



MEMÓRIA E HISTÓRIA ORAL: O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DEMOLIDO DE MANHUMIRIM - MG

Luan Gomes da Silva

Orientador: Arthur Zanuti Franklin

Curso: Arquitetura e Urbanismo Período: 9º

Área de Pesquisa: Patrimônio Cultural

Resumo: O patrimônio cultural, sobretudo o patrimônio industrial pós-Revolução Industrial reflete valores e o modo de vida da sociedade. Porém, é perceptível que a esse patrimônio não é dada a importância que outros bens possuem. Em Manhumirim, o patrimônio ferroviário da Leopoldina Railway, edificado na década de 1910 foi totalmente removido da paisagem urbana na década de 1970. Dada essas informações, este estudo tem como objetivo analisar a importância da antiga linha ferroviária para o crescimento e desenvolvimento de Manhumirim, assim como os impactos de sua desativação e remoção para a cidade e sua memória histórica. A pesquisa utilizou a metodologia da História Oral, por meio de entrevistas com moradores que vivenciaram o período de funcionamento da ferrovia e acompanharam sua retirada. Os relatos indicam que a remoção da ferrovia foi vista como uma perda para o município, especialmente no que diz respeito à preservação de suas memórias. Os depoimentos destacam que, apesar de a ferrovia ter perdido sua função operacional nos últimos anos, ela ainda possuía um valor simbólico e cultural para a comunidade. A ausência de ações para preservar essa memória, após a desativação da linha, foi apontada como um fator de enfraquecimento da identidade local e da sensação de pertencimento. A pesquisa conclui que a desativação da linha ferroviária não apenas alterou a configuração territorial de Manhumirim, mas também representou uma perda significativa para a memória histórica do município, uma vez que não foram adotadas medidas para mitigar o impacto da remoção da ferrovia sobre o patrimônio cultural da cidade.

Palavras-chave: Patrimônio cultural. Patrimônio ferroviário. Memória. História Oral. Manhumirim.

1. INTRODUÇÃO

A preservação do patrimônio cultural tem sido um tema cada vez mais debatido, tanto por profissionais da área quanto pela população, que gradualmente passa a compreender sua importância principalmente nas últimas décadas do século XX e três primeiras décadas do século XXI.

Órgãos como o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e o Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (IEPHA-MG) são alguns dos que desempenham importante papel na captação de recursos para a conservação do patrimônio. Cidades como Ouro Preto, Mariana, Tiradentes, Serro, Diamantina e São João del-Rei são exemplos de municípios mineiros que, por meio desses incentivos, mantêm vivas suas histórias, fortalecendo sua identidade cultural e impulsionando o desenvolvimento econômico e turístico. Entretanto, a maior parte das cidades do estado depende exclusivamente do poder público municipal para gerir seu patrimônio cultural, enfrentando limitações estruturais e financeiras.

Essa dificuldade na preservação patrimonial ocorre desde anteriormente à criação da Constituição Federal de 1988, visto que em termos legislativos, a mesma apenas descentralizou as políticas públicas e atribuiu aos municípios um papel central nesse processo. No entanto, pequenas cidades não possuem profissionais qualificados nem orçamento suficiente para gerir seu acervo cultural, priorizando projetos de maior apelo político, a fim de garantir votos para si e seus partidários ao decorrer das eleições.

Além disso, a preservação, quando realizada, ocorre majoritariamente segundo moldes centrados no tombamento e em políticas públicas que não promovem a integração efetiva do bem cultural ao planejamento urbano, o que contribui para seu isolamento e desarticulação em relação à dinâmica da cidade (FRANKLIN, 2019).

Diante do exposto, a Declaração de Amsterdã, redigida em 1975 coloca a conservação do patrimônio arquitetônico como objetivo maior do planejamento das áreas urbanas e do planejamento físico territorial, incluindo urbanistas e planejadores urbanos como responsáveis pela proteção do patrimônio.

O planejamento das áreas urbanas e o planejamento físico territorial devem acolher as exigências da conservação do patrimônio arquitetônico e não considerá-las de maneira parcial ou como um elemento secundário [...]. Um diálogo permanente entre os conservadores e os planejadores tornou-se, então, indispensável. (DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ, 1975, p. 4).

Considerando esse universo de pequenas cidades, o município de Manhumirim, localizado na Zona da Mata Mineira e emancipado em 1924, exemplifica essa realidade. Sem a presença de órgãos federais ou estaduais dedicados à preservação do patrimônio, a cidade enfrenta dificuldades na manutenção de suas edificações e espaços históricos. Entre seus bens culturais, destacam-se fazendas coloniais do século XIX, o Seminário Apostólico Sacramentino – construído para a formação de padres –, a Igreja Matriz do Bom Jesus, primeira igreja totalmente executada em concreto armado da América Latina, e o Parque Municipal Sagui da Serra, voltado ao ecoturismo. Além desses, a antiga linha ferroviária, essencial para o crescimento do município, foi desativada e retirada juntamente da estação que se localizava no centro da cidade, comprometendo parte da memória local, ao contrário de cidades vizinhas que ainda preservam suas estações.

Embora existam legislações municipais voltadas à proteção do patrimônio, como a Lei Orgânica (1990), o Plano Diretor (Lei nº 1360/2006), o Plano de Turismo (Lei nº 1605/2013) e a Lei de Proteção ao Patrimônio Cultural (Lei nº 1075/1997, revisada em 2010 pela Lei nº 1519/2010), a aplicação dessas normas é limitada. Há também a Lei Estadual nº 12040/1996, conhecida como Lei Robin Hood, que prevê repasses do Imposto sobre Circulação de Mercadoria e Serviços (ICMS) para municípios que preservam seu patrimônio cultural, desde que atendam aos critérios estabelecidos pelo IEPHA-MG. No entanto, em Manhumirim, a conservação dos bens culturais ocorre, em grande parte, por iniciativa de proprietários particulares, tornando incerto o futuro de elementos essenciais para a identidade da cidade (FRANKLIN, 2019). Caso isso não ocorra, há o risco de que tais elementos sejam apagados da memória das futuras gerações, como no caso já citado da linha ferroviária e da estação de trem.

