

O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO BRASILEIRO E A AVALIAÇÃO DE SUA AUTENTICIDADE: O ESTUDO DE CARUARU SEDE

BRENO ALBUQUERQUE BRANDÃO BORGES*

Resumo: A ferrovia contribuiu para o desenvolvimento econômico, auxiliou os processos de urbanização e influenciou a sociedade brasileira. Em 2007 foi instituída a lei 11.483 que responsabiliza o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, de promover e proteger os bens oriundos da RFFSA, sendo elaborado o Inventário do Patrimônio Ferroviário, com a finalidade de identificar seus bens. O artigo objetiva investigar a noção de autenticidade no âmbito do patrimônio ferroviário através das premissas e dimensões de autenticidade propostas por Lira, bem como sua avaliação através da identificação de atributos, tendo como estudo de caso o Conjunto Ferroviário de Caruaru, Pernambuco, Brasil, contribuindo assim com a gestão e conservação do patrimônio ferroviário.

Palavras chave: Patrimônio Ferroviário; Atributos; Conservação; Autenticidade.

Abstract: The railroad has contributed to economic development, helped the urbanization process and influenced the Brazilian society. In 2007 it established the 11,483 law that places responsibility the Institute of National Historical and Artistic Heritage, to promote and protect the goods coming from RFFSA, establishing the Inventory of Heritage Railway, in order to identify their property. The paper aims to investigate the authenticity of concept within the railway heritage through the premises and dimensions of authenticity proposed by Lira and review by identifying attributes, and as a case study the set Caruaru Rail, Pernambuco, Brazil, contributing so with the management and conservation of railway heritage.

Keywords: Heritage Railway; Attributes; Conservation; Authenticity.

INTRODUÇÃO

O debate a respeito da preservação industrial é reconhecido institucionalmente apenas em 1978, com a criação do The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage – TICCIH e só com a Carta de Nizhny Tagil (2003), que unifica o debate sobre o tema e credita valores aos vestígios da cultura industrial.

* Laboratório de Urbanismo e Patrimônio – LUP/ UFPE. brenoabborges@hotmail.com.

Atualmente, o cenário por todo Brasil é muito comum, antes construções ativas e sinônimo de charme, as estações ferroviárias encontram-se em sua grande maioria abandonadas ou destruídas.

O órgão responsável pela administração do transporte ferroviário nacional, a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA decretou falência no final do século XX e para liquidar as dívidas adquiridas, diversos bens foram postos a venda ou leiloados. Devido a esta situação, foi então sancionada a Lei 11.483/2007 que dá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN a obrigação de *promover e proteger*, além de *receber e administrar*, os bens móveis e imóveis da extinta RFFSA.

Seguindo orientações da Lei 11.483 foi elaborado o Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco, que registrou todo o acervo pertencido à antiga RFFSA, cumprindo uma função social ímpar quanto à promoção e preservação da memória dos lugares no processo de industrialização e modernização tecnológica em terras brasileiras.

A presente pesquisa tomou o Inventário como principal referência e seu arcabouço empírico por ser um meio legal de salvaguarda e já ter realizado o trabalho de identificação do patrimônio ferroviário de todo o estado. Tendo a inventariação um passo bastante relevante e sendo o monitoramento uma etapa tão importante quanto, a pesquisa desenvolve-se através do problema, cujo acelerado ritmo de degradação encontra-se o patrimônio ferroviário, causando desgaste dos seus monumentos materiais e conseqüentemente o enfraquecimento da memória ferroviária, enxerga-se a necessidade de avaliação da autenticidade nos bens ferroviários para caracterizá-los como monumento¹, garantindo sua condição de patrimônio cultural e sua conservação.

A autenticidade é um dos três requisitos (valor universal excepcional, autêntico e íntegro) centrais estipulados para que a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) reconheça um bem cultural como patrimônio mundial. A noção de autenticidade começou a fazer parte dos debates referentes à conservação do patrimônio cultural desde a publicação da Carta de Veneza, em 1964. Ainda muito rasa, a discussão a esse respeito começou a tomar mais corpo em 1977, quando os bens culturais precisavam ser submetidos a um “teste de autenticidade” para oficializar seu reconhecimento como Patrimônio da Humanidade.

