

Algumas questões sobre o inventário do património industrial ferroviário

Algunas cuestiones sobre el inventario del patrimonio industrial ferroviario

Some questions about the inventory of railway industrial heritage

José Manuel Lopes Cordeiro
Universidade do Minho/APPI-TICCIH

Resumo:

O artigo incidirá sobre três aspectos relacionados com a elaboração de inventários de bens ferroviários, destacando previamente o que a este propósito diversos organismos internacionais, como o TICCIH e o ICOMOS, têm vindo a concretizar, nomeadamente através de cartas patrimoniais. O primeiro aspecto abordará o inventário como forma gestão do património ferroviário, analisando a actividade de duas instituições que têm vindo a desenvolver vários projectos para o estudo, a inventariação e a salvaguarda do património ferroviário, o Projecto “Memória Ferroviária” e o IPHAN, em particular as iniciativas que empreendeu para a realização do inventário da extinta Rede Ferroviária Federal. O segundo aspecto abordará os inventários como forma de preservação do património ferroviário, procurando sintetizar a experiência histórica que neste âmbito se encontra plasmada em diversas cartas patrimoniais, como a Carta de Atenas, a Carta de Veneza e a Recomendação de Nairóbi. Finalmente, será apresentado um breve roteiro metodológico para a inventariação do património ferroviário, tendo por base as recomendações da Carta de Burra, que tem vindo a ser apontada como um documento a seguir no que respeita à intervenção no património ferroviário.

Palavras-chave: Património ferroviário, inventário do património, conservação do património, cartas patrimoniais

Códigos JEL: L92, N70, R49, Z10

Resumen:

El artículo se centrará en tres aspectos relacionados con la elaboración de inventarios de bienes ferroviarios, destacando de antemano lo que en este sentido varios organismos internacionales, como TICCIH e ICOMOS, han venido logrando a través de cartas patrimoniales. El primer aspecto abordará el inventario como forma de gestión del patrimonio ferroviario, analizando la actividad de dos instituciones que vienen desarrollando varios proyectos de estudio, inventario y salvaguardia del patrimonio ferroviario, el Proyecto “Memoria Ferroviaria” y el IPHAN, particularmente las iniciativas que emprendió para realizar el inventario de la extinta “Rede Ferroviária Federal”. El segundo aspecto abordará los inventarios como una forma de preservar el patrimonio ferroviario, buscando sintetizar la experiencia histórica que en este contexto se plasma en diversas cartas patrimoniales, como la Carta de Atenas, la Carta de Venecia y la Recomendación de Nairobi. Finalmente, se presentará una breve hoja de ruta metodológica para el inventario del patrimonio ferroviario, basada en las recomendaciones de la Carta de Burra, que se ha señalado como un documento a seguir en cuanto a la intervención en el patrimonio ferroviario.

Palabras clave. Patrimonio ferroviario, inventario del patrimonio, conservación del patrimonio, cartas patrimoniales

Códigos JEL: L92, N70, R49, Z10

Abstract:

The article will focus on three aspects related to the elaboration of inventories of railway goods, highlighting in advance what in this regard several international organizations, such as TICCIH and ICOMOS, have been achieving, namely through patrimonial charters. The first aspect will address the inventory as a way to manage the railway heritage, analyzing the activity of two institutions that have been developing several railway heritage, the “Memória Ferroviária” Project and IPHAN, in particularly the initiatives it undertook to carry out the inventory of the extinct “Rede Ferroviária Federal”. The second aspect will address inventories as a way of preserving the railway heritage, seeking to synthesize the historical experience that in this context is embodied in various heritage charters, such as the Athens Charter, the Venice Charter and the Nairobi Recommendation. Finally, a brief methodological roadmap for the inventory of the railway heritage will be presented, based on the recommendations of the Charter of Burra, which has been pointed out as a document to be followed with regard to intervention in the railway heritage.