Diante do cenário, este estudo busca apresentar a importância da antiga linha ferroviária para o crescimento e desenvolvimento de Manhumirim, analisando os impactos de sua desativação e remoção para a cidade e sua memória histórica.

A relevância da pesquisa se estabelece na compreensão do patrimônio cultural como elemento estruturante da identidade, do sentimento de pertencimento e do desenvolvimento socioeconômico, especialmente em municípios que encontram nesses aspectos potenciais para a promoção do turismo e para o fortalecimento de dinâmicas locais. A cidade, enquanto construção social e histórica, abriga múltiplas camadas de memórias coletivas que se manifestam em seu território e em seus bens culturais. Como destaca Abreu (1998, p. 86), “co-existem (sic) em uma cidade, em qualquer momento, inúmeras memórias coletivas”, o que evidencia a estreita relação entre espaço urbano, memória social e patrimônio.

Nesse sentido, o patrimônio cultural constitui o suporte material e simbólico dessas memórias, servindo como elo entre o passado, o presente e o futuro. É nele que se inscrevem as narrativas que estruturam o pertencimento e orientam a continuidade histórica da cidade. Conforme argumentam Reis e Franklin (2016, p. 337), é no patrimônio e em suas memórias que reside o referencial necessário para reviver o passado, dar sentido ao presente e assegurar a preservação da identidade ao longo do tempo.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1 Patrimônio Cultural e Patrimônio Industrial

A Revolução Industrial, iniciada na segunda metade do século XVIII, representou um dos mais significativos marcos de transformação da história da humanidade. Originada na Inglaterra e difundida progressivamente por diversas regiões da Europa e do mundo, essa revolução foi responsável por mudanças profundas nos modos de produção, nas relações sociais, no espaço urbano e na estrutura econômica global. Com a introdução da máquina a vapor, a mecanização dos processos de produção e a concentração fabril nas cidades, inaugurou-se um novo paradigma de desenvolvimento que impactou diretamente a organização das sociedades e a maneira como os seres humanos se relacionavam com o ambiente construído. A partir desse momento, surgiram paisagens industriais inéditas, marcadas por fábricas, ferrovias, habitações operárias e equipamentos urbanos destinados ao funcionamento dessa nova ordem produtiva.

O conceito de patrimônio cultural, geralmente associado a bens materiais de valor histórico ou artístico, foi expandido ao longo do tempo para incluir uma gama

mais ampla de manifestações humanas. Dentro dessa visão ampliada, o patrimônio industrial surge como um reflexo da história das transformações produtivas e tecnológicas que ocorreram durante e após a Revolução Industrial. A partir de uma perspectiva mais abrangente, o patrimônio industrial é compreendido como uma expressão cultural significativa, representando as formas de organização social e o desenvolvimento técnico que marcaram a era moderna.

A Carta de Nizhny Tagil, de 2003, elaborada pela Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial - organização mundial consagrada ao patrimônio industrial - reconhece formalmente o patrimônio industrial como parte integrante do patrimônio cultural da humanidade. Estes bens não são apenas testemunhos da história da produção, mas também representam o legado social e cultural das comunidades que viveram e trabalharam nesses locais, ou seja, o patrimônio industrial compreende uma vasta gama de vestígios materiais e imateriais que emergem do processo industrial.

O patrimônio industrial 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 DE NIZHNY TAGIL, 2003, p. 3).

O patrimônio industrial possui um valor social significativo, pois conecta as gerações atuais e futuras com o passado da classe trabalhadora, além de preservar as memórias dos processos produtivos que foram fundamentais para o desenvolvimento das cidades e das economias industriais.

Contudo, também é necessária a utilização de uma abordagem cuidadosa e informada ao realizar intervenções nesses locais de patrimônio industrial, assegurando a preservação da autenticidade e da integridade das estruturas e dos elementos significativos desses bens culturais. A Carta de Nizhny Tagil (2003) destaca que os programas voltados à conservação do patrimônio industrial devem estar articulados com as políticas de desenvolvimento econômico, bem como integrados ao planejamento regional e nacional.

Além disso, a Carta Patrimonial supracitada defende que o patrimônio industrial deve ser reconhecido e protegido de forma integrada ao patrimônio cultural em geral, considerando suas especificidades e o valor histórico, técnico, social e simbólico que carrega. A conservação desses bens demanda a implementação de políticas públicas efetivas, capazes de promover não apenas a salvaguarda física das estruturas e equipamentos, mas também o envolvimento ativo das comunidades locais. Segundo Choay (2001), o patrimônio só ganha sentido pleno quando é apropriado pela coletividade, sendo a participação comunitária um fator determinante para a legitimação e sustentabilidade das ações de preservação. Essa abordagem comunitária é importante, pois o patrimônio industrial não é apenas um conjunto de elementos arquitetônicos ou técnicos, mas uma parte fundamental da memória coletiva e da história social.

No contexto das primeiras décadas do século XXI, a preservação do patrimônio industrial também se relaciona de maneira significativa com a sustentabilidade. Muitos

desses sítios podem ser reutilizados de maneira inovadora, contribuindo para a regeneração urbana e para o desenvolvimento econômico local. A reutilização adaptativa de antigos espaços industriais tem sido reconhecida como uma prática que favorece não apenas a preservação da memória, mas também a revitalização de áreas urbanas degradadas, promovendo o uso racional dos recursos existentes.

Além de representar um importante vetor de conservação da história e da identidade coletiva, o reaproveitamento desses espaços como museus, centros culturais, áreas de lazer ou empreendimentos comerciais permite o aproveitamento da infraestrutura já implantada, evitando a expansão urbana desordenada e o consequente consumo de novas áreas naturais. O patrimônio, ao ser reinterpretado e ressignificado, pode adquirir novos usos que respeitam sua integridade histórica e, ao mesmo tempo, atendam às necessidades contemporâneas. Segundo Choay (2001), romper com o passado não significa abolir sua memória nem destruir seus monumentos, mas conservar tanto um quanto outros, num movimento dialético que, de forma simultânea, assume e ultrapassa seu sentido histórico original, integrando-o num novo estrato semântico.

