



# Confluências Culturais

Revista Interdisciplinar

v. 13, n. 1: Patrimônio Industrial: Trabalho, Memória e Ambiente – 2024 – ISSN 2316-395X

ENSAIO

Reflexões sobre a construção do  
patrimônio ferroviário pela perspectiva  
da memória e da linguagem

Reflections on the construction of  
railway heritage from the perspective of  
memory and language

Reflexiones sobre la construcción  
del patrimonio ferroviario desde la  
perspectiva de la memoria  
y el lenguaje

Grasiéle Aparecida da Costa Ferreira Peters<sup>1</sup>

Recebido em: 8 abr. 2024  
Aceito para publicação em: 28 maio 2024

**Resumo:** Este ensaio busca problematizar as possibilidades e/ou contribuições da memória e da linguagem na construção do patrimônio ferroviário, na região do Contestado, em Santa Catarina (SC). A elaboração deste texto suscitou inquietações por meio das leituras de Reinhart Koselleck (2014), em sua obra *Estratos do tempo*, leituras essas que serviram como ponto de partida para reflexões estruturadas em

<sup>1</sup> Doutoranda no Programa de Pós-Graduação em Patrimônio Cultural e Sociedade (PPGPCS) da Universidade da Região de Joinville (Univille). Bolsista Fapesc.

quatro pontos: (1) vestígios de experiências; (2) experiências que transcendem, com base em Reinhart Koselleck (2014); (3) espaços de recordação, conforme proposto por Aleida Assmann (2011); (4) o poder do patrimônio, consoante Dominique Poulot (2009).

**Palavras-chave:** patrimônio industrial; memória; linguagem.

**Abstract:** This essay seeks to problematize the possibilities and/or contributions of memory and language in the construction of the railway heritage in the Contestado region, in Santa Catarina, Brazil. The elaboration of this text raised concerns based on Reinhart Koselleck (2014) and his work *Sediments of time*, which served as a starting point for reflections structured into four points: traces of experiences; experiences that transcend, based on Koselleck (2014); spaces of remembrance, as proposed by Aleida Assmann (2011); and the power of heritage, according to Dominique Poulot (2009).

**Keywords:** industrial heritage; memory; language.

**Resumen:** Este ensayo busca problematizar las posibilidades y/o aportes de la memoria y el lenguaje en la construcción del patrimonio ferroviario en la región del Contestado, en Santa Catarina, Brasil. La elaboración de este texto suscitó inquietudes por medio de la lectura de la obra *Los estratos del tiempo*, de Reinhart Koselleck (2014), que sirvió de punto de partida para reflexiones estructuradas en cuatro puntos: huellas de experiencias; experiencias que trascienden, desde Reinhart Koselleck (2014); espacios de memoria, propuesto por Aleida Assmann (2011); y el poder del patrimonio, según Dominique Poulot (2009).

**Palabras clave:** patrimonio industrial; memoria; lenguaje.

## INTRODUÇÃO

Este ensaio foi elaborado com base na obra de Reinhart Koselleck, *Estratos do tempo* (2014), com o objetivo de problematizar as possibilidades e/ou contribuições da memória e da linguagem na construção do patrimônio ferroviário.

Fundamentando-se em proposições teórico-conceituais, o ensaio desenvolve-se ao apresentar hipóteses e desafios relacionados à metodologia de história oral como procedimento norteador. Para tanto, narrativas<sup>2</sup> e memórias de moradores e trabalhadores ferroviários na região do Contestado, em Santa Catarina (SC), condensam as discussões aventadas nesta produção.

A preservação do patrimônio ferroviário no Brasil é respaldada pela Lei de Revitalização do Setor Ferroviário n.º 11.483, de 2007, que atribuiu ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) a responsabilidade de administrar e preservar os bens ferroviários de valor artístico e cultural (Brasil, 2007). Nessa legislação, destaca-se a expressão “memória ferroviária”, conforme estabelecido no artigo 9.º, parágrafo 2.º, incisos I e II:

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

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

II – conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA (Brasil, 2007, grifo nosso).

<sup>2</sup> As entrevistas citadas foram coletadas em pesquisa de campo com autorização do Comitê de Ética (CEP/Univille), no desenvolvimento da dissertação “A memória ferroviária e as narrativas do trabalhador ferroviário em Mafra-SC: entre o orgulho, a graxa e a dor”.

