

PATRIMÔNIO, FERROVIA E TURISMO

Serra do Itaqueri (Brasil) e Serra Norte de Sevilha
(Espanha)

Camila Cristina Piccoli
Campoy
Maria Cristina da Silva
Schicchi
Pontifícia Universidade
Católica de Campinas
Enrique Larive López
Universidad de Sevilla

RESUMO | Esta pesquisa busca analisar a efetividade das ações de planejamento e das políticas de preservação no âmbito regional dos remanescentes industriais ferroviários de um conjunto de cidades do interior do Estado de São Paulo (Brasil) e da província de Sevilla (Espanha). Em São Paulo, a formação das cidades foi impulsionada pela Companhia Paulista de Estrada de Ferro, fundada em 1868 e hoje pertencem ao circuito turístico “Serra do Itaqueri. Em Sevilla, foi estudado o conjunto de cidades cortadas pela linha da Compañía de Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA), fundada em 1856 que, em 1875 inaugura uma linha entre Sevilha e Mérida, passando pela Serra Norte de Sevilha, um dos destinos turísticos importantes de Sevilla. Através da investigação histórica, seguida pelo método descritivo, analítico e comparativo, o artigo apresenta alguns indicadores resultantes da leitura e apreensão dos territórios estudados, de forma a instrumentalizar futuras ações de planejamento turístico-cultural.

Palavras chaves: paisagem histórica da produção; patrimônio ferroviário; circuito turístico; gestão territorial.

ABSTRACT | This research seeks to analyze the effectiveness of planning actions and preservation policies at the regional level of railway industrial remnants in a group of cities in the interior of the State of São Paulo (Brazil) and the province of Seville (Spain). In São Paulo, the formation of cities was driven by the Companhia Paulista de Estrada de Ferro, founded in 1868 and today belongs to the “Serra do Itaqueri” tourist circuit. In Seville, the group of cities crossed by the line of the Compañía de Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA), founded in 1856, was studied, which in 1875 inaugurated a line between Seville and Mérida, passing through the Sierra Norte de Seville, one of the Seville’s important tourist destinations. In Seville, the group of cities crossed by the line of the Compañía de Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA), founded in 1856, was studied, which in 1875 inaugurated a line between Seville and Mérida, passing through the Sierra Norte de Seville, one of the Seville’s important tourist destinations. Through historical research, followed by the descriptive, analytical and comparative method, the article presents some indicators resulting from the reading and apprehension of the territories studied, in order to implement future tourist-cultural planning actions.

Keywords: historical landscape of production; railway heritage; tourist circuit;

territorial management.

Introdução

Para muitas cidades, em que os gestores públicos vinculam a preservação ao desenvolvimento e ao turismo, o patrimônio cultural é sinônimo de “sobrevivência e o futuro econômico” (CHOAY, 2001:225). Nestes casos, os centros históricos, bairros e edifícios antigos tornam-se bens de consumo cultural, ignorando os riscos ou não prevendo os efeitos “perversos” sobre esses bens, a memória e identidade da população local. Os tombamentos facilitam a percepção da população sobre a importância social dos bens culturais, porém, quando estes se tornam “equipamentos com pouca utilidade social e pouca viabilidade financeira” (CHUVA; NOGUEIRA, 2012:33) acabam por serem relegados ao abandono total ou parcial. Por isso, hoje, discute-se a importância de que a identificação, reconhecimento e gestão de referências culturais no território sejam realizadas com a participação de diferentes grupos sociais.

As reflexões no âmbito da arqueologia industrial permitiram avanços no registro e análise de vestígios materiais ferroviários em suas diferentes escalas, apontando para a necessidade de compreender a rede ferroviária como um eixo articulador de paisagens e agrupamentos populacionais, induzindo novas formas de vida e trabalho, assim como a assunção de um novo paradigma de desenvolvimento.

Esta pesquisa propõe traçar um paralelo entre a efetividade das ações de planejamento e preservação no âmbito regional dos remanescentes industriais ferroviários da antiga Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF) e da Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA), em duas regiões que possuem circuitos turísticos serranos.