Assim, a requalificação de antigos complexos industriais torna-se parte de uma estratégia mais ampla de desenvolvimento sustentável, capaz de equilibrar a preservação do passado com os desafios do presente. Essa abordagem integrada é também reconhecida pela UNESCO, que destaca a importância de políticas urbanas que conciliem preservação patrimonial com desenvolvimento socioeconômico e ambiental.

Portanto, o patrimônio industrial não deve ser visto apenas como um reflexo do passado, mas como um patrimônio vivo, que continua a influenciar e a enriquecer a vida das comunidades. Esses espaços, marcados pelo trabalho, pelo esforço coletivo e pelas transformações tecnológicas, carregam em suas estruturas memórias afetivas, histórias de vida e identidades locais. Preservá-los é também preservar sentimentos de pertencimento, experiências partilhadas entre gerações e vínculos simbólicos com o território. Sua valorização contribui para fortalecer a memória coletiva, permitindo que as pessoas se reconheçam nas narrativas construídas a partir desses lugares. Além disso, garantir a conservação desses bens é essencial para que as futuras gerações compreendam as raízes do desenvolvimento moderno e possam refletir criticamente sobre o impacto das transformações industriais na sociedade e no meio ambiente. Assim, a preservação do patrimônio industrial se revela não apenas como uma ação técnica, mas também como um gesto de respeito à história, aos afetos e à identidade das comunidades.

A valorização do patrimônio industrial, enquanto expressão da memória coletiva e das identidades locais, evidencia a importância de uma abordagem sensível e inclusiva na preservação dos bens culturais. Essa premissa ganha ainda mais relevância quando se considera a realidade das pequenas cidades, onde a proteção do patrimônio cultural enfrenta obstáculos específicos. Nessas localidades, muitas vezes marcadas por fragilidades institucionais e limitações de recursos, os desafios para garantir a continuidade e a valorização dos elementos que compõem a paisagem são ampliados, exigindo estratégias adaptadas às suas singularidades.

2.2 Os desafios enfrentados por pequenas cidades na proteção do patrimônio cultural

Grande parte das pequenas cidades mineiras surgiu ainda no período colonial, com o avanço da mineração e da agricultura, estabelecendo núcleos urbanos ao redor

de freguesias, estações ferroviárias ou fazendas. Esse processo de ocupação dispersa resultou na formação de um elevado número de municípios no estado, muitos dos quais com população reduzida e economia local limitada. Atualmente, Minas Gerais é a unidade da federação com o maior número de municípios do Brasil, totalizando 853. Essa configuração territorial influencia diretamente no repasse de recursos federais e estaduais, o que gera implicações significativas na capacidade de gestão financeira, incluindo a preservação do patrimônio cultural.

Entre os principais mecanismos de financiamento para os municípios está o Fundo de Participação dos Municípios (FPM), cuja distribuição é feita com base em critérios populacionais e econômicos. No caso de Minas Gerais, a alta fragmentação municipal provoca uma divisão acentuada desses recursos, tornando os repasses especialmente escassos para cidades de pequeno porte. Esses municípios acabam, portanto, dependentes do FPM para cobrir suas despesas básicas, o que limita a alocação de verbas para áreas consideradas secundárias pela gestão local, como a cultura e o patrimônio. Com poucos recursos disponíveis, e diante de demandas em saúde, educação e infraestrutura, a proteção do patrimônio cultural frequentemente é relegada, agravando o quadro de negligência e perda progressiva dos bens históricos.

Isso demonstra que a proteção do patrimônio cultural em pequenas cidades enfrenta um conjunto de desafios que vão desde a limitação orçamentária até a ausência de políticas públicas eficientes, passando pela falta de conscientização da população local e de profissionais qualificados para atuar na área. Esses entraves se tornam ainda mais evidentes quando se considera o importante papel que o patrimônio desempenha como elemento de identidade e memória coletiva.

Com a descentralização das políticas públicas promovida pela Constituição Federal de 1988, os municípios passaram a exercer um papel aglutinador na preservação do patrimônio cultural, imaginou-se que esse quadro seria revertido com as mudanças legislativas descentralizadoras do país. No entanto, a descentralização não foi acompanhada de suporte técnico e financeiro adequado. Pequenas cidades, em especial, continuaram a contar com estruturas administrativas reduzidas e frequentemente enfrentam dificuldades para implementar políticas de preservação.

Minas Gerais, para tentar reverter esse quadro de desinteresse pela preservação, implementou a Lei Estadual nº 12.040/1996, conhecida como Lei Robin Hood. Ainda que alguns municípios tenham acesso a instrumentos legais e incentivos estaduais, que condiciona repasses do ICMS à adoção de políticas de proteção cultural, a realidade demonstra que nem sempre há estrutura para aproveitá-los. Para que esses incentivos se concretizem, é necessário que as cidades contem com conselhos de patrimônio ativos, fundos municipais para gestão dessa verba instituídos, planos de preservação estruturados e equipes capacitadas. Na ausência desses elementos, muitos municípios deixam de acessar os recursos disponíveis por falta de informação, capacitação técnica ou planejamento estratégico.

Franklin (2019) observa que, de forma geral, não há previsão de arquitetos e urbanistas, restauradores ou historiadores nos quadros técnicos das prefeituras. Com frequência, os assuntos relacionados ao patrimônio são delegados a funcionários de escalões inferiores, sem formação específica, o que compromete a condução adequada das políticas patrimoniais. Esse quadro é agravado pela existência de sobreposição de competências entre diferentes secretarias municipais, além da falta de clareza nas atribuições e responsabilidades dos cargos relacionados à gestão cultural.

Outro fator limitante é a ausência de exigência de formação técnica ou especializada para os cargos que lidam diretamente com a proteção do patrimônio.

Franklin (2019) destaca que, enquanto para cargos como o de Secretário de Educação costuma-se exigir formação superior específica, não há critérios similares para funções relacionadas ao patrimônio cultural, revelando uma desvalorização institucional da área.