Ao considerar que a expressão “memória ferroviária” (Brasil, 2007) remete a bens móveis e imóveis e é constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico, este ensaio aborda as seguintes problemáticas: como moradores do Contestado e trabalhadores ferroviários atribuem significados e valores ao patrimônio ferroviário? De que forma esses significados e valores podem influenciar ou contribuir para a gestão e a formulação de políticas de proteção do patrimônio ferroviário?

Nesse contexto, o desafio é investigar o patrimônio ferroviário como parte do patrimônio industrial, buscando: (1) articular as dimensões material e imaterial dos bens remanescentes do transporte ferroviário e toda sua infraestrutura, conforme recomenda a *Carta Nizhny Tagil* (Ticcih, 2003) na região denominada Contestado; (2) explorar a relação desses remanescentes com a história e a memória da Guerra do Contestado, ocorrida de 1912 a 1916; (3) analisar o processo de valoração do patrimônio ferroviário da região, conforme previsto pelo IPHAN na portaria n.º 17/2022; (4) considerar as memórias e os processos de identificação dos moradores e trabalhadores das ferrovias locais como elementos-chave na formulação de políticas de preservação.

Com o intuito de trazer reflexões para enriquecer a discussão, o presente texto foi organizado em 4 pontos: (1) vestígios de experiências; (2) experiências que transcendem, conforme proposto por Reinhart Koselleck (2014); (3) espaços de recordação, com base em Aleida Assmann (2011); (4) o poder do patrimônio, consoante Dominique Poulot (2009).

Ressalva-se que este é um ensaio apoiado nesses autores e que há a possibilidade de ampliar as discussões em torno das questões evidenciadas, com base no referencial proposto, cabendo o aprofundamento em pesquisas específicas.

## VESTÍGIOS DE EXPERIÊNCIAS

Em sua obra *Estratos do tempo*, o historiador Reinhart Koselleck (2014) argumenta que tais estratos representam vestígios de experiências de caráter singular, porém ressalva que, além da singularidade, há eventos marcados por repetições e que são incapazes de esgotar sua peculiaridade.

Relacionamos essa afirmação com as chegadas e partidas de trem em uma estação ferroviária. Esse evento é recorrente (ocorrendo em dias e horários preestabelecidos), porém as experiências dos indivíduos participantes desse ato são diversas entre si. Por exemplo, a vendedora de doce na estação demonstra uma expectativa, de caráter econômico, enquanto a mãe que aguarda o filho apresenta outra. O evento em si, no entanto, permanece o mesmo: a chegada do trem.

Para Koselleck (2014), os estratos do tempo têm a capacidade de medir velocidades, acelerações e atrasos em uma complexidade temporal. Tomamos como mote para possíveis discussões futuras o encerramento das atividades da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), um acontecimento singular que, no entanto, não afetou apenas relações de trabalho aceitas e estabelecidas. Tal ocorrência desmontou o imaginário da profissão *dos sonhos e/ou ideal* de determinados trabalhadores, trazendo para eles dor, dificuldade de adaptação e aceitação de sua condição após o processo de privatização (incluindo aposentadoria, desemprego etc.).

*A Rede acabou, todo mundo saiu e eu fui ficando, depois a ALL me chutou [...]. Daí quando a ALL me deu a conta eu chorei, fiquei muito aborrecido, eu só me dei conta da demissão quando veio um psicólogo da empresa falar conosco. Ele disse: “senhor Pedroso, o senhor vai se aposentar com R\$ 960,00 por mês! Agora a ALL será terceirizada, o salário vai cair, ninguém mais vai ganhar esse salário. O dinheiro que a empresa paga para o senhor dá pra pagar cinco homens”. Aí eu percebi que não era só eu que precisava (Pedroso, 2017).*

O relato descreve o sentimento de dor de um trabalhador ferroviário na cidade de Mafra (SC). A partir do momento da privatização, nota-se a sensação de abandono após anos de trabalho.