A intenção era assegurar a veracidade histórica e material dos bens culturais, protegendo-os de cópias. Porém, o debate mostrou o quão complexo era essa noção

¹ Entende-se por monumento a visão de Alois Riegl, que é um instrumento de memória, destinado à rememoração de fatos e complementado pela Carta de Veneza (1964) que aplica este conceito tanto a grandes criações quanto a realizações mais modestas.

e a ausência de procedimentos objetivos para tal distinção. A visão da autenticidade estava muito fixa na manutenção e originalidade da matéria como escopo central da conservação e restauração dos bens culturais, não levando em consideração que há outras culturas e diferentes olhares de como o bem pode ser encarado como autêntico. No Oriente, o foco não está na matéria e sim na manutenção dos ritos e nas tradições. A Conferência de Nara, em 1994, consubstancia uma visão mais ampla e diversa, se assim podemos dizer, pois reconhece a diversidade das tradições culturais e afirma que a autenticidade deve estar associada ao contexto espaço temporal do bem cultural.

A ideia de autenticidade para o bem cultural vem sendo amadurecida e o seu debate procura alcançar uma visão cada vez mais nítida. Especialistas do campo da conservação mostram o quanto é complexo fechar teoricamente o entendimento de autenticidade e destacam a ausência de suporte metodológico para sua operacionalização. Esse é o mote principal da pesquisa de Lira quando, em sua tese², se aprofunda nesse debate com aportes teóricos de campos de estudo como a Teoria e crítica da arte, a Conservação Urbana e do Turismo cultural, e levanta passos metodológicos para tornar possível a sua verificação, acreditando que a autenticidade pode ser verificada e monitorada, por meio de indicadores derivados dos atributos materiais e não materiais dos bens culturais.

Partindo do pressuposto que a autenticidade ferroviária é uma característica particular, que valora o bem, e sua avaliação complementa a ação de inventariação já iniciada, traz avanços nas contribuições para sua conservação, como prevê a lei 11.483/2007.

O objetivo deste artigo é avaliar a autenticidade ferroviária através dos procedimentos teóricos propostos por Lira, contribuindo assim à conservação do patrimônio ferroviário e à discussão da noção de autenticidade.

A metodologia utilizada para esta pesquisa baseia-se na revisão teórico-metodológica para a operacionalização da autenticidade, sugerida por Lira, sempre sob o olhar do patrimônio ferroviário. A operacionalização da mensuração da autenticidade é baseada nas orientações de Hidaka³, ao identificar atributos relacionados às dimensões de autenticidade sugeridas por Lira e os utiliza como referência na avaliação do bem cultural.

É realizada uma reflexão e interpretação da operacionalização da autenticidade voltada para a realidade dos bens edificados da ferrovia e por fim, levantado os atributos do objeto de estudo analisado, seu julgamento e a aplicação de acordo com o método sugerido.

² LIRA, 2010.

³ HIDAKA, 2011.

CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

Fruto da Revolução Industrial, as estradas de ferro possibilitam o transporte de toneladas de mercadoria já na primeira metade do século XIX. Da Inglaterra rapidamente são implantadas em outros países, e na segunda metade do século XIX, as estradas de ferro já eram uma realidade e não mais uma aposta no desenvolvimento do sistema dos transportes. Transformou a vida das urbes, influenciou a configuração de territórios inteiros em várias cidades, estados e até países. Conjuntos e estações ferroviárias fundaram cidades, centralizaram a vida das povoações, serviram como agência de correios, telégrafos, trouxeram o progresso e foram, em geral, construídas com arquiteturas particulares, desde as mais suntuosas até as mais simples.

No Brasil, a primeira estrada de ferro a virar realidade foi a Estrada de Ferro Petrópolis, no Rio de Janeiro. A locomotiva denominada Baronesa foi quem inaugurou o sistema ferroviário brasileiro. Tamanho feito, repercussão e euforia na época, tal ato contou com a presença do Imperador D. Pedro II.

O segundo trecho a ser construído e entrar em atividade foi a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco, em Pernambuco. Além de fundar algumas cidades, foi responsável pelo desenvolvimento de áreas que tinham perfil rural.

A malha ferroviária, em Pernambuco possuiu, ao todo, cerca de 1322 km, cruzou 60 municípios do Estado e se configurou através de aproximadamente 157 conjuntos ferroviários ou esplanadas, e está genericamente distribuída em cinco linhas principais.