A ausência de profissionais qualificados nas administrações públicas locais compromete não apenas a preservação física dos bens, mas também a capacidade de elaboração de projetos técnicos para a captação de recursos junto a órgãos como o IPHAN e o IEPHA-MG. A carência de planejamento urbano integrado e de políticas articuladas entre as diferentes áreas de gestão pública impede que o patrimônio seja tratado como parte do desenvolvimento local.

De acordo com a Declaração de Amsterdã (1975), a conservação do patrimônio deve ser parte integrante do planejamento urbano e territorial, sendo imprescindível a atuação de urbanistas, arquitetos e demais técnicos especializados. A ausência dessa integração nas pequenas cidades inviabiliza políticas consistentes de preservação e reduz a eficácia das ações empreendidas.

Além das questões institucionais, destaca-se a falta de consciência coletiva sobre o valor do patrimônio. Em muitas comunidades, os bens culturais não são reconhecidos como elementos fundamentais da identidade local, o que dificulta o engajamento da população em sua proteção.

Dessa forma, os desafios enfrentados pelas pequenas cidades não se limitam a questões técnicas ou administrativas, mas refletem também uma cultura política e social que ainda não assimilou plenamente o valor simbólico, histórico e econômico do patrimônio. Superar essas barreiras exige políticas públicas estruturadas, capacitação contínua dos gestores e o fortalecimento da participação social. Só assim os bens culturais poderão ser reconhecidos como ativos estratégicos para o desenvolvimento sustentável, a construção de identidades locais e a promoção do pertencimento comunitário.

2.3 Memória e História Oral enquanto instrumentos de preservação do patrimônio

A preservação do patrimônio cultural vai além da conservação física de edifícios, objetos ou sítios históricos. Ela envolve também o reconhecimento e a valorização das memórias, narrativas e vivências associadas a esses bens. Nesse sentido, a memória, individual ou coletiva, e a história oral tornam-se instrumentos para resgatar, registrar e manter vivas as identidades locais, especialmente em contextos onde os registros escritos são escassos ou inexistentes. Em pequenas cidades, onde muitas vezes a tradição se transmite de geração em geração por meio da fala, da prática cotidiana e das experiências comunitárias, o papel da história oral é ainda mais relevante. Ao dar voz aos moradores, trabalhadores, artesãos e outros personagens da vida cotidiana, essas narrativas contribuem para uma compreensão mais ampla e afetiva do patrimônio, reforçando seu valor simbólico e social para a comunidade.

A memória individual refere-se às lembranças construídas a partir das experiências vividas por cada sujeito, sendo subjetiva, seletiva e muitas vezes influenciada por emoções, afetos e percepções pessoais.

Maurice Halbwachs define a memória individual como o conjunto de lembranças utilizadas para rememorar tanto eventos vivenciados quanto aqueles não presenciados diretamente, mas sobre os quais se construiu uma opinião com base no relato de outras pessoas. Por isso, para o autor, não há uma separação rígida entre

memória individual e memória coletiva, já que ambas se entrelaçam na construção das lembranças.

Assim, quando voltamos a uma cidade em que já havíamos estado, o que percebemos nos ajuda a reconstituir um quadro de que muitas partes foram esquecidas. Se o que vemos hoje toma lugar no quadro de referências de nossas lembranças antigas, inversamente essas se adaptam ao conjunto de nossas percepções do presente. É como se estivéssemos diante de muitos testemunhos. Podemos reconstruir um conjunto de lembranças de maneira a reconhecê-lo porque eles concordam no essencial, apesar de certas divergências. (HALBWACHS, 2006, p. 29).

Ambas se entrelaçam na construção das identidades locais, pois a memória coletiva não é independente da individual, mas se forma a partir de sua organização e validação em espaços sociais. A memória coletiva, conforme definida por Maurice Halbwachs (2006), emerge das interações sociais e se constitui a partir do compartilhamento de experiências em grupo — sejam eles familiares, comunitários, religiosos ou culturais. No contexto da preservação do patrimônio cultural, esse entrelaçamento é essencial, pois permite compreender os sentidos simbólicos atribuídos a determinados bens, lugares ou práticas pelas comunidades que os vivenciam. Reconhecer e valorizar essas memórias contribui não apenas para o fortalecimento dos laços identitários, mas também para a construção de políticas de preservação mais sensíveis e participativas.

Povo sem memória perde o rumo certo de sua caminhada; povo sem história é povo sem amor à terra, sem perspectivas e sem futuro; caminha a esmo e é fadado a desaparecer. (BOTELHO, 2011b, p. 11).

Nesse sentido, Halbwachs (2006) argumenta que toda memória é socialmente construída, pois o indivíduo só é capaz de lembrar dentro de um determinado contexto coletivo que fornece os quadros de referência para suas recordações. Ou seja, mesmo as lembranças mais íntimas e pessoais são moldadas pelas relações sociais e pelos grupos dos quais o sujeito participa.

Nossas lembranças permanecem coletivas e nos são lembradas por outros, ainda que trate de eventos que somente nós estivemos envolvidos e objetos que somente nós vimos. (HALBWACHS, 2006, p. 30).

Essa concepção reforça a ideia de que o patrimônio cultural não deve ser entendido apenas como um conjunto de elementos materiais isolados, mas como construções simbólicas sustentadas por redes de significados compartilhados entre os membros da comunidade.

Além disso, a memória coletiva também possui um caráter dinâmico e seletivo, sendo constantemente atualizada de acordo com as transformações sociais, políticas e econômicas vividas por uma comunidade. Isso implica que o patrimônio, assim como a memória, está em constante reconstrução. Ao registrar essas memórias é possível acompanhar essas transformações e preservar não apenas a materialidade de um bem, mas também os sentidos que ele adquire ao longo do tempo. A escuta atenta e o registro dessas narrativas tornam-se, portanto, estratégias fundamentais para

preservar não apenas o passado, mas também os modos pelos quais ele é vivido e reinterpretado no presente.

A história oral emerge como uma metodologia para o resgate e a preservação de saberes e experiências que não se encontram registrados em documentos oficiais ou arquivos escritos. Proporciona o conhecimento das diferentes visões dos entrevistados, partícipes desse processo.

