



PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, MEMÓRIA E IDENTIDADE SOCIAL: “QUEM” SÃO AS ROTUNDAS FERROVIÁRIAS?

SILVA, Ronaldo André Rodrigues da

Estudante de Doutorado do Programa de História da Universidade do Minho

ronaldoandre@gmail.com

RESUMO

A memória individual e coletiva se faz a partir dos elementos pessoais ou sociais com os quais se identifica uma relação única e personalizada. Assim, as relações sociais estabelecidas entre grupos e elementos sociais comunitários apresentam características específicas que, muitas vezes, estão determinadas por vínculos afetivos ou profissionais, de articulação entre a cultura e a memória, a história e a sociedade. Essa relação está apresentada a partir da discussão em torno do conceito de patrimônio cultural e dos elementos ferroviários, em particular, as rotundas ferroviárias como patrimônio industrial. Avaliam-se casos brasileiros e se busca apresentar como eles têm sido desenvolvidos ou percebidos segundo sua valorização ou abandono. As reflexões a partir desse contexto levam a novas fronteiras e articulações sobre o patrimônio cultural, identificação de seus elementos, signos e significados e as questões acerca de sua visibilidade ou invisibilidade em relação a cultura e a memória sociais.

Palavras-chave: Patrimônio Industrial, Memória Social, Patrimônio Ferroviário.

ABSTRACT

The individual and collective memory is made from personal or social elements with which identifies a unique and personalized relationship. Thus, social relations between community groups and social elements present specific characteristics that often are determined by emotional or professional ties and articulation between culture and memory, history and society. This relationship present shown from the discussion around the concept of cultural heritage and rail elements, in particular, railway roundhouses as industrial heritage. What is evaluated Brazilian cases and aims to show how they have been developed or perceived from its recovery or abandonment. The reflections from this context lead to new frontiers and joints on cultural heritage, identifying its elements, signs and meanings and questions of visibility or invisibility in relation to social culture and memory.

Key-words: Industrial Heritage. Social Memory. Railroad Heritage.



1. INTRODUÇÃO

O patrimônio cultural brasileiro tem em suas formas de expressão uma complexidade de representações e significados que, algumas vezes, não se encontram presentes no imaginário das pessoas. Entretanto, elas, de alguma maneira, fazem parte da identidade de pessoas, grupos, comunidades e podem ser percebidas no cotidiano. Uma das quais se encontra esquecida, e porque não negligenciada, pela sociedade a partir de suas diversas formas de representação, compreende o patrimônio ferroviário brasileiro.

Os complexos ferroviários apresentam-se como elementos de grande importância para a história brasileira e constituição de seu patrimônio cultural. Desde o desenvolvimento econômico, desde o século XIX até meados do século XX, à constituição de elementos sociais-culturais e urbanísticos tem-se uma relação direta entre a realidade histórico-social das cidades brasileiras e o patrimônio ferroviário que permitiu o desenvolvimento de sistemas sociais e de infraestruturas urbanas que se somam à economia brasileira.

Dentre as estruturas ferroviárias, muitas encontram-se listadas e reconhecidas como patrimônio cultural, mas a grande maioria está em diferentes estágios de decomposição: desde abandonadas e arruinadas ao completo desaparecimento. Essas estruturas, comumente, se constituem em edifícios e equipamentos que despertam interesse, seja pela monumentalidade e singularidade que representam ou pela importância e centralidade para a vida social e econômica dos centros em que se encontram.

O trabalho busca apresentar duas diferentes visões que se contrapõem em relação ao patrimônio ferroviário brasileiro. Há um compartilhamento de interesses, que se classificam entre diversos (público e privado), difusos (particular e comunitário), diferentes (cultural e econômico), opostos mas que têm uma certa representatividade que se confunde e mesmo elimina características como a identidade e a identificação dos elementos ferroviários com o lugar, a comunidade. Sabe-se que os complexos ferroviários compreendem realidades distintas de percepção e atuação em relação ao patrimônio cultural brasileiro, mas especificamente busca-se discutir o seu valor como patrimônio cultural e social.