Em meados do século XX, com a economia abalada no pós-guerra, a administração da malha ferroviária nacional fica sob a responsabilidade da RFFSA, sendo assumida posteriormente pelo governo federal que priorizou os investimentos nos transportes rodoviários, colocando em prática ações voltadas para a privatização. Devido à degradação acentuada com a desestatização da RFFSA e o risco de inúmeros bens serem demolidos e transformados, é instituída a Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, como medida legal para a preservação do patrimônio ferroviário, na qual encerra o processo de liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A.. A Lei transfere os bens imóveis da extinta RFFSA para a União e da ao IPHAN a obrigação de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural. Fruto desta lei é o Inventário do Patrimônio Ferroviário em todos os estados que herdaram os bens da RFFSA.

BREVE NOÇÃO DE AUTENTICIDADE

Etimologicamente a palavra autenticidade já mostra sua complexidade. Autenticidade vem de autêntico que, por sua vez, traz a ideia de verdadeiro, legítimo, genuíno e ao que é atribuído ao autor em relação a uma criação ou a um fruto de uma atividade humana. Todos esses significados são relativos e subjetivos.

Lira⁴ faz uma completa revisão da literatura da Teoria e Crítica da Arte, Turismo Cultural e Patrimônio Cultural, para ter um entendimento da autenticidade no universo da Preservação Cultural e chega às seguintes premissas:

Premissa I – A autenticidade não é uma característica intrínseca aos artefatos artísticos, ela está na mente de quem observa, sendo uma qualidade atribuída pelo sujeito.

Lira justifica essa premissa ao ser abordada por Dutton, Harvey e Viñas que a autenticidade não é uma análise objetiva do artefato, mas uma percepção que a mente humana tem sobre ele. As considerações a essa premissa é que Lira aponta artefatos artísticos e, conseqüentemente, exclui outros tipos, já que nem todo artefato cultural necessita ser um artefato artístico.

Premissa II – A verificação da autenticidade nos artefatos artísticos envolve tanto questões relacionadas com genuinidade das origens, autoria e da matéria, como aquelas relacionadas com a construção de significações culturais por parte dos grupos sociais.

Essa premissa ao tratar a dimensão material do bem, procura comprovar a origem, autoria e proveniência do objeto e se as transformações que sofreu ao longo do tempo ainda permitem considerá-las autênticas. Algumas cartas patrimoniais viam a autenticidade além da matéria, a Declaração de San Antônio (1996) já falava que a autenticidade está relacionada com a parte física e os significados atribuídos pelas comunidades vinculadas ao bem. As considerações são que o patrimônio ferroviário pode tanto ser considerado um artefato artístico como não, mas não impede de ser um bem cultural e expressar autenticidade, seja tanto através da sua matéria como principalmente pela construção de significados.

Premissa III – Em razão de a autenticidade ser uma categoria conceitual, uma abstração do mundo real, e não um dado objetivo, sua observação só pode ser feita por meio de indicadores.

Segundo Lira⁵, os dados de entrada para a construção de indicadores de autenticidade de um artefato cultural precisam ser gerados a partir dos seus aspectos

⁴ LIRA, 2010.

⁵ LIRA, 2010.

materiais e não materiais são os chamados atributos. A consideração, a cerca desta premissa, envolve diretamente a operacionalização deste estudo, que avalia a autenticidade pelos atributos materiais e imateriais que o bem expressa, método utilizado por Hidaka⁶.

Premissa IV – Decisões sobre a autenticidade dos artefatos artísticos, ainda que sejam conduzidas por técnicos e especialistas, demandam validação coletiva, pois só dessa forma se tornam representativas e, conseqüentemente legítimas.

Pressupõe que todo julgamento sobre a autenticidade precisa resultar de um acordo coletivo. A validação coletiva precisa cumprir a etapa de julgamento, conduzida por especialistas, pelo conhecimento necessário em razão da complexidade do assunto, e a etapa de validação, realizada por especialistas e não especialistas para validar o julgamento. A consideração sobre essa premissa é que a pesquisa busca a operacionalização da metodologia e não seu julgamento.

Após levantar as quatro premissas da autenticidade, Lira propõe três dimensões de autenticidade de bens culturais e denomina-as como:

Dimensão Construtiva: Está relacionada com os processos ou ritos de fazer e refazer os bens culturais. Para essa dimensão são colocadas duas perspectivas, os bens que existiram e *permanecem* até o presente e os que existiram e *foram retomados* no presente. Vários exemplos são citados por Lira, a maioria são bens vítimas das grandes guerras ou os que o modo de fazer sobrepõe-se às questões materiais.

O exemplo mais clássico é o Templo de Ise Shinto no Japão, datado do ano 4 a.C., é desmontado e montado novamente de 20 em 20 anos, substituindo as peças desgastadas por novas, mantendo vivo o ritual e o conhecimento das técnicas construtivas.