Entre as narrativas sobre o ofício ferroviário, é possível contextualizar a relevância do tempo tanto para o trabalhador quanto para a empresa. Para o trabalhador, a temporalidade nas relações laborais pode ser marcada pela necessidade de cumprir o horário estabelecido pela empresa, pela temporalidade entre trabalho e descanso, entre outros relacionados. Já para o empregador, há a demanda de que o trabalhador *produza* durante o período acordado, usando sua capacidade extrema (física e mental) em uma relação de poder estabelecida pelo tempo e com o tempo.

Esse tempo laboral, forjado na modernidade e que projeta um futuro baseado em um ideal de progresso, levou muitos trabalhadores a desenvolverem e/ou absorverem em seu inconsciente a crença na empresa e na expectativa de dias melhores por meio do cumprimento do tempo de trabalho, como se o salário fosse uma recompensa por ser um *bom* trabalhador.

A partir do momento em que a relação de trabalho findou (com o encerramento da RFFSA), a percepção do tempo mudou drasticamente para o ex-trabalhador. Foi preciso reinventar-se e readequar-se a esse novo momento. A seguir, apresenta-se o fragmento de uma entrevista em que o ferroviário relembra o seu primeiro mês após estar aposentado.

*Aí chegou no fim do mês, minha mulher notou que eu estava lidando na sacola de trabalho, e perguntou: “O que você está fazendo?”. Eu respondi: “Ah, está faltando umas peças aqui, preciso deixar no meu armário pra quando voltar a trabalhar”. Ela me olhou e disse: “Esqueceu que você está aposentado?”. Eu só olhei para ela e não falei nada. Passou segundo, terceiro mês, mas eu sabia que tinha que vir pra cá, passou uns dias e ela falou pra eu vir na oficina, pra matar a saudade do trabalho, dos amigos. Depois fui me acostumando, mas a saudade aumentando, sonhava que estava trabalhando, sonhava que perdia o horário (Jungles, 2017).*

Nota-se quanto o tempo laboral estava marcado na vida do sr. Jungles e quão importante era. Havia momentos em que ele se via organizando material para o trabalho, chegando até a sonhar que perdia o horário do serviço. São lembranças acumuladas de um tempo que marcou sua vida, tornando-a difícil de viver de forma a quebrar esse ciclo/rotina.

## EXPERIÊNCIAS QUE TRANSCENDEM

Koselleck (2014, p. 25) também discute a capacidade de experiências chamadas de transcendentais: “Todas as unidades de experiência precisam do mínimo de transcendência: sem ela não haveria uma explicação última – por mais provisória que possa ser [...]”.

Utilizando a metodologia de história oral é possível compreender, por meio das narrativas, como trabalhadores e seus familiares construíram suas identidades atreladas à presença da ferrovia e como o desmantelamento do transporte ferroviário influenciou a vida das pessoas. Essas experiências, além de singulares, são, como Koselleck (2014) afirma, transcendentais, atravessando várias gerações.

Este ensaio analisa memórias sociais em torno da ferrovia para problematizar as mudanças quanto ao significado e uso do patrimônio ferroviário, bem como para verificar se tais transformações interferem no sentimento de pertencimento das pessoas. Além disso, a temática pode ser ampliada em pesquisa específica construída ao cruzar as historiografias, assim como as memórias de moradores e de trabalhadores ferroviários

dos municípios da região do Contestado atravessados pela ferrovia, com o conjunto normativo relacionado ao patrimônio ferroviário, a fim de produzir subsídios para ações e formulação de políticas de preservação.

Para os ferroviários, é crucial que suas lembranças sejam o seu legado, e, para ampliar as pesquisas, as narrativas podem ser desdobradas em outras análises.

O fato de histórias surgirem primariamente das experiências das pessoas envolvidas e atingidas é condição de sua narratividade e, portanto, também condição de narratividade de experiências alheias, cuja análise domina a historiografia moderna. Direta ou indiretamente, toda história trata de experiências próprias ou alheias, cuja análise domina a historiografia moderna. Direta ou indiretamente, toda história trata de experiências próprias ou alheias. Por isso, podemos supor que os modos de contar histórias ou de elaborá-las com método possam ser relacionados aos modos como adquirimos, reunimos ou modificamos as experiências. Cada aquisição ou modificação de experiências se desdobra no tempo, e assim, surge uma história (Koselleck, 2014, p. 33).