Assim, a proposta de trabalho apresenta as rotundas ferroviárias como elementos de referência (ou de abandono e desconhecimento) nas mais diversas comunidades (cidades) e sua relação com a memória social. Em várias cidades brasileiras o elemento ferroviário, em seu



conjunto, pode ser considerado como fator de desenvolvimento social e urbano, além de garantir uma identidade social.

2. PATRIMÔNIO CULTURAL E INDUSTRIAL

O conceito de patrimônio cultural tem sido recentemente ampliado, sendo agregada ao conceito tradicional a patrimonialidade material e imaterial e pensadas a natureza e a diversidade como fatores preponderantes ao seu conteúdo. Tais fatores determinam, nos últimos anos, uma ampliação que engloba as ciências humanas, já tradicionalmente inscritas em suas definições, mas também as exatas (patrimônio tecnológico e material) e as da saúde e biológicas (patrimônio genético). Além das novas formas de ‘pensar’ o patrimônio emergem também com maior intensidade o patrimônio imaterial e o patrimônio intangível (Abreu e Chagas, 2003).

Para Castriota (2009), a ampliação do conceito leva a uma desconstrução e reconstrução dos parâmetros até então utilizados, pois são necessários novos olhares para o entendimento da abrangência. A necessidade de inclusão de aspectos que envolvam a identidade e identificação dos grupos sociais a que pertencem os elementos patrimoniais, torna-se necessário avaliar como a tradição, os costumes, as mudanças culturais interferem na percepção desses elementos e desenvolvem a memória e a história dos lugares a que pertencem, das comunidades que os delimitam e a sua identidade social.

As diferentes relações estabelecidas com o tempo e com o espaço determinam as mudanças nas percepções entre as tradições e sua importância para a construção das diversas identidades – individuais e coletivas. Os novos modelos patrimoniais e culturais redefinem essas identidades e levam à identificação de elementos que tendem a contribuir para uma nova relação entre passado-presente-futuro, entre memória-história e entre indivíduo-coletividade.

A inclusão de parâmetros ‘novos’ ao conceito de patrimônio tem procurado aproximar ainda mais os temas correlacionados à condição dos elementos considerados essenciais à memória e à história de lugares e grupos sociais. Algumas questões relacionadas à monumentalidade, à particularidade e à identidade têm sido redefinidas ou reconstruídas segundo o entendimento de diversos grupos envolvidos, direta e indiretamente, que se consideram responsáveis pela preservação e conservação de determinado patrimônio, mas



principalmente por sua memória e identidade, seja individual ou coletiva. Com tais referências reconstruídas, as oportunidades para se discutir e incluir o patrimônio industrial dentre aqueles considerados como patrimônios culturais tem permitido amplas discussões.

A preocupação com o patrimônio imaterial e urbano atrelado ao patrimônio industrial pode igualmente ser observada em alguns casos que se apresentam a partir de iniciativas públicas ou privadas e tem permitido uma crescente preocupação com o patrimônio histórico e industrial, como por exemplo, iniciativas para tombamento e conservação de caixas d'água, fábricas têxteis, engenhos, instalações e complexos ferroviários, usinas hidrelétricas e siderúrgicas, dentre outros.

Entretanto, as origens do conceito de patrimônio industrial remontam aos anos 50 do século XX, quando o termo arqueologia industrial foi popularizado por Michel Rix, apesar de suas origens se apresentarem ao final do século XIX. Dentre os precursores se tem o português Francisco de Sousa Viterbo que publicou em 1896 o artigo “Arqueologia Industrial Portuguesa: Os Moinhos” e dos primeiros a utilizar a expressão “arqueologia industrial”, fazendo dela uma nova disciplina para pesquisadores e educadores em relação aos restos e remanescentes do passado das atividades industriais, memórias das pessoas, das técnicas e da tecnologia. O primeiro livro e o primeiro periódico foram publicados por Kenneth Hudson em 1963, nos quais ainda cita-se a Mr. Donald Dudley, professor de latim da Universidade de Birgminham, que utilizava a expressão 'arqueologia industrial' em suas palestras. (Hudson, 1965; Trinder, 1992).