Para as perspectivas que validam a dimensão construtiva, as atividades ferroviárias praticamente inexistem atualmente, entretanto, é possível que as atividades ferroviárias sejam retomadas, com suas técnicas antigas ou mais atualizadas, mas no momento não é possível afirmar esta resposta.

A conclusão quanto à dimensão construtiva para o contexto ferroviário não é fechada. Cada bem precisaria ter uma abordagem particular para incluir esta dimensão na avaliação da autenticidade ferroviária. Sente-se a necessidade de um maior aprofundamento a respeito desta dimensão que infelizmente ainda não foi alcançado. Para o objeto de estudo escolhido, a dimensão construtiva não foi adotada.

Dimensão Objetiva: Está relacionada com as características físico-materiais dos bens. Quando a técnica construtiva do bem não apresenta uma singularidade, ou esse processo construtivo não existe mais, a discussão da autenticidade deve

⁶ HIDAHA, 2011.

voltar-se para o aspecto físico-material do bem. Para essa dimensão, de acordo com Lira⁷, os efeitos do tempo sobre o bem e o processo criativo do produto artístico devem ser levados em consideração na hora do seu julgamento, e o ponto principal é como se deram essas mudanças. Para tal, é importante um equilíbrio entre a matéria e a história do bem que demanda necessidades específicas de conservação, e que pelo seu uso e perpetuação, essas ações de conservação não diminuem a sua autenticidade, mas de fato as expõe.

Como boa parte das edificações ferroviárias são da segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX, alterações e adaptações são comuns, entendendo que é fundamental buscar o respeito entre a matéria, a estética e a história do bem no momento da avaliação da sua autenticidade.

Dimensão Expressiva: Está relacionada com a experiência e as relações que as pessoas têm com os bens. Essa dimensão está fundamentada na relação entre o homem e o bem, que é atribuído por valores e significados, cultivados pelo seu uso. A verificação da autenticidade, segundo Lira⁸, requer a identificação de como se processa a relação entre as pessoas e o sítio. Essa relação gera uma identidade, e o *uso* e a *função* são fatores importantes para a manutenção da identidade do lugar.

A Dimensão Expressiva é considerada a principal perspectiva para a autenticidade ferroviária. Dos aspectos materiais e imateriais que podemos observar no contexto do patrimônio ferroviário, o legado imaterial é bastante amplo e devido, em parte, ao descaso humano associado à ação do tempo, destaca-se em relação ao legado material.

Importante deixar claro que um bem pode expressar autenticidade em uma dimensão e não em outra, mas que a verificação da autenticidade de um bem só é completa quando estão incluídas nos procedimentos questões associadas aos vínculos culturais das pessoas com os bens. Assim como a noção de autenticidade, essas premissas e dimensões são flexíveis e pode haver diferentes olhares, bastando apenas mudar o local e o tempo.

METODOLOGIA PARA A AVALIAÇÃO DA AUTENTICIDADE FERROVIÁRIA

A pesquisa buscará identificar os atributos e irá adotá-los como referência na avaliação da autenticidade do bem, no caso o ferroviário, pois segundo⁹, pode-se

⁷ LIRA, 2010.

⁸ LIRA, 2010.

⁹ ZANCHETI & HIDAKA, 2010.

definir a autenticidade através do julgamento dos atributos e se os mesmos expressam o bem de uma maneira autêntica ou não. Os bens ou objetos de proteção apresentam atributos, e são sobre eles que se creditam valor. Sá Carneiro e Figueiroa, no seu artigo *Caracterização dos Atributos dos Bens Patrimoniais*¹⁰, afirmam que:

o conhecimento dos atributos do bem patrimonial consiste, na verdade, numa tentativa de investigação para o conhecimento detalhado desse bem, tratando-o como um objeto e desdobrando-o em diversas peças para melhor elucidá-los.

No artigo, *Um indicador para medir o estado de conservação de sítios urbanos patrimoniais: teoria e estrutura*, Zancheti e Hidaka¹¹ definem atributos como toda e qualquer característica dos objetos ou processos reconhecidos como tendo valor patrimonial, quer físico-material ou não material.

Esta pesquisa entende e adota o termo atributo como as principais características materiais e não materiais que identifiquem e expressem o bem ferroviário. A identificação desses atributos segue esse raciocínio e terá como ponto de partida o inventário do patrimônio ferroviário, que contém informações nos seus textos e nas já comentadas fichas.