A região paulista é composta por 13 cidades pertencentes ao circuito turístico “Serra do Itaqueri”: Águas de São Pedro, Analândia, Corumbataí, Charqueada, Ipeúna, Limeira, Piracicaba, Rio Claro, São Pedro, pertencentes à Região Metropolitana de Piracicaba, criada em 2021, acrescidas das cidades de Brotas, Itirapina, São Carlos e Torrinha.

Em Sevilha, na Espanha, a ferrovia, ainda ativa, passa por duas regiões administrativas: Vega do Guadalquivir (La Rinconada, Brenes, Villanueva del Río y Minas, Los Rosales e Peñaflor) e Sierra Norte (El Pedroso, Cazalla de la Sierra, Constantina e San Nicolás del Puerto (Cerro de Hierro).

Têm-se como premissa que ações de preservação integrada, em âmbito supra municipal, são estratégicas para a gestão de problemas e soluções comuns, em especial, no contexto de preservação de paisagens e do planejamento turístico, cultural e natural, além de fortalecer as inter-relações socioculturais regionais. Ambos os contextos serão tratados como estudos de caso comparado (BARTLETT & VAVRUS, 2017). A pesquisa é qualitativa e, embora definam-se dois conjuntos de cidades em dois países, “o lócus do estudo não é o objeto do estudo” (GEERTZ, 1973:3 apud BARTLETT & VAVRUS, 2017)

e, como apontam Bartlett e Vavrus (2017:907), “a abordagem está voltada à exploração dos processos históricos e contemporâneos que produziram um senso de lugar, finalidade ou identidade compartilhada”.

A abordagem histórico-crítica considerou as questões culturais em relação a fenômenos econômicos, políticos e sociais, fazendo uso da revisão bibliográfica dos processos de formação territorial em ambos os circuitos e identificando as referências culturais e a operacionalização destes circuitos. Os levantamentos realizados em campo suscitaram alguns questionamentos: contradições entre os discursos oficiais e locais relacionados ao patrimônio cultural (URIBE, 2021) e aos atrativos turísticos; o potencial do patrimônio industrial e das atividades produtivas como atrativos turísticos, sobretudo em territórios rurais; promoção de rotas e itinerários, assim como a dinâmica de ingresso e evasão de cidades do circuito e os acordos entre elas; e se a existência do patrimônio ferroviário e das estações ativas têm algum papel no incremento turístico na região.

Os territórios formados pelas ferrovias

1. A Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF)

No Brasil, entre 1817 e 1829, viajantes e tropeiros que buscavam ouro em Mato Grosso iniciaram a ocupação de terras no interior do Estado de São Paulo. Com solo fértil e localização favorável (no centro do Estado de São Paulo) surgem fazendas agrícolas nesta região, com forte produção de cana-de-açúcar até meados de 1840, substituída pelo café, em 1850. Surgem neste período as primeiras cidades do recorte territorial: Piracicaba (1727), Limeira (1826), e Rio Claro (1830). Os fazendeiros foram os principais acionistas da ferrovia, em especial, da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF), fundada em 1868. A doação de terras permitia a ampliação dos trilhos que margeavam suas propriedades, posicionando as estações ferroviárias de forma a facilitar o escoamento das safras ao Porto de Santos/ SP.

Segundo Ghirardello (2001), a CPEF desempenhou papel de penetração no território com o intuito de acompanhar a produção cafeeira, implantando-se somente em locais já povoados, diferentemente da Sorocabana e da Mogiana; porém, após a chegada da ferrovia houve uma expressiva expansão urbana, fixando a população trabalhadora em núcleos coloniais e vilas operárias, no campo e na cidade. As estações ferroviárias influenciaram no ordenamento urbano, na nomenclatura de bairros e ruas, além de expandir suas atividades por todo o tecido urbano. O fato do município de Rio Claro tornar-se Centro Ferroviário da CPEF entre 1886-1890, por exemplo, favoreceu a expansão das atividades da companhia, que proporcionava benfeitorias para os ferroviários no intuito de manter suas atividades através do controle da classe operária (CAMPOY, 2022); neste período surgem diversos desmembramentos territoriais que deram origem às demais cidades do circuito.

As mudanças econômicas e nos meios de transporte provocaram a interrupção das atividades ferroviárias. Nos casos estudados, a desativação do transporte de passageiros e das estações ferroviárias nas cidades ocorreu na década de 1990, permanecendo ativo apenas o transporte de produtos e sob diferentes administrações.