Antes dos anos 50 do século XX, as referências à expressão vinculavam-se à necessidade de identificação, preservação e conservação do patrimônio industrial britânico a partir das estruturas, artefatos y lugares que poderiam identificar o passado econômico e as atividades sociais a ele relacionadas. (Minchinton, 1983, Palmer & Neaverson, 1998). O termo foi aceito somente na década de 60 do século XX como aquela área específica de estudos em que não havia uma preocupação centrada no patrimônio material, mas, também, nas reminiscências das sociedades, levando-se em consideração os parâmetros sociais e culturais que definiam a sociedade industrial.



Em 2003, através da Carta de Nizhny, o TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage) construiu conceitos de patrimônio industrial e arqueologia industrial os quais abarcavam o seguinte conteúdo:

O patrimônio industrial se compõe dos restos da cultura industrial que possuam um valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes restos consistem em edifícios e maquinaria, escritórios, moinhos e fábricas, minas e lugares para processar e refinar, armazéns e depósitos, lugares onde se gera, se transmite e se usa energia, meios de transporte e toda sua infra-estrutura, assim como os lugares onde se desenvolvem as atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como as moradias, o culto religioso ou a educação.

A arqueologia industrial compreende um método interdisciplinar para o estudo de toda evidência, material ou imaterial, de documentos, artefatos, estratigrafia e estruturas, assentamentos humanos e terrenos naturais e urbanos, criados por processos industriais ou para eles. A arqueologia industrial faz uso dos métodos de pesquisa mais adequados para fazer entender melhor o passado e o presente industrial. (TICCIH, 2003).

A importância da arqueologia industrial surge, para López García (1992), a partir de um momento em que a sociedade pós-industrial, ou da informação, passa por mudanças que determinam novos paradigmas de estudo dominados pela automatização e pela importância central dada aos processos informacionais. Redefine-se uma nova era “neointustrial” na qual é necessário ter presente o passado mais próximo para compreender melhor o futuro e conformar com isso a imagem e a personalidade do lugar em que se vive.

As diferentes maneiras de articulação existentes entre a cultura e a memória, a história e a sociedade, reescrevem um passado e presente, muitas vezes recente, mas esquecido. Além disso, definem novas maneiras de se enxergar as fronteiras e articulações que identificam uma linguagem nacional própria e uma identidade e memória sociais que muitas vezes são significantes e trazem significado a questões que inquietam estudiosos e apaixonados pela memória cultural. (Ferreira e Orrico, 2002)

Segundo Choay (2001), o patrimônio industrial possui características peculiares que lhe garantem certa particularidade quando destacado em relação ao patrimônio cultural. A natureza e a escala diferenciadas determinam uma maneira única ao se tratar sua definição e também sua identificação e identidade. A mera classificação de edifícios ou de aspectos arquitetônicos não permite abarcar as possibilidades de identificação do patrimônio industrial, uma vez que se



pode considerar que todo o território de influência das organizações – sejam industriais, comerciais ou de serviços, sejam urbanas ou rurais – possui formas de expressão materiais e imateriais que remetem ao patrimônio industrial. Assim, devem ser consideradas as formas de expressão imateriais, como o *savoir-faire*, a evolução da técnica e da tecnologia que se baseiam em conhecimentos e se apresentam expressas de maneira não-material.

3. O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO BRASILEIRO – ASPECTOS HISTÓRICOS

A história ferroviária do Brasil inicia-se em 1852 quando o Barão de Mauá, a partir das condições favoráveis estabelecidas pela legislação imperial empreende a construção da primeira via férrea entre as cidades de Rio de Janeiro e Petrópolis, a “Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis” inaugurada em 1854, que permitiu a integração dos transportes hidroviário e ferroviário entre a Baía de Guanabara e Petrópolis. (Gerodetti e Cornejo, 2005).