Key words: Railway heritage, heritage inventory, heritage conservation, heritage charters

JEL codes: L92, N70, R49, Z10

Algumas questões sobre o inventário do património industrial ferroviário

José Manuel Lopes Cordeiro
Universidade do Minho/APPI-TICCIH Portugal

O encerramento de inúmeras linhas ferroviárias que se verificou nas últimas décadas colocou o imperioso dever de se proceder ao inventário do respectivo património, uma resposta que em muitas destas situações ficou, infelizmente, aquém das necessidades existentes e, o que é mais preocupante, muitas vezes sem qualquer desenvolvimento. É conhecido que os inventários constituem não só uma base imprescindível para o estudo, a proteção e a conservação do património mas que também contribuem para as entidades responsáveis, a diversos níveis, poderem actuar de uma forma eficaz na sua salvaguarda³⁰. Por essa razão, sempre que se prevê o encerramento de linhas ferroviárias, as autoridades competentes deveriam tomar atempadamente as medidas necessárias para a realização do respectivo inventário.

A conveniência em efectuar inventários transparece dos princípios genericamente aceites na área do estudo e salvaguarda do património, razão pela qual também se manifesta nas cartas patrimoniais, nomeadamente nas que contemplam o património industrial ferroviário, e que têm vindo a contar com o apoio e o patrocínio da UNESCO. A Carta de Nizhny Tagil, aprovada na Conferência do The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) realizada em 2003 naquela cidade dos Urais, destaca claramente a importância da identificação, do inventário e da investigação, considerando que o inventário do património industrial

“constitui uma componente fundamental do estudo do património industrial. O inventário completo das características físicas e das condições de um sítio deve ser realizado e conservado num arquivo público, antes de se realizar qualquer intervenção. Muitas informações podem ser obtidas se o inventário for efectuado antes do abandono da utilização de um determinado processo industrial ou do fim da actividade produtiva de um sítio. Os inventários devem incluir descrições, desenhos, fotografias, e um registo em vídeo do referido sítio industrial ainda em funcionamento, com as referências das fontes documentais existentes. As memórias das pessoas que aí trabalharam constituem uma fonte única e insubstituível e devem ser também registadas e conservadas, sempre que possível”³¹.

Também os “Princípios comuns do ICOMOS–TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Património Industrial”, conhecidos por “Os Princípios de Dublin”, aprovados na 17.^a Assembleia Geral do ICOMOS que em 2011

³⁰ Cordeiro, 1990, p. 266.

³¹ Cordeiro, 2009, p. 80.

se realizou na capital irlandesa, apontam claramente para a necessidade de se realizarem

“inventários integrados e listagens de estruturas em sítios, áreas, paisagens e seu meio envolvente, considerando objectos, documentos, desenhos e arquivos ou património imaterial, e utilizá-los para assegurar a eficácia das políticas de gestão e de conservação, assim como das medidas de proteção. Os bens assim inventariados devem poder contar com um reconhecimento legal, e de iniciativas que assegurem uma adequada gestão e conservação para garantir que a sua importância, integridade e autenticidade sejam mantidas”³².

O ICOMOS considera, também, que no âmbito do património industrial as ferrovias são inteiramente merecedoras da denominação de Património Mundial da Humanidade. Não apenas pelo contributo que prestaram – e em muitos casos ainda prestam – “para a evolução social, económica, política, cultural e técnica de quase todos os países ao redor do globo”³³, mas igualmente pela importância do riquíssimo património que geraram ao longo da sua já extensa história. No entanto, apesar deste reconhecimento, apenas três ferrovias se encontram inscritas na Lista do Património Mundial da Humanidade: a Ferrovia de Semmering, na Áustria, inscrita em 1998; as Ferrovias de montanha na Índia, contemplando três linhas –Darjeeling, Nilgiri e Kalka Shimla–, inscritas em 1999; e a Ferrovia Rética nas paisagens de Albula e Bernina, que atravessa a Suíça e a Itália, inscrita em 2008. Não deixa de ser interessante assinalar que os critérios de selecção que fundamentaram a inscrição de todas estas ferrovias foram coincidentes, e apenas dois – os critérios (ii) e (iv) – entre dez possíveis, destacando, respectivamente, o facto de exibirem “um evidente intercâmbio de valores humanos, ao longo do tempo ou dentro de uma área cultural do mundo, que teve impacto sobre o desenvolvimento da arquitectura ou da tecnologia, das artes monumentais, do urbanismo ou do paisagismo”³⁴, e constituírem “um exemplar excepcional de um tipo de edifício, conjunto arquitectónico ou tecnológico ou paisagem que ilustre um estágio significativo da história humana”³⁵. Apesar de, até à data, apenas estas três ferrovias integrarem a Lista do Património Mundial da Humanidade, há um pequeno conjunto de outras que se encontram na Tentative List, aguardando a sua aprovação. É o caso da Ferrovia Trans-iraniana, no Irão, da Ferrovia Hejaz, na Arábia Saudita, do Itinerário Cultural do Comboio Transandino do Equador, ou da Paisagem Cultural de Paranapiacaba: sistemas de vilas e ferrovias da Serra do Mar, no Estado de São Paulo, Brasil.