Deve ser importante, diante do tema e das questões que o pesquisador se coloca, estudar as versões que os entrevistados fornecem acerca do objeto de análise. (ALBERTI, s/d, p. 30).

Ao reconhecer a fala como fonte legítima de conhecimento histórico, a história oral amplia os horizontes da pesquisa e da preservação cultural, permitindo que sujeitos historicamente marginalizados – como trabalhadores, mulheres, indígenas, comunidades rurais e outros grupos sociais – sejam incluídos nas narrativas sobre o passado. Em pequenas cidades, onde a documentação escrita é limitada e, muitas vezes, centralizada em instituições distantes da realidade local, essa metodologia se mostra especialmente valiosa para registrar memórias que circulam na oralidade cotidiana e que formam a base das identidades coletivas.

Além de registrar eventos, a história oral resgata sentidos e sentimentos atribuídos às experiências vividas. Os relatos orais revelam interpretações afetivas sobre espaços, tradições, práticas culturais e transformações urbanas, oferecendo uma perspectiva subjetiva e humana da história local. Como destaca Meihy (1996), a história oral não apenas coleta informações, mas também valoriza o sujeito como protagonista da história. Ao conceder voz aos moradores que vivenciaram acontecimentos significativos, ela contribui para democratizar o acesso à produção do conhecimento histórico e à construção do patrimônio cultural.

Outro aspecto fundamental da história oral é seu potencial educativo e participativo. Ao envolver diretamente a população no processo de rememoração e documentação, cria-se uma rede de diálogo entre gerações e fortalece-se o sentimento de pertencimento. Jovens passam a conhecer a história de sua cidade não apenas por meio de livros escolares, mas por meio das memórias de seus avós, vizinhos, mestres de ofício e lideranças comunitárias. Isso fomenta uma relação mais afetiva e consciente com o patrimônio, tornando sua preservação uma responsabilidade compartilhada entre poder público e sociedade civil.

A história oral também contribui para revelar camadas da memória urbana que não são visíveis no espaço físico. Por meio dela, é possível reconstruir a importância de uma antiga estação ferroviária, de uma praça que foi palco de festas e manifestações políticas, ou de edificações que já não existem, mas que seguem vivas na memória da comunidade. Assim, mesmo bens materiais que foram destruídos ou descaracterizados podem ser, em parte, preservados por meio da narrativa e do testemunho oral, garantindo que continuem presentes no imaginário coletivo.

Por fim, ao integrar a memória e a história oral às práticas de preservação patrimonial, amplia-se a capacidade de escuta e de participação social no processo de valorização do patrimônio. Isso fortalece o sentimento de pertencimento, essencial para a continuidade das práticas culturais, e assegura que as ações de preservação estejam alinhadas às vivências e aos significados atribuídos pelos próprios sujeitos que habitam esses espaços. Trata-se, assim, de reconhecer que o patrimônio não pertence apenas ao passado, mas é também uma construção viva e em constante

diálogo com as identidades, afetos e narrativas que atravessam as cidades e seus habitantes.

3. METODOLOGIA

Conforme apresentado anteriormente, esta pesquisa configura-se como descritiva, de natureza aplicada, inserida no campo das ciências sociais aplicadas. A abordagem metodológica adotada é a História Oral.

A História Oral constitui uma metodologia voltada à coleta de memórias por meio de entrevistas temáticas semiestruturadas, que constituem o principal procedimento metodológico. A investigação foi organizada em duas etapas: a primeira consistiu no levantamento da história oficial referente ao objeto de estudo, por meio de registros escritos como livros; a segunda compreendeu a análise das memórias de sujeitos vinculados ao objeto, possibilitando o confronto e a comparação com as informações documentais, tendo como foco o patrimônio ferroviário de Manhumirim.

A seleção dos entrevistados baseou-se na identificação daqueles que mantêm vínculos significativos com o referido patrimônio. Foram priorizados moradores do município cuja faixa etária fosse compatível com o período de funcionamento da ferrovia. Conforme Alberti (s/d), a escolha dos interlocutores deve ser orientada pelos objetivos da pesquisa, não se pautando predominantemente por critérios quantitativos ou preocupações com amostragem, mas sim pela posição social e simbólica do entrevistado no grupo e pelo significado de sua trajetória.

Para se saber se uma coisa antiga é verdadeira ou não, é preciso procurar homem velho e papel velho.' Isto é, ouvir pessoas antigas e consultar documentos escritos e arquivos. E a voz da sabedoria popular. (BOTELHO, 2011a, p. 19).

Dessa forma, adotou-se um critério qualitativo que permitisse a articulação das narrativas com vistas ao alcance dos objetivos propostos. A delimitação do número de entrevistas foi definida a partir do ponto de saturação, ou seja, quando os relatos passaram a não acrescentar elementos analíticos relevantes à compreensão do objeto de estudo.

Os dados documentais coletados junto às fontes indicadas foram organizados por temáticas e por ordem cronológica, sendo analisados com base na relação com os acontecimentos compreendidos no recorte temporal da pesquisa.

Para o tratamento dos dados obtidos tanto na etapa documental quanto na etapa de campo, utilizou-se a técnica da Análise de Conteúdo. Segundo Bardin (1977), tal método é apropriado para a sistematização e interpretação de informações provenientes de diferentes fontes e formas de coleta.

A presente pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa do Centro Universitário UNIFACIG, no mês de junho de 2025.

4. O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DE MANHUMIRIM: A FERROVIA

Neste item, foram examinados os documentos oficiais disponíveis no município de Manhumirim para a administração de seu patrimônio cultural.

Dessa forma, foram analisados fatos descritos em livros sobre a história da cidade ao decorrer dos anos, como o de autoria do Padre Demerval Alves Botelho¹, nomeado “História de Manhumirim: município e paróquia” e desenvolvido em quatro volumes, além da realização de entrevistas com foco na sociedade que presenciou o desenvolvimento do município através da chegada da ferrovia e estação de trem com o objetivo de aprofundar-se na história desse patrimônio perdido fisicamente. Para tal, realizou-se entrevistas no mês de maio de 2025, que vivenciaram a implementação de diversos atrativos em Manhumirim, incluindo a chegada e a retirada da ferrovia na cidade, assim como o desenvolvimento através da mesma.