Segue-se, durante a segunda metade do século XIX, a implantação de outras ferrovias a destacar: Recife ao São Francisco e D. Pedro II (1858), Bahia ao São Francisco (1860), Santos a Jundiaí (1867) e Companhia Paulista (1872). O período imperial compreende, ainda, uma expansão relevante do sistema ferroviário em que se destacam: Companhia Mogiana e Companhia Sorocabana (1875), Central da Bahia (1876), Santo Amaro (1880), Paranaguá a Curitiba (1883), Porto Alegre a Novo Hamburgo, Dona Tereza Cristina e Corcovado (1884). (Cunha, 1909; VV. AA., 1954)

A Estrada de Ferro D. Pedro II tornou-se, no início do período republicano, a Estrada de Ferro Central do Brasil, uma das principais vias de transportes e eixo de desenvolvimento do país e as ferrovias paulistas se destacaram devido à importância central para a política econômica do café, no Vale do Paraíba, com extensa malha ferroviária até o Porto de Santos. Até a década de 1930, o sistema ferroviário cafeeiro conta com cerca de 18 ferrovias dentre elas: a Estrada de Ferro Sorocabana, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Estrada de Ferro Araraquara e a São Paulo Railway. (Saes, 1981; VV. AA., 1954).

A substituição do sistema ferroviário a partir da década de 1930 determinou sua decadência e nos anos seguintes ocorreu uma expansão mínima com a eletrificação de parte das



vias férreas e a substituição do vapor pelo diesel como forma de tração. O período varguista (1930-1945) colabora para o desenvolvimentismo nacional brasileiro cuja intensificação da indústria mineradora permite a criação da Companhia Vale do Rio Doce que incorpora a Estrada de Ferro Vitória a Minas e o controle do tráfego e transporte de minério de ferro entre Minas e o Espírito Santo para exportação. (Brasil, 1974).

Os anos 50 foram de mudanças para a estrutura ferroviária brasileira, pois em 1953, a RMV passou às mãos do governo federal com a criação do DNEF – Departamento Nacional de Estrada de Ferro e a posterior criação da RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A. A partir de 1975 todas as linhas da RFFSA passaram a ser denominadas pela sigla federal até o ano de 1996 quando ocorreu o processo de privatização da rede ferroviária.

A partir do contexto apresentado, tem-se que o patrimônio ferroviário, como parte do conjunto definido pelo patrimônio industrial e como um dos principais elementos de inserção social e de interação com a sociedade e seu reconhecimento como patrimônio cultural.

Dentro dessa perspectiva, o patrimônio industrial, a partir da Carta de Nizhny Tagil, do The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), órgão representativo da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) para a área, compreende

os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. (Carta NizhnyTagil, p. 1)

Ao representar o período histórico compreendido a partir da Revolução Industrial até a contemporaneidade, tem-se que o elemento ferroviário pode ser considerado um dos elementos formadores e desenvolvedores da economia, política, história e sociedade. Dessa maneira, a formação da sociedade tem por estruturas-base os conceitos de memória e história que se relacionam como elementos fundamentais as tradições, os símbolos e signos e as demais variáveis que compõem um grupo social específico (Keesing, 1993).



Considera-se ainda o propósito em considerar o elemento ferroviário como fator de convergência das ideias de uma memória social em que se tem a proposta de encontrar e desenvolver um conceito que releva a cultura um elemento social que assinala características definidoras do conceito em questão e que considera, ainda, os aspectos sistêmicos das relações indivíduos-grupo-sociedade, suas interinfluências e o equilíbrio social dinâmico daí decorrente, afora as componentes materiais (variáveis tecnológicas, econômicas e socioambientais) e ideacionais (religião, ritos e símbolos, comportamento e crenças). (Geertz, 2003).

Assim, o patrimônio ferroviário torna-se o elemento das relações sistêmicas da sociedade o qual define uma cultura e uma identidade relacionada aos elementos ferroviários, em especial as rotundas, por sua singularidade e representatividade. A memória social torna presente uma identidade particular, pautada pela relação estabelecida entre a sociedade, seus indivíduos e a representação da ferroviária para a memória social e o patrimônio cultural.

5. ASPECTOS METODOLÓGICOS

O processo metodológico busca centrar-se no exame concreto de situações reais de desenvolvimento do trabalho humano, relacionado ao elemento ferroviário que permite uma abordagem a partir da abordagem de estudos de caso e apresenta um modelo de análise que encerra uma proposta de investigação a partir de descrições das situações sócio patrimoniais.