As memórias de moradores e trabalhadores ferroviários construídas com base na metodologia da história oral possibilitarão destacar as percepções sobre o patrimônio ferroviário local, as transformações da cidade e da região desde a ferrovia, as experiências de trabalho, os modos de viver, os modos de fazer, as redes de sociabilidade e lazer, bem como os acontecimentos traumáticos e as vivências relacionadas ao tempo e à era das ferrovias. Conforme Khoury (2012, p. 80):

Abordando a história como um processo construído pelos próprios homens, de maneira compartilhada, complexa, ambígua e contraditória, o sujeito histórico não é pensado como uma abstração, ou como um conceito, mas como pessoas vivas, que se fazem histórica e culturalmente, num processo em que as dimensões individual e social são e estão intrinsecamente imbricadas.

Assim, acreditamos que esse tema e essa problematização estão revestidos de atualidade e relevância, especialmente à luz das discussões sobre as políticas de preservação dos patrimônios industriais no Brasil e da Portaria n.º 17, de 2022, que estabelece os critérios de valoração do patrimônio ferroviário (IPHAN, 2022).

Segundo Koselleck (2014), a aquisição de experiência acontece de três modos:

(1) Experiência primordial: caracterizada pela singular surpresa que pode marcar temporalmente um momento antes e depois.

(2) Repetições: nossas experiências também podem ser moldadas por repetições de evento, ao contrário da singularidade surpreendente. As repetições de experiências assemelham-se às experiências dos outros, o que facilita a coleta e a transcendência.

Diferentemente das surpresas singulares, que também podem afetar muitas pessoas ao mesmo tempo, as confirmações de experiências remetem a experiências semelhantes dos contemporâneos – caso contrário, dificilmente poderiam ser coletadas (Koselleck, 2014, p. 35).

Segundo o autor, as experiências ultrapassam situações de cunho pessoal, incluindo experiências geracionais, que, após institucionalizadas, se tornam comuns (Koselleck, 2014).

Assim, compreendemos que grupos sociais, como a comunidade ferroviária, podem ser um vetor desse tipo de experiência, pois suas vivências se consolidam no imaginário por meio da organização de suas experiências singulares ou recorrentes e/ou experiências comuns.

Essa análise geracional pode ser observada se considerarmos que as pessoas de idades distintas, hipoteticamente, podem ter relações divergentes com o patrimônio ferroviário e a cidade. Laurajane Smith (2006), assim como Koselleck (2014), aborda o choque geracional em sua obra *Uses of heritage*. No capítulo três, a autora apresenta a reflexão sobre como a percepção de um mesmo bem muda de acordo com as gerações e como uma geração quer se posicionar em relação às outras.

Percebemos que em algumas famílias o trabalho ferroviário é transmitido de avô para filho e para neto. Cada um deles terá uma interpretação distinta do trabalho ferroviário, influenciada pelo contexto atual. Ademais, o narrador exerce o papel de agente de poder, ao escolher o que dizer e como dizê-lo.

(3) Mudança de experiência: são mudanças que transcendem indivíduos e gerações. Para Koselleck (2014), trata-se de uma experiência histórica que fundamenta toda a experiência primária. Nesse cenário, consideramos a insurgência das experiências com a Guerra do Contestado (1912-1916), pois esse evento histórico de experiência primordial causou uma ruptura social e econômica na região contestada no início do século XX. Essas consequências ainda se fazem presentes na atualidade em aspectos econômicos, sociais e culturais.

É possível que a temática da guerra surja relacionada à representatividade na construção da ferrovia e no seu legado cultural, na busca por um maior aprofundamento sobre a temática.

## ESPAÇOS DE RECORDAÇÃO

Nesse percurso surgem algumas inquietações relacionadas aos espaços de memória. Nas narrativas, acreditamos ser possível estabelecer a compreensão do processo de formação desses espaços de recordação e de como as experiências de vida têm a capacidade de transformar as relações sociais. Isso ocorre ao transitarmos pelas representações e pelo sentimento de pertencimento que tais locais evocam para os entrevistados.

Aleida Assmann (2011), além de abordar os espaços, também menciona a importância das memórias dos locais para a construção de espaços culturais.