Ao reunir depoimentos de indivíduos com distintas vivências, foi possível compreender como a percepção sobre esse marco histórico varia de acordo com experiências pessoais, contextos familiares e sociais. O que foi considerado significativo ou impactante para um entrevistado pode não ter tido a mesma relevância para outro, evidenciando que a memória coletiva é composta por múltiplas interpretações de uma mesma realidade. Essa diversidade de perspectivas enriquece a compreensão do passado e contribui para uma abordagem mais sensível e completa sobre o patrimônio cultural local.

No Quadro 01, a seguir, apresenta-se o roteiro utilizado nas entrevistas. Ressalta-se que algumas perguntas possuem caráter intencionalmente repetitivo, com o objetivo de favorecer a construção de um ambiente de confiança e estimular respostas mais espontâneas por parte dos entrevistados ao longo da conversa.

Quadro 01 – Roteiro da entrevista

1. Qual a faixa etária do(a) senhor(a)?
2. Onde o(a) senhor(a) nasceu?
3. Poderia contar qual foi a sua relação com a ferrovia que existiu em Manhumirim?
4. O(a) senhor(a) percebeu mudanças no município em razão da presença da ferrovia? Considera que essas mudanças foram positivas ou negativas?
5. Como era a relação da população de Manhumirim com a ferrovia?
6. Na sua opinião, qual foi a importância (ou não) da ferrovia para o município e para a população local?
7. O(a) senhor(a) se lembra de algum evento ou acontecimento marcante ligado à ferrovia? Pode ser algo coletivo ou pessoal.
8. Sabe dizer por que a ferrovia deixou de funcionar na cidade? Esse fechamento afetou a economia ou a vida das pessoas de alguma forma?
9. Fique à vontade para compartilhar outras memórias, histórias ou reflexões que tenham relação com a ferrovia de Manhumirim.
10. O(a) senhor(a) se lembra da rotina da cidade enquanto a ferrovia funcionava? Como era o movimento na estação e nos arredores?
11. A ferrovia influenciava o comércio local ou a chegada de produtos e visitantes na cidade?
12. Existia alguma ligação emocional ou simbólica que os moradores tinham com a ferrovia ou com a estação?
13. O(a) senhor(a) ou alguém próximo chegou a trabalhar na ferrovia? Como era o cotidiano desses trabalhadores?
14. A ferrovia contribuía para o acesso da população a outras cidades ou oportunidades fora de Manhumirim?

¹ Padre Demerval Alves Botelho foi autor de quatro livros sobre a fundação e o desenvolvimento de Manhumirim, tendo desempenhado papel relevante na história do município. Viveu no Seminário Sacramentino por 80 anos, período em que foi testemunha das transformações ocorridas na cidade até seu falecimento, em agosto de 2019.

15. Se pudesse deixar uma mensagem para as novas gerações sobre a importância da ferrovia em Manhumirim, o que diria?

Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

Foram realizadas 05 entrevistas, com 05 pessoas de faixa etária entre 76 e 87 anos, seguindo ordem apresentada no Quadro 02.

Quadro 02 – Perfil dos entrevistados

Nº	Sexo	Idade	Relação	Sentimento
01	Masculino	78	Nunca utilizou, mas lembra do trem passando e transportando pessoas.	Acha que afetou o comércio, mas hoje não faz mais falta.
02	Masculino	82	Via o trem passar diariamente; não usava muito, mas fazia parte da rotina.	Acredita que a cidade perdeu oportunidades e que dificilmente a ferrovia voltaria.
03	Feminino	87	Usou pouco o trem; lembra da beleza e de ver com o pai quando era criança.	Considera que a cidade ficou mais parada; lamenta que a juventude não conheça essa história.
04	Masculino	76	Trabalhou como ajudante de carga, carregando café para os vagões.	Acredita que houve prejuízo econômico e perda de identidade; menciona interesses políticos.
05	Feminino	85	Usou poucas vezes na infância; pai usava com frequência.	Considera que a cidade perdeu movimento e comércio; vê a ferrovia como parte da identidade local.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

As perguntas listadas no Quadro 01 e as respostas dadas no Quadro 02 fundamentaram a elaboração dos tópicos abordados neste item.

4.1 Relação sociedade, ferrovia, estação e entorno imediato

Com base nos depoimentos coletados, observa-se que a relação entre a sociedade, a ferrovia, a estação e seu entorno imediato foi marcada por aspectos práticos, afetivos e econômicos. A presença do trem, em um contexto de infraestrutura limitada, foi percebida como essencial para a mobilidade de pessoas e mercadorias, funcionando como um elo entre Manhumirim e outras localidades. Muitos entrevistados destacam que, antes do asfaltamento das vias, a ferrovia era praticamente a única alternativa de transporte eficiente, desempenhando papel central no crescimento urbano e na vitalidade do comércio local.

Embora os relatos revelem um vínculo emocional com a presença da estação e do trem — especialmente no que diz respeito às memórias de infância, às reuniões familiares e ao encanto visual da chegada das composições —, alguns dos entrevistados apresentam uma percepção predominantemente funcional do serviço ferroviário. Isso indica que, embora o trem fizesse parte do cotidiano, seu valor também era associado à praticidade, apesar da simbologia cultural.

(sic) Foi positivo sim, na época. Ajudava o comércio, trazia gente. Mas depois que acabaram com ela, a cidade não soube aproveitar outras oportunidades. Hoje em dia, acho difícil voltar, porque invadiram a área, construíram em cima da linha. E também, com o progresso dos caminhões e ônibus, o trem foi ficando pra trás. (Entrevistado 2)

(sic) A cidade era bem mais movimentada naquela época, sim. Mas não foi só o trem, as malharias também tinham muita força aqui. Depois que os caminhões começaram a aparecer em peso, a ferrovia perdeu espaço. E com o tempo, tudo foi ficando mais difícil, o comércio caiu, os preços subiram. Hoje em dia, sinceramente, acho que ela não faz mais falta. Até porque construíram muita coisa em cima da antiga linha, não dá mais pra voltar atrás. (Entrevistado 1)

Após a desativação da linha férrea, os relatos convergem para uma percepção de declínio do dinamismo urbano, especialmente no entorno da antiga estação, que deixou de ser um polo atrativo. Há também a constatação de que, com o avanço do transporte rodoviário e a ocupação desordenada da faixa ferroviária, tornou-se inviável pensar na retomada desse sistema. Ainda assim, muitos reconhecem o papel histórico da ferrovia como um agente estruturador da cidade e da vida social e econômica local durante boa parte do século XX.