A definição dessas etapas atrela-se à obtenção de informações, segundo os mais diversos tipos de fontes consultadas, bem como à agregação de dados decorrente do período (espaço-tempo) de análise definido para a pesquisa que compreende os complexos ferroviários existentes na região sudeste brasileira.

A documentação e referências bibliográficas como parte de um processo de fomento e construção da teoria e da prática têm por preocupação central a construção das relações entre a memória social, o patrimônio industrial e o patrimônio cultural. Os estudos realizados a partir de documentos compreendem assim a percepção do patrimônio ferroviário com fins culturais (fonte histórica), econômicos (exploração do patrimônio com fins turísticos) e sociais (identidade das localidades e regiões que os possui).



6. REFLEXÕES PATRIMONIAIS

O patrimônio ferroviário, no contexto do patrimônio cultural, pode ser considerado, sobretudo, como uma óptica particular das estruturas macro e microeconômicas, sob uma perspectiva de caráter sócio humanista em que se busca relacionar as influências sociais àquelas estabelecidas entre memória social e patrimônio industrial.

A importância ou influência do setor ferroviário na vida social, no desenvolvimento econômico e na identidade social visa identificar elementos sociais e culturais de uma sociedade cujos temas transversais de conhecimento pouco explorados têm como eixo fundamental o conceito de patrimônio industrial que se encontra compreendido em um conceito mais amplo de patrimônio cultural.

Ao relacionar a memória social às referências do patrimônio ferroviário, em especial as rotundas, tem-se aplicada a memória social e coletiva de Halbwachs (1990, 2004) às empresas. A partir de tais estudos, uma análise das representações sociais e da memória coletiva oriundas das relações estabelecidas nas interações sociais se complementam ao conceito de memória coletiva de Aguilar Mejía & Quintero Álvarez (2005) e Olick & Robbins (1998) que consideram diferentes elementos significantes e significados que se delineiam por meio de variáveis de identificação e identidade pessoal e coletiva e que se estabelecem a partir das mudanças nas relações sociais e seus efeitos.

Com isso, a construção dos conceitos de memória pessoal ou social [individual ou coletiva] considera também os marcos de tempo e de espaço, sendo o primeiro relacionado às datas e fenômenos que fazem parte da memória coletiva e têm significado especial para os indivíduos – que com eles se identificam e constroem parte de sua identidade. Já a variável espacial se estabelece segundo os locais de convivência e de identificação, de lazer e de trabalho, inclusive, aqueles em que se distingue uma identidade individual e coletiva.

Ao relacionar cultura e memória, as relações entre fatos e fenômenos e sua simbologia apresentam perspectivas – de âmbitos cultural, econômico, de gênero e comunidades etc. – e arrolam as variáveis de espaço e tempo. Quando se expande essa interpretação, procede-se a uma imbricação das relações profissionais e pessoais segundo uma perspectiva social e de construção interdisciplinar (Jameson, 1999). Tal abordagem considera, ainda, uma memória



que relaciona aspectos do “materialismo histórico-geográfico” (Soja, 1996a, 1996b) e “fluxos de espaço-tempo” (Castells, 1997a, 1997b, 1999).

Percebe-se, assim, que o desenvolvimento dos complexos ferroviários permitiu o surgimento de núcleos sociais e cidades que se destacaram (nos campos econômico, social e cultural) e apresentaram desdobramentos percebidos não somente sob o aspecto do desenvolvimento social-urbano, mas também a partir de perspectivas de reprodução, manutenção e formação de modelos sociais que garantam certa estabilidade e perenidade do modelo social e industrial vigente.

Para Cabral (2001), essa ideia, estabelecida desde os primórdios da industrialização, através por exemplo da comunidade de New Lanark, de Robert Owen, que tem por propósito inicial a reprodução e garantia das relações capital-trabalho e mesmo das relações sociais pré-existentes.