1. O inventário como forma gestão do património ferroviário

A importância dos inventários de bens ferroviários tem vindo a ser discutida em diversos países europeus como, por exemplo, o Reino Unido ou a França, que criaram

³² ICOMOS–TICCIH, 2017, p. 89.

³³ Coulls, 1999, p. 24.

³⁴ UNESCO, 2013, p. 37.

³⁵ UNESCO, 2013, p. 39.

bases de dados sobre o património ferroviário que já se encontra inventariado. É o caso da “UK & Ireland Heritage Railways”, entre os vários exemplos britânicos que se podem destacar, ou da associação francesa “Inventaires ferroviaires de France”, coordenada por Philippe Emonet. Importa, no entanto, destacar outros exemplos não tão conhecidos, como é o caso do Brasil, que neste domínio tem vindo a realizar um trabalho que merece ser assinalado.

Num país com a dimensão do Brasil, com uma rede ferroviária extensa, é compreensível que já tivessem surgido vários projectos para o estudo, a inventariação e a salvaguarda do património ferroviário, para além da atenção que o Instituto do Património Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) também tem dedicado ao assunto. Por uma questão de economia de espaço abordaremos apenas dois exemplos da actividade de inventário do património ferroviário brasileiro que tem vindo a ser realizado, e cuja experiência importa analisar.

O primeiro é o Projecto “Memória Ferroviária” (doravante pMF), coordenado por Eduardo Romero de Oliveira, Professor da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), que entre 2012 a 2015 concentrou a sua actividade no desenvolvimento do tema “Memória Ferroviária (1869-1971): inventário de património industrial ferroviário paulista”, cujos resultados já foram publicados³⁶. Uma segunda fase do pMF, que decorreu entre 2017 e 2019, desenvolveu a temática “Memória Ferroviária - perspectivas interdisciplinares de registo e activação do património industrial”, tendo os seus resultados sido também publicados³⁷. Constituindo um projeto de longo prazo – na realidade, as suas origens remontam a 2007 –, o pMF já alcançou importantes objectivos, entre os quais o desenvolvimento de uma primeira plataforma SIG (Sistema de Informação Geográfica) – proporcionando uma melhor compreensão dos desafios que se colocam à reabilitação do património ferroviário paulista –, um inventário documental sistemático sobre as companhias ferroviárias que existiram no Estado de São Paulo, assim como um sistema terminológico que permitirá a elaboração de um *thesaurus* ferroviário, o que constitui um importante e muito útil contributo para a sistematização dos conceitos na área da actividade ferroviária.

A segunda iniciativa que destacamos diz respeito à actividade do IPHAN na valorização do património ferroviário, nomeadamente as iniciativas que empreendeu para a realização do inventário da extinta Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), uma empresa estatal que abrangia boa parte do território brasileiro e cuja sede se localizava no Rio de Janeiro. Para acompanhar o trabalho desenvolvido neste âmbito, o IPHAN elaborou um “Manual Técnico do Património Ferroviário”, compilando um conjunto de informações sobre a catalogação dos bens patrimoniais ferroviários, para além de dados históricos sobre a construção das primeiras linhas ferroviárias instaladas no

³⁶ Oliveira, 2017.

³⁷ Oliveira, 2019.

Brasil³⁸. Através da Portaria n.º 407, publicada em 21 de Dezembro de 2010, o IPHAN definiu os seguintes critérios, a adoptar no trabalho de inventário dos bens patrimoniais da RFFSA que se encontravam à sua guarda e que poderiam vir a integrar a Lista do Património Cultural Ferroviário. Deste modo, os bens seleccionados preencheriam os seguintes requisitos:

“1 - Apresentarem correlação com factos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos económicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

2 - 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;

3 - Cujo intuito de valoração cultural seja objecto de manifestação individual ou colectiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico”.