4.2 Manhumirim no mapa

Os relatos revelam como a ferrovia exerceu um papel fundamental na integração regional e no sentimento de pertencimento da população à malha urbana mais ampla. A ferrovia era, para muitos, o principal ou até o único meio de conexão entre Manhumirim e outras cidades da região, como Carangola, Manhauçu, Caparaó e até centros maiores como o Rio de Janeiro. Esse fator contribuiu não apenas para o desenvolvimento econômico, mas também para o acesso a serviços essenciais, como saúde e educação, fortalecendo a sensação de pertencimento a uma rede territorial mais ampla. Segundo um dos entrevistados, “[...] (sic) era um símbolo da cidade. Muita gente se orgulhava de ter estação aqui. Hoje a juventude nem sabe que existiu, e isso é triste pra gente[...]” (Entrevistado 3).

A presença da estação e do trem, além da funcionalidade, se tornou parte da memória afetiva de várias gerações. Alguns depoimentos destacam episódios vividos na infância, como atravessar trilhos ou ouvir o som característico da locomotiva, evidenciando o vínculo emocional construído em torno da ferrovia. Ainda que alguns entrevistados considerem que o apego maior é daqueles que viveram mais intensamente essa época, há um sentimento geral de que o trem simbolizava uma era de movimento, conexão e identidade local.

(sic) Lembro dela cruzando o Centro, onde hoje é a praça. Era rotina ver o trem ali. Quando o trem passava, levantava faísca, tinha que abanar a roupa pra não queimar. Era um orgulho ver o trem passando. Se voltasse hoje, seria bonito. Mas também não é simples, muita coisa mudou. (Entrevistado 1).

(sic) Ah, lembro direitinho... Quando eu era menor, o trem passava perto de casa. Meu pai levava a gente pra ver. Usei pouco, mas lembro bem dele, era uma coisa bonita de se ver. (Entrevistado 3)

Também fica evidente uma preocupação com o esquecimento histórico: vários entrevistados lamentam que as novas gerações desconheçam esse passado, alertando para a necessidade de valorizar e preservar essa herança. A ferrovia, nesse contexto, é percebida como um elemento formador da identidade de Manhumirim — um símbolo que, mesmo fisicamente ausente, ainda ecoa na memória coletiva como parte essencial da história da cidade.

(sic) Eu diria pra valorizarem a história da cidade, porque tudo que tem hoje veio de antes. O trem fez parte disso. Era mais lento, mais barulhento, mas tinha valor. As novas gerações precisam conhecer, respeitar e quem sabe até sonhar com um trem passando por aqui de novo. (Entrevistado 3)

4.3 A retirada da ferrovia e estação

As entrevistas sobre a retirada da ferrovia e da estação em Manhumirim revelam uma percepção coletiva de perda, tanto no aspecto funcional quanto simbólico. A maioria dos entrevistados associa o fim das atividades ferroviárias à chegada de novos meios de transporte, como ônibus e caminhões, que eram vistos como mais rápidos, acessíveis e modernos para a época. No entanto, mesmo com esse entendimento, muitos reconhecem que a substituição da ferrovia teve consequências significativas para o comércio local, o fluxo de pessoas e a vitalidade urbana.

(sic) Acredito que foi por causa da chegada de novos meios de transporte, mais rápidos e práticos. O trem demorava demais. Mas afetou, sim. As pessoas dependiam dele pra ir à outras cidades. Tinha gente que trabalhava ali, o comércio sentiu. (Entrevistado 1).

Para além dos impactos econômicos, as falas apontam um forte sentimento de nostalgia e respeito pela importância histórica da ferrovia. Há uma consciência de que ela foi peça-chave no desenvolvimento da cidade e que sua retirada apagou parte da identidade urbana e cultural. Esse sentimento é intensificado pelo fato de que a desativação dos trilhos não apenas encerrou um ciclo logístico, mas também resultou na demolição de estruturas que carregavam valor simbólico, como a estação e a casa do agente ferroviário, substituídas pela Praça Júlio Maria, elogiada nos relatos de Padre Demerval.

O coração da cidade, outrora tomado pelos trilhos da Estrada de Ferro Leopoldina, pela sede da Estação Ferroviária e casa do Agente, foi transformado numa grandiosa e belíssima área de lazer, com a construção da Praça Pe. Júlio Maria. (BOTELHO, 2011c, p. 60).

Alguns relatos ainda sugerem que, além das justificativas técnicas e econômicas, a retirada da ferrovia pode ter envolvido interesses políticos, o que acentua a percepção de que decisões foram tomadas sem considerar adequadamente o valor imaterial daquele patrimônio. Em meio ao reconhecimento da inevitabilidade das transformações urbanas, os depoimentos trazem um apelo à valorização da memória ferroviária, defendendo que as novas gerações conheçam essa parte essencial da história de Manhumirim.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa evidenciou a relevância do patrimônio cultural como elemento estruturador da identidade coletiva, especialmente em cidades do interior, como Manhumirim, que enfrentam desafios históricos e estruturais para sua preservação. A antiga linha ferroviária, foco deste estudo, mostrou-se um exemplo expressivo de como a ausência de políticas públicas eficazes e o despreparo técnico da gestão municipal podem resultar na perda de referências simbólicas e funcionais fundamentais para a construção da memória local.

A partir das entrevistas com moradores que vivenciaram a presença e a retirada da ferrovia, foi possível perceber como esse bem cultural ultrapassava sua função de transporte, assumindo papéis afetivos, econômicos e identitários na vida cotidiana da cidade. O desaparecimento da estação e da linha férrea não representou apenas a substituição por um novo modelo de mobilidade, mas simbolizou o rompimento com uma fase importante do desenvolvimento local, sem que houvesse o devido reconhecimento de seu valor histórico.