Assim, a implementação dos complexos ferroviários teve por repercussão a formação de núcleos urbanos e sociais, de vilas operárias ou mesmo cidades. Com o surgimento desses núcleos, advém a necessidade em estabelecer relações sócio-culturais com a sociedade e de desenvolver estratégias de incremento de estruturas sociais e culturais. A identidade social e a memória social surgem então como fatores relacionados a uma complexa realidade em que é preciso perceber as relações socioculturais existentes entre complexo ferroviário e sociedade.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma “nova” interpretação para o patrimônio ferroviário e suas relações com a sociedade permite desenvolver reflexões que se pautam para o reconhecimento, a lembrança e a inclusão desse como patrimônio e paisagem cultural. Mas, há uma maior preocupação em se observar que invariavelmente tem-se uma situação inversa, de descaso, abandono, degradação e mesmo extinção do patrimônio ferroviário. Em alguns casos, as formas de expressão e de preservação do patrimônio ferroviário encontram-se desconectadas de seu contexto e cuja relação entre presente e passado não tem por preocupação um resgate da história e da memória.

Segue-se abaixo, uma tabela resumo (TABELA 1) das rotundas brasileiras em que se observa, por meio da simbologia utilizada as questões anteriormente colocadas, de abandono à



valorização patrimonial, de maneira desproporcionais quanto aos aspectos de patrimonialização.

Região	Estado	Cidade/Estado	Situação (*)
Norte	Pará	Marituba	(D)
	Rondônia	Porto Velho (Madeira-Mamoré)	(E)
Nordeste	Pernambuco	Edgar Werneck	(D)
	Ceará	Fortaleza	(D)
		Álvaro Wayne	(D)
	Bahia	Salvador	(A)
		Alagoinhas	(A)
	Maranhão	São Luís	N / I
		Rosário	N / I
	Rio Grande do Norte	Natal – E.F. Sampaio Corrêa	(A)
		Natal – E.F. Natal a Nova Cruz	(D)
	Sergipe	Aracaju	(A)
Sudeste	São Paulo	Campinas (Mogiana)	(A)
		Campinas (Paulista)	(D)
		Bauru	(E)
		Ribeirão Preto	(D)
		Rio Claro	(D)
		Araraquara	(E)
		Lins	(A)
		Casa Branca	(D)
		São José do Rio Preto	(D)
		Catanduva	(D)
		Cruzeiro	(E)

Continuação:

Região	Estado	Cidade/Estado	Situação (*)
Sudeste	Minas Gerais	Além Paraíba (Porto Novo)	(E)
		Ribeirão Vermelho	(A)
		São João Del Rey	(E)
		Sete Lagoas	(D)
		Uberaba	(D)
	Rio de Janeiro	São Diogo	(D)
		Caju	(D)
		Barra do Piraí	(E)
Sul	Rio Grande do Sul	Três Rios	(E)
		Cruz Alta	(A)
Centro-Oeste	Paraná	Curitiba	(D)
	Mato Grosso do Sul	Campo Grande	(A)
		Ponta Porã	N / I
		Três Lagoas	N / I

Tabela 1. As Rotundas Brasileiras – Localização e Situação (por região/estado).

Fonte: Adaptado/atualizado das páginas WEB: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) – www.abpf.org.br e o site Estações Ferroviárias – www.estacoesferroviarias.com.br



Legenda: (A) = abandonada; (D) = demolida; (E) = existente; S/I = sem informações