Já anteriormente, pela Portaria n.º 208/2008, tinha sido criada a Coordenação Técnica do Património Ferroviário (CTPF), no âmbito da qual foi estabelecido um Grupo de Trabalho com a missão de, entre outras, elaborar um Plano de Acções Estratégicas. Ainda antes da publicação da Portaria n.º 407/2020, este Grupo de Trabalho apresentou uma Minuta denominada “Parâmetros para declaração de valor histórico, artístico e cultural dos bens móveis e imóveis remanescentes do acervo da extinta Rede Ferroviária Federal S. A.”, que constituiu o “primeiro documento oficial onde consta maior definição na selecção, valoração e procedimento administrativo para o recebimento e protecção dos bens ferroviários”³⁹. A Minuta propunha a adopção de uma política nacional para a preservação do património cultural ferroviário, a qual assentava nos seguintes princípios:

i) Preservar significa definir as permanências de quê, como e para quem preservar, requerendo colecta e análise de informações capazes de revelar a identidade de sítios, edificações, vias férreas, pontes, túneis, trens, maquinaria, mobiliário e utensílios diversos, obras de arte e acervos documentais bibliográfico e arquivísticos;

ii) A estrutura morfológica ou a configuração espacial faz da forma sua principal característica, por meio da qual não apenas se expõe à contemplação e informa sobre a vida social ocorrente, ao mesmo tempo que é uma fonte de entendimento histórico que interage com os que nele se encontram;

iii) O estudo da configuração espacial, sob a óptica da preservação cultural, deve considerar a formação histórica do lugar, todos os elementos que compõem sua morfologia, sua função na estrutura regional e da cidade, sua dinâmica de uso, produção e apropriação simbólica por parte da sociedade;

iv) Como portador dessas múltiplas dimensões, demanda conhecimento a partir de categorias de análise e técnicas apropriadas à apreensão dessas dimensões”.

³⁸ IPHAN, 2010.

³⁹ Prochnow, 2014, p. 30.

Não obstante os aspectos positivos que a promulgação destes documentos evidencia, alguns autores apontam um certo desfasamento entre ambos, revelando entendimentos não inteiramente coincidentes sobre o tipo de bens ferroviários que se procurava proteger. As críticas repousam, essencialmente, numa deficiente articulação entre a Portaria n.º 407 e a Minuta, tanto mais que esta foi elaborada em primeiro lugar e o seu conteúdo deveria ser levado em consideração. Assim, se a Minuta pode ser entendida como uma reflexão sobre a selecção e a utilização dos bens ferroviários, “na Portaria não foi aproveitado esse conhecimento, [acabando] por revelar-se um mero procedimento administrativo”⁴⁰. No entanto, a reflexão, as propostas e a experiência acumulada no âmbito do desenvolvimento deste trabalho do IPHAN não deixam de apresentar um inegável interesse para a definição dos princípios a ter em consideração no trabalho de inventário do património ferroviário, sendo de grande utilidade para a elaboração de projectos nesta área, mesmo que integrando outras latitudes e realidades.

2. Inventários e preservação do património ferroviário

A importância da elaboração de inventários para a preservação do património cultural, assim como a procura de metodologias e procedimentos para a sua implementação há muito que constitui uma componente fundamental dos estudos nesta área.

A Carta de Atenas, resultante da Conferência Internacional sobre o Restauro dos Monumentos, realizada na capital grega em 1931, já recomendava a necessidade de cada Estado elaborar e publicar um inventário dos seus monumentos históricos acompanhado da respectiva documentação (fotografias e descrições), que seria depositado e disponibilizado no Escritório Nacional dos Museus da Sociedade das Nações. A Carta de Veneza (1964), embora não abordando directamente a questão dos inventários, apontava para a importância de se constituírem dossiers de documentação dos trabalhos de conservação, restauro e escavação, com relatórios de todas as etapas dos trabalhos realizados, contemplando também a sua posterior publicação (art.º 16.º). Para além disso, ao ampliar o conceito de monumento histórico, defendendo que o mesmo abarcava não só “as grandes criações mas também as obras modestas do passado que adquiriram, com a passagem do tempo, um significado cultural” (art.º 1.º), permitiu a integração de novas categorias patrimoniais, que então se começavam a afirmar, como era o caso do património industrial.