Em Piracicaba, Limeira, Rio Claro, Itirapina, Brotas e Torrinha as estações localizam-se no centro histórico ou próximas do perímetro central, mantendo no entorno das oficinas os bairros e vilas operárias e ferroviárias, já que atraíram as primeiras indústrias (FIG. 1); local também de maior fluxo de comércio e serviço, alguns ocupando antigos galpões ferroviários. Outros remanescentes ferroviários, como os Hortos Florestais criados para o cultivo de eucalipto utilizado para o combustível de locomotivas e para a construção de dormentes de trilhos, hoje são utilizados pela população como áreas de recreação e lazer.



Fig. 01 Imagem das oficinas da CPEF e da antiga Fábrica de Cerveja, posteriormente Skol Caracu, ambas na cidade de Rio Claro/SP. Fonte: Acervo da pesquisa, 2023.

O mapa da Figura 2 indica estas estações, assim como o percurso ativo da ferrovia e o percurso onde foram removidos os trilhos, dificultando o acesso até elas no trecho Rio Claro-Analândia. Quando não foram abandonadas ou demolidas, as estações ferroviárias encontram-se subutilizadas ou com usos diversos como depósitos, parques, lanchonetes e secretarias municipais.

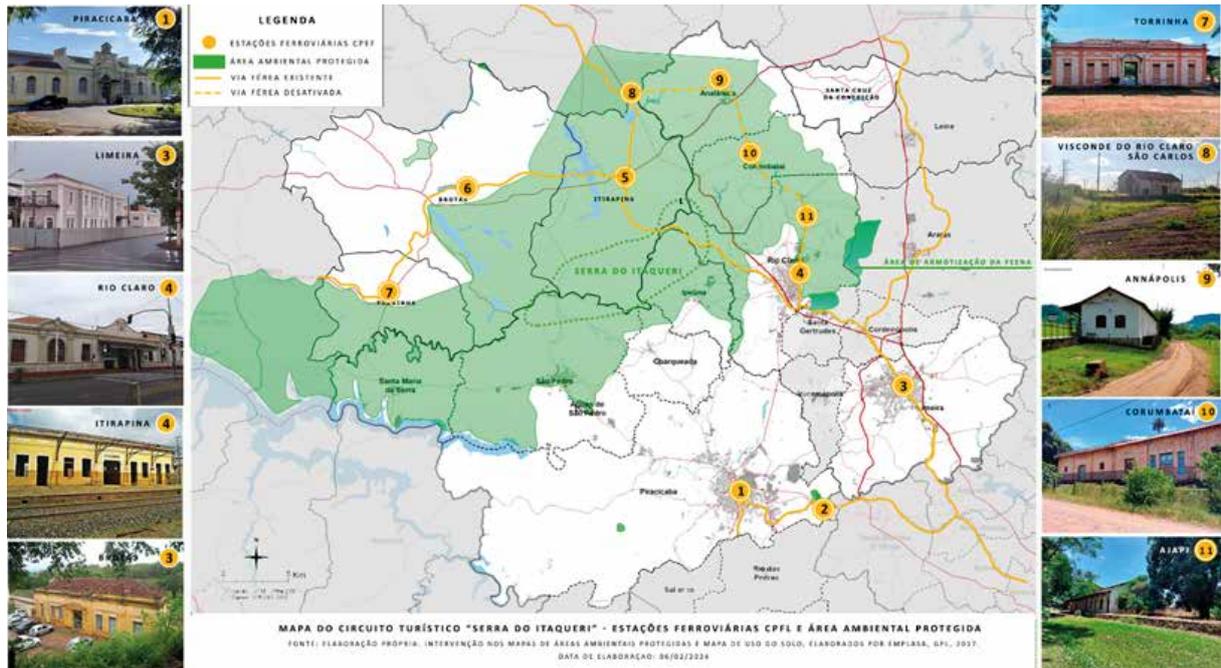
Nas cidades de Analândia, Corumbataí e o distrito de Ajapi encontram-se estações ferroviárias mais singelas, localizadas em zonas rurais, fechadas e abandonadas, com dificuldade de acesso, seja por estarem cercadas ou dentro de propriedades particulares, seja pelo fato de as vias de acesso não serem pavimentadas, o que também favorece a realização de atividades ao ar livre nesta região.