Uma reflexão se faz necessária a partir da importância do complexo ferroviário, sua arquitetura e estrutura, para compreendê-lo como paisagem cultural e social cuja interpretação constitui importante elemento patrimonial. A paisagem ferroviária, em especial as rotundas ferroviárias, vem perdendo na maior parte dos casos a capacidade de expressão, reconstrução e reconstituição de parte de uma memória social e identidade social. A partir de uma dinâmica de (re)definição, (re)significação e (re)identificação do patrimônio ferroviário segundo diversos campos de saber pode-se entender de maneira ampliada as diferentes faces/fases de processos de vida e personalidade, de significados e signos (de identidade), de memória social e da história social.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Regina; CHAGAS, Mário (orgs.) *Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos*. Rio de Janeiro, DP&A, 2003.
- AGUILAR MEJÍA, Oscar Mauricio y QUINTERO ÁLVAREZ, María Ximena. Memoria colectiva y organizaciones. IN: *UniversitasPsychology*. Bogotá, v. 4, nº. 3, p. 285-296, 2005.
- BRASIL. Conselho Nacional De Transportes. *Planos de viação: evolução histórica (1808-1973)*. Rio de Janeiro, Ministério dos Transportes, 1974.
- CABRAL, Ana Isabel Aguiar. *Entre o discurso e a prática: a educação e a infância em escolas de fábrica com vila operária*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ/IFCS, 2001.
- CASTELLS, Manuel. *La era de la información. Economía sociedad y cultura. La sociedad red*. Madrid, Alianza Editorial, vol. 1, 1997a.
- CASTELLS, Manuel. *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid, Taurus, 1997b.
- CASTELLS, Manuel. Identidad, estado, trabajo, tiempo y espacio en la sociedad red: contribución a un debate abierto. IN: *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*. Madrid, nº 86, 1999.
- CASTRIOTA, Leonardo Barci. *Patrimônio cultural: conceitos, políticas, instrumentos*. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009.
- CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: UNESP, 2001.
- CUNHA, Ernesto Antônio Lassance. *Estudo descritivo da viação férrea no Brasil*. Rio de Janeiro; Comissão Central de Estudos e Construção de Estradas de Ferro, 1909.



- FERREIRA, Lúcia M.A.; ORRICO, Evelyn G.D. Prefácio. IN: FERREIRA, Lúcia M.A.; ORRICO, Evelyn G.D. (orgs.). *Linguagem, identidade e memória social*. Rio de Janeiro: DP&A, 7-12, 2002.
- GEERTZ, Clifford. *La interpretación de las culturas*. Barcelona, Gedisa, 2003.
- GERODETTI, João Emílio y Carlos CORNEJO: *As Ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças*. São Paulo; Solaris Edições Culturais, 2005.
- HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértica, 1990.
- HALBWACHS, Maurice. *Los marcos sociales de la memoria*. Barcelona, Anthropos, 2004.
- HUDSON, Kenneth. *Industrial archaeology*. London: Methuen, University Paperbacks, 1965.
- JAMESON, Frederick. *Postmodernidad*. Madrid, Trotta, 1998.
- KEESING, R.M. (1993) “Teorías de la cultura”. IN: VELASCO, Honorio M. *Lecturas de antropología social y cultural. La cultura y las culturas*. Madrid: Cuadernos de la UNED, p. 51-82, 1993.
- LÓPEZ GARCÍA, Mercedes. El concepto de patrimonio: el patrimonio industrial o la memoria del hogar. IN: FERNANDEZ GARCÍA, Aladino; ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel. (coords.) *Arqueología Industrial (monográfico) Ábaco Revista de Cultura e Ciências Sociais*. Gijón: Nova Época, nº 1, pp. 9-12, 1992.
- MINCHINTON, Walter. World industrial archaeology: a survey. IN: *World Archaeology*, vol. 15, nº. 2, pp. 125-136, oct. 1983.
- PALMER, Marilyn; NEAVERSON, Peter. *Industrial archaeology: principles and practice*. Londres: Routledge, 1998.
- SAES, Flávio Azevedo Marques. *As ferrovias de São Paulo (1870-1940)*. São Paulo; HUCITEC/MEC, 1981.
- SOJA, Eduard. W. Planning in/for postmodernity. IN: BENKO, G.; STROHMAYER, Ulf (eds.). *Space and social theory*. Oxford: Blackwell, pp. 236-249, 1996a.
- SOJA, Eduard. W. *Thirdspace*. Cambridge: Blackwell, 1996b.
- TICCIH. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. *Charters*, 2003. Disponível em, <<http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>>. Data de acesso: 19 jan. 2014.
- TRINDER, Barrie. *The blackwellencyclopaedia of industrial archaeology*. Londres, Blackwell, 1992.
- VV.AA. *I Centenário das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro; IBGE, 1954.