Essa reflexão segue a narrativa de moradores e trabalhadores da ferrovia da região do Contestado, em uma delimitação geográfica de 12 municípios que cruzam o traçado da Ferrovia do Contestado, onde existem patrimônios ferroviários que não são institucionalizados: Porto União, Matos Costa, Calmon, Caçador, Videira, Pinheiro Preto, Tangará, Ibicaré, Luzerna, Herval do Oeste, Capinzal e Piratuba.

As memórias locais estão entre as bases para problematizar o uso dessas narrativas nas políticas públicas de preservação do patrimônio ferroviário, além de ancorar a construção histórica dos símbolos ferroviários. Consoante Assmann (2011, p. 319), “[...] nesses locais, amplia-se a memória do indivíduo com a dos que a integram, porém não estão mais ali. Em ambos os locais, uma recordação individual dilui-se em uma recordação”.

Trata-se dos lugares e do que eles representam para o indivíduo. Talvez a estação em ruínas não seja o foco da lembrança, mas sim os momentos felizes ou não que a pessoa vivenciou ali. O símbolo que aquela estação evoca aciona gatilhos para as memórias. Pode haver um monte de tijolos, e as reminiscências podem surgir do presente, porém esses elementos são/serão disparadores para buscar as lembranças no passado, quando aquela estação estava em uso.

## O PODER DO PATRIMÔNIO

Em sua obra *Uma história do patrimônio no Ocidente, séculos XVIII-XXI: do monumento aos valores*, Dominique Poulot (2009) traz algumas reflexões sobre a velocidade com que os patrimônios são fabricados ao longo dos anos e o valor que possuem para a sociedade. Nesse sentido, o processo de patrimonialização ferroviária no Brasil se destaca. Após o desmonte do modal ferroviário, ocorrido durante os anos 1990, e conseqüentemente a privatização, houve a transferência de responsabilidade dos bens de valor artístico da extinta RFFSA para o IPHAN, que atualmente possui 639 bens relacionados ao patrimônio cultural ferroviário em todo o país, inscritos em sua Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (IPHAN, 2024).

Dominique Poulot (2009) aborda o conceito de história-memória na busca do enaltecimento do patrimônio e dos heróis. Nesse caso, traremos para a discussão o nome de alguns patrimônios ferroviários de Porto União<sup>3</sup>. Um exemplo é a Estação Stenghel, em homenagem a Achilles Stenghel, engenheiro italiano que atuou na construção da Ferrovia do Contestado. A pedido de Percival Farquhar, Stenghel foi responsável pela contratação de aproximadamente 8 mil<sup>4</sup> homens, garantindo a entrega do projeto no prazo estipulado (A Ferrovia [...], 2024).

Atualmente, os vestígios do que foi essa estação ferroviária (figura 1) assombram os poucos moradores próximos que não sabem quem foi Achilles Stenghel.

Figura 1 – Estação Achilles Stenghel (28 de abril de 2023)



Fonte: Primária (2023)

Não é incomum encontrar pessoas que consideram os patrimônios algo que remete ao passado, porém estamos falando do que Poulot (2009, p. 12) denomina “patrimônio vivo”, cuja finalidade consiste em certificar a identidade e consolidar valores.

Isso independe da condição do bem. As estações, por exemplo, continuam sendo lugar de passagem, em que pessoas transitam várias vezes ao dia e reinterpretem o patrimônio. Este é o poder do patrimônio: sua capacidade de mutação não apenas estética, se for o caso, mas também de representatividade, valores e significados.

<sup>3</sup> Cidade catarinense que faz parte do traçado da Ferrovia do Contestado.

<sup>4</sup> Estima-se que a equipe liderada por Achilles Stenghel foi responsável pela construção de 516 metros de linha por dia.

A seguir está uma imagem da estação de Porto União (figura 2) – atualmente sob responsabilidade da prefeitura –, cujas salas são dedicadas à venda de artesanato e a atividades voltadas à administração municipal. No mesmo espaço, há uma pequena sala sob responsabilidade da União dos Aposentados e Pensionistas Ferroviários do Paraná e Santa Catarina (Unifer), um lugar de sociabilidade e memória para ferroviários aposentados que hoje dão outro uso ao antigo local de trabalho. Para Poulot (2009), a história do patrimônio está relacionada à forma como uma sociedade o constrói.