As cidades de Águas de São Pedro (fundada em 1934) e Ipeúna (em 1965) não possuem estações, mas é onde encontra-se a Serra do Itaqueri (incluída na "área ambiental protegida" delimitada no Programa de Desenvolvimento Urbano Integrado de 2017); e as cidades de Charqueada (1911) e São Pedro (1881) pertenciam ao trajeto de outra ferrovia, a Estrada de Ferro Sorocabana.

2. A Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA)

Assim como os fazendeiros no interior paulista, as indústrias e mineradoras influenciaram na decisão sobre o traçado dos trilhos e no surgimento de núcleos operários na região de Andaluzia - Espanha, buscando facilitar o escoamento da produção para os Portos de Sevilha, Cádiz ou Huelva.

A Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla foi uma das primeiras linhas a operar, em 1857, finalizando o tramo entre Sevilha à Lora Del Río em 1859, que acompanha o Rio Guadalquivir. Em 1875 esta companhia foi absorvida pela Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), criada pela iniciativa privada, para atender à exploração carbonífera na região, após a Guerra Civil. Neste período ocorre também a bifurcação desta linha em direção a Mérida, passando pela Serra Norte de Sevilha. Com a nacionalização das vias férreas da Espanha em 1941 pela RENFE e as políticas implementadas na década de 1960, paralisou-se a construção de novas vias ferroviárias, ence-



rrando as atividades de muitas empresas, como fábricas agrícolas e minas de exploração (MARTÍN, 2014).

Ao longo das vias férreas (FIG. 3) que ligam Sevilha (capital) a Peñaflores e a Cazalla-Constantina, identificam-se estações ferroviárias ativas e em bom estado de conservação, todas utilizadas para transporte de passageiros e com usos voltados ao atendimento público dos passageiros. Em algumas ainda funcionam lanchonetes e centros de informação turística, como em Villanueva del Río y Minas e El Pedroso.

No entorno das estações existem casas operárias habitadas e antigas indústrias parcialmente ativas ou abandonadas (FIG. 4), como a antiga fábrica açucareira “Azucarera San Fernando de Sevilha” na cidade de Los Rosales ou a antiga fábrica de farinha e tecido de juta “Sanchez Pastor” na cidade de Peñaflores, que encerraram suas atividades entre as décadas de 1950 e 1960, por exemplo. As demais cidades da Serra Norte são acessadas apenas por rodovias, sendo áreas de grande interesse ecoturístico, com alta procura para atividades ao ar livre como cicloativismo e caminhada, assim como na Serra do Itaqueri (Brasil).

Como sugere Juan Sanchiz (2017), a identificação de vestígios materiais como as estações, trilhos, casas e vilas operárias, oficinas, ferramentas, maquinários e objetos de consumo, são evidências físicas que permitem analisar as mudanças sociais, culturais e urbanas, assim como a paisagem cultural e natural. A coleta de dados em campo, complementada por registros fotográficos e cartografia, auxiliaram na compreensão dos territórios formados pela ferrovia. Porém, nem todos os elementos físicos remanescentes têm um valor patrimonial, visto que, em muitos casos, “não geram identificação, porque não há uma apropriação social dos mesmos ou ainda porque a comunidade não considera que sua preservação seja um legado interessante para as gerações futuras” (SANCHIZ, 2017:209).

Fig. 02 Mapa com imagens das antigas estações ferroviárias da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e área de proteção ambiental nas cidades que compõem o circuito turístico “Serra do Itaqueri”. Fonte: Acervo da pesquisa, 2023.

Ações de preservação nos circuitos turísticos e culturais

Na Serra do Itaqueri e na Serra Norte de Sevilha há ainda uma predominância de ações de preservação em edifícios públicos como igrejas, fortificações, castelos, esculturas, monumentos e conjuntos escolares, em sua maioria localizados no centro histórico.

Fig. 03 Mapa e imagens das estações ferroviárias da antiga MZA, com indicação das regiões administrativas Sierra Norte e Velga del Guadalquivir. Fonte: Acervo da pesquisa, 2023.