O Conjunto Ferroviário adotado como Estudo de Caso foi Caruaru Sede. O que compõe o conjunto é Estação, Armazém e Pátio e também achou necessário incluir na análise a Via Permanente e o Entorno.

Após a identificação dos atributos dar-se o processo de julgamento. Segundo Hidaka¹², os julgamentos não podem depender de uma avaliação objetiva quando trabalha com conceitos qualitativos, ou seja, não podem ser medidos. O julgamento deve simplesmente declarar se tem-se mantido ou se ocorreram mudanças no patrimônio, no caso da autenticidade de modo positivo ou negativo. Então foi adotado o julgamento proposto por Hidaka¹³, que tem os seguintes resultados possíveis:

- Os atributos do objeto e processos são autênticos (Equivale ao número 2);
- Os atributos do objeto e processos são parcialmente autênticos (Equivale ao número 1);
- Os atributos do objeto e processos não são autênticos (Equivale ao número 0).

Ao adotar que a dimensão objetiva e a expressiva fazem parte da avaliação da autenticidade ferroviária e cada uma é avaliada por atributos diferentes, cada artefato revela duas notas, assim:

¹⁰ CARNEIRO & SILVA, 2012.

¹¹ ZANCHETI & HIDAKA, 2012.

¹² HIDAKA, 2011.

¹³ HIDAKA, 2011.

O número máximo de respostas diferentes para cada artefato analisado são nove¹⁴ e a soma das notas das dimensões de cada artefato alcança no máximo 4 (quatro) e no mínimo a nota 0 (zero). Então ao somar as notas finais de cada artefato elas podem variar entre [0-1-2-3-4].

Podemos classificar que Zero é um objeto totalmente sem autenticidade, Um com muita perda de autenticidade, Dois com uma perda regular, Três com pouca perda e Quatro como totalmente autêntico.

[0-1-2-3-4] ■ Números prováveis ■ Números não prováveis

Como nesse caso são cinco objetos avaliados e cada um pode atingir a nota 4, a nota máxima que o conjunto pode alcançar é 20. A pesquisa adota como referência que a soma final das notas entre,

- 0 e 6 é bastante baixa e o conjunto ferroviário não pode ser considerado um bem patrimonial por ter um baixo índice de autenticidade;
- 7 e 13 é considerada regular e o conjunto tem o necessário para ser considerado autêntico, entretanto precisa de atenção para a manutenção;
- 14 e 20 tem um forte índice de autenticidade.

Essas divisões foram realizadas dessa forma devido ao número de artefatos que foram encontrados no conjunto ferroviário adotado para estudo de caso. Então cada estudo dependerá da quantidade de artefatos que irão compor a análise do conjunto ferroviário.

Feita toda a avaliação e identificação dos atributos através de literatura específica do conjunto, imagens, depoimentos e entrevistas, segue abaixo uma tabela com o resumo da identificação dos elementos característicos de cada artefato observado.

Levantado e identificados os atributos, foi realizado o julgamento crítico, exposto na tabela a seguir:

Artefatos Analisados	Autenticidade (comparação entre 1940 e 2009)		Soma das Dimensões
	Dimensão Objetiva	Dimensão Expressiva	
Estação	2	1	3
Armazém	2	1	3
Via Permanente	0	1	1
Pátio	1	1	2
Entorno	0	1	1
Nota final			10

¹⁴ (0-0), (0-1), (1-0), (1-1), (0-2), (2-0), (2-1), (1-2) e (2-2).

Primeiro devemos olhar os bens isoladamente para depois olharmos a autenticidade do conjunto como um todo. Houve um equilíbrio em relação a pontuação das dimensões objetiva e expressiva, ambas as dimensões receberam cinco pontos somando os artefatos avaliados. DO [2-2-0-1-0] e a DE [1-1-1-1-1]. Sob o olhar da dimensão objetiva, chamou a atenção que em alguns artefatos foi identificado fortes atributos físico-materiais, enquanto em outros uma grande ausência, a exemplo disso, a presença de notas 2 e 0 em suas avaliações. Pela dimensão expressiva, destaca-se o equilíbrio de atributos constatados entre o uso, função, espírito e sentimento, justificando suas notas.