Figura 2 – Estação de Porto União (21 de abril de 2023)



Fonte: Primária (2023)

Salientam-se, portanto, os diversos usos do patrimônio ao longo do tempo e a maneira como as pessoas o consomem, o que, para Poulot (2009), engloba a maneira como o patrimônio é visitado e interpretado e como exerce influência. O autor levanta questões provocativas que poderão ser desdobradas em pesquisas posteriores. Isso inclui a análise do que é patrimônio, quem são seus beneficiários e quais são os ganhos para a sociedade decorrentes da definição de valores preestabelecidos pelos *especialistas do patrimônio*.

## CONSIDERAÇÕES

Os textos discutidos neste ensaio abrem espaço para múltiplos desdobramentos, em várias questões que podem ser exploradas no desenvolvimento das problemáticas levantadas, sendo indício para o necessário aprofundamento em pesquisas específicas. Entre todos os textos apresentados, destacamos os de Aleida Assmann (2011) e Reinhart Koselleck (2014), em razão da relevância de suas temáticas para o presente estudo e de suas discussões. Nesse sentido, Koselleck (2014) fornece um sólido suporte teórico nas mediações conceituais dessas narrativas, da mesma forma que Assmann (2011) contribui para a compreensão das memórias culturais e de como se constroem os espaços de recordação.

## REFERÊNCIAS

A FERROVIA do Contestado. Campinas: Unicamp, [s.d.]. Disponível em: [https://www.fe.unicamp.br/pf-fe/publicacao/5233/img1\\_16.pdf](https://www.fe.unicamp.br/pf-fe/publicacao/5233/img1_16.pdf). Acesso em: 25 mar. 2024.



ASSMANN, Aleida. **Espaços da recordação**: formas e transformações da memória cultural. Campinas: Editora da Unicamp, 2011.

BRASIL. Presidência da República. **Lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007**. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Brasília, Distrito Federal, 2007. Disponível em: [IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. \*\*Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário \(29/02/2024\)\*\*: 602 Bens Valorados – Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei n.º 11.483/07 e da Portaria IPHAN n.º 407/2010 e Portaria IPHAN n.º 17/2022. Rio de Janeiro, 2024. Disponível em: \[http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/lista%20do%20Patrimonio%20Ferrovi%C3%A1rio%20Atualizada%2029\\\_02\\\_2024.xlsx\]\(http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/lista%20do%20Patrimonio%20Ferrovi%C3%A1rio%20Atualizada%2029\_02\_2024.xlsx\). Acesso em: 20 mar. 2024.](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2011.483%2C%20DE%2031%20DE%20MAIO%20DE%202007.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20revitaliza%C3%A7%C3%A3o%20do,Art. Acesso em: 28 mar. 2024.</a></p>
</div>
<div data-bbox=)

IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Portaria n.º 17, de 29 de abril de 2022**. Dispõe sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria\\_iphan\\_17\\_de\\_29\\_de\\_abril\\_de\\_2022.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_iphan_17_de_29_de_abril_de_2022.pdf). Acesso em: 20 mar. 2024.

JUNGLES, Antônio Clézio. **Antônio Clézio Jungles**: depoimento [jan. 2017]. Entrevistadora: Grasiéle Ap. C. F. Peters. Mafra, 24 jan. 2017.

KHOURY, Yara Aun. Narrativas orais na investigação da história social. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, v. 22, p. 79-103, 2012. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/10731>. Acesso em: 29 mar. 2024.

KOSELLECK, Reinhart. **Estratos do tempo**: estudos sobre história. Tradução: Markus Hediger. Rio de Janeiro: Contraponto: PUC-Rio, 2014.

PEDROSO, Melquiades. **Melquiades Pedroso**: depoimento [fev. 2017]. Entrevistadora: Grasiéle Ap. C. F. Peters. Mafra, 4 fev. 2017.

POULOT, Dominique. Introdução – História, memória e patrimônio. *In*: POULOT, Dominique. **Uma história do patrimônio no Ocidente, séculos XVIII-XXI**: do monumento aos valores. São Paulo: Estação Liberdade, 2009. p. 9-37.

SMITH, Laurajane. **Uses of heritage**. Londres: Routledge, 2006.

TICCIH – THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. **Carta Nizhny Tagil**. Tradução: APPI – Associação Portuguesa para o Patrimônio Industrial. Nizhny Tagil, 2003. Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em: 25 mar. 2024.