (Matos, 2010, p. 27).

Associação União Valenciana para preservação Ferroviária, pretende-se compreender o papel da associação, seus membros, como surgiu, quais seus objetivos, suas atuações e suas contribuições para a preservação da memória ferroviária. Aqui caberá especial atenção ao processo de aquisição e restauração de três vagões fabricados em Valença e que estão expostos no entorno da antiga estação ferroviária.

Por fim, a pesquisa pretende contribuir para a construção de uma memória ferroviária coletiva considerando as relações que se estabelecem entre os discursos que mobilizam os dirigentes ligados ao grupo de Ex-alunos da Escola Profissional Mário de Castilhos e da UVAFER enquanto motivadores da construção de uma memória ferroviária coletiva e o acervo do Museu Ferroviário de Valença.

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

## 6. Referências

Brasil. [Constituição (1988)]. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, DF: Presidente da República, [2016]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em 02 fevereiro de 2021.

Cury, I. (org.) (2004). *Cartas Patrimoniais*. Rio de Janeiro: IPHAN.

El-Kareh, A. C. (1980). *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis: Editora Vozes.

Ferreira, A. B. de H. (2001). *Novo Aurélio Século XXI, o dicionário da língua portuguesa* (5ª ed. rev. Ampliada). Rio de Janeiro: Nova Fronteira.

Halbwachs, M. (2004). *A memória coletiva*. São Paulo: Centauro.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN (s./d.). *Patrimônio Ferroviário*. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 01 abril. 2022.

Matos, L. F. (2010). *Estação da Memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro*. [Dissertação. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil – CPDOC. FGV], Rio de Janeiro, RJ, Brasil.  
<https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/6659/CPDOC2010LucinaFerreiraMatos.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

Medeiros, E. C. (2019). *Complexo Ferroviário de Valença aspectos da História e do Patrimônio Industrial Ferroviário*. [Dissertação. Programa de Pós-graduação Patrimônio Cultural e Sociedade. UFRRJ]. Nova Iguaçu, RJ, Brasil.  
[https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id\\_trabalho=8665444#](https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=8665444#)

Meneguello, C. (2005). Carta de Nizhny Tagil. *Oculum Ensaio* [en línea]. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=351732195011>. Acesso em 10 de abril de 2022.

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

Oliveira, E. R. de (2013). O Centenário da ferrovia brasileira: ensaio sobre a elaboração da memória ferroviária no Brasil. In: *Espaço e Geografia*, 6 (2), 2013.

Oliveira, E. R. de (2017). Memória Ferroviária: perspectivas e desafios na investigação multi e interdisciplinar sobre patrimônio cultural. In: *Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho*. São Paulo: Alameda.

Pollak, M. (1992). Memória e Identidade Social. In: *Estudos Históricos*, 5 (10), Rio de Janeiro 1992.

Ricoeur, P. (2007). *A memória, a história o esquecimento* [Trad. Alain François et al.]. Campinas: Editora da Unicamp.

Rodriguez, H. S. (2004). *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro – O Resgate da sua Memória*. Rio de Janeiro: Open Plus Gráfica e Editora Ltda.

Silva, A. A. M. da (2019). *Inventário Arquitetônico das Ferrovias de Valença, Secretaria de Estado de Cultura do Rio de Janeiro. Superintendência de Museus*. Valença [RJ]: Edição do Autor.