Enfim o Conjunto Ferroviário de Caruaru, que tem sua Estação, Armazém e Pátio incluídos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário Brasileiro, detentores de valor histórico, artístico e cultural, apresenta a nota 10 do máximo de 20 possíveis. Seguindo os parâmetros levantados na metodologia, tem sua autenticidade considerada regular, todavia necessitam de atenção para que sua autenticidade não seja perdida por completo, em consequência seus valores patrimoniais e o bem não possam ser considerados mais um bem cultural.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A metodologia de avaliação da autenticidade ferroviária dá parâmetros para realizar um filtro nos bens imóveis da vasta herança da ferrovia e selecionar melhor os bens que podem e devem ser conservados, além de possibilitar o monitoramento dos bens que já são patrimônio cultural.

O arcabouço teórico-metodológico da autenticidade, proposto por Lira, apresentou-se de fato operacionalizável não só aos conjuntos urbanos, mas também aos bens do patrimônio ferroviário, com a adaptação mediante a realidade do objeto.

A pesquisa chegou à conclusão que os aspectos imateriais que devem ser levados em conta para avaliar o bem ferroviário se mostram insuficientes. Como sugerido pela Lei 11.483/2007 que visa à preservação da memória ferroviária, deveria ser inserido na sua avaliação junto com o *uso, função, espírito e sentimento* o aspecto da *memória*.

Os números alcançados nesta avaliação não são absolutos. É consciente a necessidade de uma avaliação coletiva para chegar a uma maior validação, mas a aplicabilidade da metodologia, para o universo ferroviário, mostrou-se possível e deu esclarecimentos à sua realidade.

Ao final deste trabalho, espera-se que as considerações realizadas, sobre a avaliação da autenticidade do patrimônio ferroviário, possam contribuir e avançar nas

ações para a conservação desses bens culturais, uma vez que essa avaliação se apresenta como uns instrumentos bastante úteis para instituições e órgãos gestores do patrimônio, que buscam caminhos para a conservação ferroviária e a partir de sua aplicação possam facilitar a tomada das melhores decisões, visando a salvaguarda do patrimônio cultural ferroviário.

REFERÊNCIAS

- BENÉVOLO, Ademar (1953) – *Introdução à história ferroviária do Brasil*. Recife: Edições Folha da Manhã.
- CAMELO FILHO, José Vieira (2000) – *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. Campinas: UNICAMP.
- CARNEIRO, A. R. SÁ; SILVA, A. F. (2012) – *Caracterização dos Atributos dos Bens Patrimoniais*. In LACERDA, N.; ZANCHETI, S. M., org. – *Plano de gestão da conservação urbana: Conceitos e Métodos*. Olinda: CECI.
- Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937* – Organiza a proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.iphan.gov.br>>. Acesso em: 03 abr. 2012.
- HIDAKA, Lúcia Tone Ferreira (2011) – *Indicador de avaliação do estado de conservação sustentável de cidades – patrimônio cultural da humanidade: teoria, metodologia e aplicação*. 228 páginas. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – MDU, CAC, UFPE, Recife.
- INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN (2009) – *Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco*. Recife: IPHAN.
- JOKILEHTO, Jukka (2006) – *Considerations on authenticity and integrity in World Heritage context*. «City & Times», vol. 2, n. 1, 2006. Disponível em: <<http://www.ct.ceci-br.org/novo/revista/viewarticle.php?id=44&layout=html>>. Acesso em: 21 jun. 2013.
- KÜHL, Beatriz Mugayar (2008) – *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro*. Cotia: Ateliê Editorial.
- Lei n.º 11.483*. Brasília, 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm>. Acesso em 07 out. 2011.
- LIRA, Flaviana Barreto (2010) - *Patrimônio cultural e autenticidade: montagem de um sistema de indicadores para o monitoramento*. Recife: Ed. Universitária da UFPE.
- PINTO, Estevão (1949) – *História de uma estrada de ferro do nordeste: contribuição para o estudo da formação e desenvolvimento da empresa “The Great Western of Brazil Railway Company Limited” e das suas relações com a economia do nordeste brasileiro*. Rio de Janeiro: J. Olympio.
- STOVEL, H (2004) – *Authenticity in conservation decision-making: the World Heritage perspective*. *Journal of Research in Architecture and Planning, Conservation and Cultural Heritage*. Karachi, v. 3.
- ZANCHETI, Silvio et al. (2008) – *Da autenticidade nas cartas patrimoniais ao reconhecimento das suas dimensões na cidade*. Olinda: CECI, 16 p. (Textos para Discussão; v. 37. – Série 3: Identificação do Patrimônio Cultural).