Nas cidades da Serra do Itaqueri, os edifícios históricos centrais que permaneceram preservados ou em bom estado de conservação estão protegidos pelos perímetros de preservação impostos pelos órgãos públicos competentes, ou por projetos em parceria entre o setor público e o privado, como antigos edifícios adaptados para usos como museus, instituições de ensino ou serviço para a população, além de estarem atrelados a roteiros turísticos. Porém, a pressão imobiliária induziu ao abandono e às demolições de edificações de expressivo caráter arquitetônico e histórico, substituídas muitas vezes por estacionamentos particulares.

Fig. 04 Sequência de imagens das cidades de Los Rosales (residências), Peñaflor (antiga fábrica "Sanchez Pastor") Fonte: Acervo da pesquisa, 2023

No caso dos remanescentes ferroviários, salvo exceções, o único bem reconhecido como de interesse turístico-cultural é a antiga estação ferroviária, ignorando-se antigos galpões, oficinas, vilas operárias, maquinários e locomotivas, fato que acarretou a subutilização destes espaços, os quais, para se evitar um total abandono, foram cedidos para usos temporários de grupos culturais locais, como os antigos galpões da oficina da CPEF da cidade de Rio Claro/SP (CAMPOY, 2022). Através de iniciativas desses grupos ampliou-se o interesse em preservar-se outros bens culturais, para além daqueles já reconhecidos oficialmente; porém, há uma ineficácia das políticas públicas, seja por falta de técnicos capacitados ou da descontinuidade de ações por distintas gestões. Uma situação que contribui para isso é a ausência de organismos de controle civil sobre as políticas de preservação locais, pois apenas as cidades de Piracicaba, São Carlos e Brotas possuem conselhos municipais de preservação¹; as cidades de Águas de São Pedro, Charqueada, Piracicaba, Rio Claro, Santa Maria da Serra, São Carlos, São Pedro, Brotas e Itirapina possuem somente conselhos municipais de turismo e Rio Claro, São Carlos e São Pedro possuem conselhos municipais de cultura, os quais, em geral, não se concentram nos problemas de preservação. Conseqüentemente, as práticas de preservação ocorrem, em sua maioria, em instância estadual (CONDEPHAAT) ou em nível nacional (IPHAN), distanciando-se das questões locais que implicam as pessoas e grupos detentores dos bens culturais.

Na Espanha, a nacionalização das companhias ferroviárias pela empresa RENFE - ADIF, permitiu uma padronização nas atividades e serviços oferecidos para o usuário, como o acesso a serviços digitalizados, abonos em percursos realizados com frequência pelo mesmo usuário (trabalho e turismo), possibilidade de transporte de bicicletas e patinetes motorizados e preços acessíveis durante as férias de verão. As parcerias entre o setor público e privado também ocorrem no contexto sevilhano, através de programas e ações que permitem a recuperação de bens ferroviários em desuso, que apresentam como objetivos o desenvolvimento rural e sustentável, a geração de empregos e um empenho em reverter o despovoamento na chamada “España vacía”. Exemplos desses programas são o “Activos para el desarrollo”, da ADIF, que cataloga edifícios ferroviários em desuso com o intuito de venda e aluguel para distintos serviços e os Programas Vías Verdes e Rede Natura 2000, que reaproveitam antigos traçados ferroviários para uso de cicloativismo e caminhadas ou como parques urbanos. Foram criados através do “Inventario de Infraestructuras Ferroviarias en Desuso”, desenvolvido pela MOPTMA, identificando-se somente em Andaluzia “49 linhas ferroviárias em desuso, com longitude total de mais de 1600km” (MARTÍN, 2014:22). As estações ferroviárias são reformadas para atender novos usos, sobretudo comerciais e de serviços, como alojamentos, alimentação, aluguel de bicicletas, postos de turismo e museus, ou seja, buscam atender as necessidades do turista e do público local, que nem sempre estão atreladas à cultura, ou consideram questões como a identidade ou a memória local.