Será, no entanto, com a Recomendação de Nairóbi relativa à Salvaguarda dos Conjuntos Históricos e a sua função na vida contemporânea (1976) que a UNESCO retomará a questão do inventário, com uma total clareza, tanto mais que existia então a

⁴⁰ Prochnow, 2014, p. 34.

preocupação em complementar e precisar as cartas patrimoniais anteriormente aprovadas. No capítulo das “Medidas técnicas, económicas e sociais”, é recomendada “uma análise de todo o conjunto, inclusive de sua evolução espacial, que contivesse os dados arqueológicos, históricos, arquitectónicos, técnicos e económicos. Deveria ser produzido um documento analítico destinado a determinar os imóveis ou os grupos de imóveis a serem rigorosamente protegidos, conservados sob certas condições, ou, em circunstâncias absolutamente excepcionais e escrupulosamente documentadas, destruídos, o que permitiria às autoridades suspender qualquer obra incompatível com esta recomendação. Além disso, deveria ser realizado, com a mesma finalidade, um inventário dos espaços livres, públicos e privados, assim como de sua vegetação”.

Para além do destaque dado à necessidade da realização de inventários, as características inovadoras desta Recomendação repousavam também no facto de não apenas advogar a importância de se contemplarem os aspectos arqueológicos, históricos, arquitectónicos, técnicos ou económicos do contexto urbano, mas também a necessidade de se realizarem estudos pormenorizados que incluíssem “dados demográficos e uma análise das actividades económicas, sociais e culturais, os modos de vida e as relações sociais, os problemas fundiários, infraestrutura urbana, o estado do sistema viário, as redes de comunicação e as inter-relações recíprocas da zona protegida com as zonas circundadas”.

3. Breve roteiro metodológico para a inventariação do património ferroviário

A Carta do ICOMOS da Austrália para a Conservação dos Sítios com Significado Cultural, conhecida como Carta de Burra em virtude de ter sido aprovada naquela histórica cidade mineira, revista e actualizada em 2013, é apontada como um documento a seguir no que respeita à conservação do património ferroviário⁴¹, nomeadamente quanto aos seus procedimentos metodológicos. No entanto, importa também levar em consideração que a ferrovia e, conseqüentemente, o património ferroviário, englobando todos os bens imóveis, móveis e integrados na sua dimensão material e imaterial, constitui um sistema, um conjunto entrelaçado de componentes, cada um com valor próprio, devendo “ser apreendidos a partir de uma visão sistémica com o intuito de capturar as relações socio-espaciais e o contexto territorial onde se inserem”⁴². Deste modo, seria assim possível abarcar toda a sua complexidade estrutural e funcional. Pondo em prática as recomendações da Carta de Burra podemos avançar numa proposta de um breve roteiro metodológico para a inventariação do património ferroviário:

1. Previamente, é indispensável contemplar: a) uma análise dos recursos, humanos e financeiros, necessários para a realização do inventário; b) elaboração de uma ficha de inventário, que vá ao encontro dos objectivos pretendidos.

⁴¹ Walker, 1993, p. 39.

⁴² Freire, 2015, p. 59.

2. Identificação do bem a inventariar e das suas associações: efectuar a génese, localização – incluindo as características geográficas da sua implantação –, assim como o historial do bem ferroviário, destacando as suas características fundamentais, incluindo as alterações que registou ao longo da sua existência.