A análise da estrutura administrativa de Manhumirim e das leis de proteção existentes demonstrou a existência de instrumentos legais, mas também a falta de articulação entre as secretarias, a carência de profissionais qualificados e a fragilidade dos conselhos e fundos dedicados à preservação cultural. Isso compromete diretamente a aplicação prática das políticas patrimoniais e reflete um cenário ainda comum em diversos municípios de pequeno porte no Brasil.

Nesse contexto, reforça-se a importância da memória e da história oral como ferramentas de resistência simbólica, capazes de manter vivas as narrativas sobre bens que já não existem fisicamente, mas que continuam presentes no imaginário coletivo. Valorizar essas memórias é um passo essencial para repensar o papel do patrimônio nas cidades e para sensibilizar as novas gerações quanto à necessidade de preservação.

Portanto, a preservação do patrimônio cultural deve ser entendida como um compromisso coletivo, que envolve o poder público, a sociedade civil e os sujeitos que vivem e constroem o cotidiano urbano. Em cidades como Manhumirim, onde a memória ferroviária ainda pulsa na fala dos mais velhos, é urgente promover estratégias de valorização que integrem esses saberes ao planejamento urbano e ao desenvolvimento local, garantindo a transmissão desse legado às futuras gerações.

6. REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. Sobre a memória das cidades. **Revista da Faculdade de Letras**, Porto, vol.14, p. 77-97. 1998.

ALBERTI, Verena. **Manual de história oral**. Disponível em: <http://arpa.ucv.cl/articulos/manualdehistoriaoral.pdf>. Acesso em: 22 mar. 2025.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1977.

BOTELHO, Demerval Alves. **História de Manhumirim**: município e paróquia – 1808-1924. Manhumirim: Editora O Lutador, 2011a. 232 p.

_____. **História de Manhumirim**: município e paróquia – 1924-1947. Manhumirim: Editora O Lutador, 2011b. 347 p.

_____. **História de Manhumirim:** município e paróquia - 1947-1989. Manhumirim: Editora O Lutador, 2011c. 231 p.

_____. **História de Manhumirim:** município e paróquia - 1989-2010. Manhumirim: Editora O Lutador, 2011d. 207 p.

BRASIL. **Constituição Federal**, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 22 mar. 2025

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Editora UNESP, 2006. 288 p.

CPAE. **Declaração de Amsterdã**. Amsterdã, 1975. 10 p. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20de%20Amsterdã%201975.pdf>>. Acesso em: 22 mar. 2025.

FRANKLIN, Arthur Zanuti., Universidade Federal de Viçosa, dezembro de 2019. **A gestão do patrimônio cultural em pequenas cidades históricas:** Manhumirim, MG (1997 – 2017). 199 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, 2019.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006. 224 p.

ICOMOS. **Carta de Nizhny Tagil**. Nizhny Tagil, 2003. 14 p. Disponível em: <<https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>>. Acesso em: 22 mar. 2025.

_____. **Carta de Washington**. Washington, 1987. 4 p. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Washington%201987.pdf>>. Acesso em: 22 mar. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Brasil em síntese:** Manhumirim. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/v4/brasil/mg/manhumirim/panorama>>. Acesso em: 22 mar. 2025.

MANHUMIRIM. **Decreto nº 1673**, 11 de outubro de 2003. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

_____. **Lei Complementar nº 007**, 02 de janeiro de 2008. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

_____. **Lei nº 1066**, 02 de julho de 1997. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

_____. **Lei nº 1067**, 04 de julho de 1997. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

_____. **Lei nº 1075**, 02 de setembro de 1997. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

____. **Lei nº 1130**, 20 de janeiro de 1999. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

____. **Lei nº 1163**, 27 de abril de 2000. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

____. **Lei nº 1164**, 09 de maio de 2000. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

____. **Lei nº 1200**, 14 de agosto de 2001. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

____. **Lei nº 1221**, 20 de junho de 2002. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

____. **Lei nº 1268**, 25 de março de 2004. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

____. **Lei nº 1293**, 28 de outubro de 2004. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

____. **Lei nº 1319**, 28 de novembro de 2005. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

____. **Lei nº 1325**, 12 de dezembro de 2005. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

____. **Lei nº 1360**, 09 de outubro de 2006. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

____. **Lei nº 1437**, 20 de novembro de 2008. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

____. **Lei nº 1484**, 18 de dezembro de 2009. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

____. **Lei nº 1486**, 23 de dezembro de 2009. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

____. **Lei nº 1487**, 24 de dezembro de 2009. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

____. **Lei nº 1517**, 21 de dezembro de 2010. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

____. **Lei nº 1519**, 21 de dezembro de 2010. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

____. **Lei nº 1604**, 26 de dezembro de 2013. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

_____. **Lei nº 1605**, 26 de dezembro de 2013. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

_____. **Lei nº 1621**, 11 de dezembro de 2014. Arquivo da Câmara Municipal de Manhumirim.

_____. **Lei Orgânica de Manhumirim**, 21 de março de 1990. Disponível em: <<https://www.manhumirim.mg.leg.br/leis/leis/lei-organica-demanhumirim/Lei%20Organica%20Municipal.pdf>>. Acesso em: 22 mar. 2025.

MEIHY, José Carlos. **Manual de história oral**. São Paulo: Loyola, 1996

MINAS GERAIS. **Lei nº 12.040**, 28 de dezembro de 1995. Disponível em: <<https://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa.html?ano=1995&num=12040&tipo=LEI>>. Acesso em: 22 mar. 2025.

REIS, Luiz Fernando; FRANKLIN, Arthur Zanuti. A história oral como arcabouço para os estudos das memórias do Edifício Arthur da Silva Bernardes da Universidade Federal de Viçosa. In: III Congresso de Arquitetura, Turismo e Sustentabilidade, 2016, Cataguases. **Anais...** Cataguases, 2016. p. 331 – 348.