3. Recolha e registo da informação relevante sobre o bem ferroviário, e que seja pertinente para a compreensão do seu significado e função: dada a enorme diversidade do património ferroviário será conveniente efectuar previamente uma distribuição de acordo com a sua tipologia de forma a que o registo seja realizado de uma forma extensiva, contemplando estações, instalações sanitárias, pontes e viadutos, túneis, rotundas, giradores de locomotivas, torres de sinalização, depósitos e guindastes de água, todo o tipo de material circulante, sistemas de comunicação e sinalização, subestações, catenárias, oficinas, passagens aéreas e subterrâneas, armazéns, depósitos, cocheiras, conjuntos residenciais para operários e funcionários, passagens de nível, paisagens, etc. Importa não descurar um tipo de bem ferroviário que muitas vezes não é levado em consideração, como os relógios das estações, assim como aqueles que podemos integrar na categoria de bens móveis, mesmo que já não se encontrem em utilização, tais como lanternas, sinos, apitos ou os uniformes das diferentes categorias do pessoal ferroviário. Incluem-se também os fundos documentais existentes, que nesta fase poderão passar por um pré-inventário.

4. Desenvolvimento de um programa de história oral específico a fim de resgatar e registar os processos, saberes, ofícios, etc, que integram a memória dos ferroviários.

5. Avaliação do interesse patrimonial do bem ferroviário (material circulante e bens móveis), tendo em consideração as noções de autenticidade e integridade. Conforme anteriormente salientado, para além da definição dos critérios de avaliação, a mesma deve incorporar também uma visão sistémica de modo a evitar uma apreciação do objecto isolado, permitindo, pelo contrário, uma ampla compreensão da organização ferroviária e das suas implicações territoriais e paisagísticas.

6. Partindo do princípio de que o inventário não constitui um fim em si mesmo, devendo constituir uma base para a definição de políticas de salvaguarda e/ou reutilização patrimonial, é imprescindível elaborar uma declaração do significado e valor de cada bem ferroviário inventariado, assim como de um programa de actuação daí decorrente, incluindo um plano de conservação detalhado.

7. Encarar a possibilidade de o trabalho de inventário se realizar por etapas, concedendo prioridade aos bens cuja integridade se encontra mais ameaçada.

Bibliografia

- Cordeiro, José Lopes, 1990. “O inventário do património arqueológico-industrial”, en I Encontro Nacional sobre o Património Industrial. Coimbra, Guimarães, Lisboa/1986. Actas e Comunicações, Coimbra Editora, Coimbra, 2: 265-280.
- Cordeiro, José Manuel Lopes, 2009. “O Património Industrial e as Novas Cartas Patrimoniais: Nizhny Tagil, Riga, Monterrey e El Bierzo”, *Arqueologia Industrial*, 4.^a Série, V (1-2): 73-97.
- Coulls, Anthon, 1999. *Railways as World Heritage Sites*. ICOMOS, Paris.
- Freire, Maria Emília Lopes, 2015. *Património Ferroviário: por uma compreensão sistémica de sua lógica funcional*. Edição de autor, Recife. (Dissertação de mestrado apresentada à Universidade Federal de Pernambuco).
- ICOMOS Austrália, 2013. Carta de Burra (revista). Disponível em: <http://www.icomos.org/australia/burra.html>. Acesso em: 20/10/2020.
- ICOMOS–TICCIH, 2017. “Princípios conjuntos para a conservação de sítios, estruturas, áreas e paisagens de património industrial: os Princípios de Dublin, aprovados na 17.^a Assembleia Geral do ICOMOS em 28 de Novembro de 2011”, *Arqueologia Industrial*, 4.^a Série, VII (1-2): 87-90.
- Instituto do Património Histórico e Artístico Nacional, 2010. *Manual Técnico do Património Ferroviário*. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimoni_o_ferrovuario.pdf. Acesso em: 20/10/2020
- _____, 2010. Portaria n.º 407/2010. Diário Oficial da União (DOU), Brasília.
- Oliveira, Eduardo Romero de (org), 2017. *Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho. Perspetivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registo, preservação e ativação de bens ferroviários*. Alameda, São Paulo.
- _____, (Org.), (2019). *Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho. Balanços teóricos e metodologias de registo de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*. Cultura Acadêmica, São Paulo.
- Prochnow, Lucas Neves, 2014. *O IPHAN e o património ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação*. Instituto do Património Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro. (Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Profissional do Instituto do Património Histórico e Artístico Nacional).
- UNESCO, 2013. *Manual de Referência. Preparação de Candidaturas a Património Mundial*. UNESCO Brasil, IPHAN, Brasília.
- Walker, Meredith, 1993. “Inventories and their role in managing railway heritage”, *Historic Environment*, 10 (1): 32-40.