O reaproveitamento de antigos traçados que conectam patrimônios histórico-culturais de diferentes períodos e paisagens naturais e culturais são critérios já estabelecidos na Carta de Itinerários Culturais (ICOMOS, 2008) e na Carta de Turismo Cultural (ICOMOS, 1976). Em Sevilha, existem exemplos de itinerários que interligam antigas estações, fábricas, moinhos, espaços de pro-

¹ O município de Rio Claro/SP possui uma proposta de criação do Conselho de Desenvolvimento do Patrimônio Histórico, conforme os artigos 126 e 127 do Projeto de Lei complementar nº150/2015, porém este ainda não foi implementado.

dução agrícola e extração mineral, rios, serras e chaminés, alguns incentivados por atividades públicas e festas populares, como a Via Verde “Sierra Norte de Sevilla” que se inicia a 3 Km da Estação Ferroviária Cazalla-Constantiva, por uma antiga via pecuária.

Como aspectos positivos a serem considerados dos percursos sevillhanos, estão: a inventariação dos elementos físicos naturais, catalogando-se inclusive espécies de vegetação, animais, solo, rios e outros elementos que compõem a paisagem; as diferentes cartografias utilizadas para fins turísticos, acadêmicos e de gestão territorial; representação lúdica e acessível dos percursos voltada para leigos, distinguidos por cores e imagens; ações de preservação incorporadas nos planos de gestão territorial, como no Plan Director del Patrimonio Histórico Municipal de Sevilla (2022) e no Plan Nacional de Patrimonio Industrial (2011); meios de sensibilização e educação da população para o patrimônio industrial e ferroviário.

Porém, durante a investigação, observou-se que muitas cidades da Serra Norte não são acessadas por trem, havendo poucos horários de transporte público e que, durante o verão, devido ao calor intenso, muitas das atividades são reduzidas e os preços elevados, devido à baixa demanda.

O circuito turístico da Serra do Itaqueri, em São Paulo, é uma iniciativa do Ministério de Turismo Brasileiro, que promoveu, em 2003, a criação de consórcios intermunicipais, agrupando cidades por suas características singulares e incentivando a criação dos circuitos turísticos. Os cinco roteiros divulgados no site oficial do circuito foram elaborados em parceria entre uma instituição de ensino e o comércio da região, com destaque pela promoção de cursos em hotelaria e turismo. Estes roteiros, em especial os que incluem as cidades de menor porte, oferecem ao visitante uma experiência de aproximação às atividades de produção artesanal próprias do turismo rural, além da qualidade de vida, boa alimentação e contato com a natureza, como no turismo de aventura, turismo de saúde, turismo hidrotermal, turismo de bem-estar e o turismo de águas, convidando para “viver, respirar e sentir” a Serra do Itaqueri (SERRA DO ITAQUERI, 2023). O público é, em sua maioria, composto por membros de motoclubes, entusiastas de atividades ao ar livre e famílias que geralmente vivem em grandes centros urbanos do interior do estado, como Campinas, São José dos Campos, Ribeirão Preto e Sorocaba e optam por destinos curtos, que possam ser feitos aos finais de semana e com veículo.

Considerações finais

A aproximação entre os circuitos da Serra do Itaqueri e da Serra Norte de Sevilla identificou muitas semelhanças referentes às ações turísticas e culturais, como a valorização da paisagem natural e atividades ao ar livre, a identificação de edifícios industriais e ferroviários abandonados, a distinção entre os percursos oferecidos por agências de turismo, instituições de ensino e secretarias públicas, destinados majoritariamente ao consumo e que, embora no caso paulista não tenham sido instrumentalizados e incorporados em planos de gestão estratégicos, como em Sevilha, são bastante difundidos e procurados pela população. Porém, neste caso, identificam-se alguns efeitos adversos, conforme discutido anteriormente. Um deles é que ao buscar atender a lógica do mercado criam-se falsas memórias locais, manipuladas apenas com objetivo

econômico dos comerciantes e empreendedores.

Não obstante, o circuito turístico da Serra do Itaqueri encontra-se em fase de implementação, em uma área de relevância cultural e natural, sujeita às rápidas transformações, já que faz parte da Região Metropolitana de Piracicaba, recém-criada. Compreende-se que os caminhos para a preservação do patrimônio industrial ferroviário enfrentam alguns obstáculos como: a falta de critérios para a eleição destes patrimônios, que deveriam abranger os valores sociais, simbólicos, afetivos e econômicos; a ausência de registros e elaboração de ações estratégicas de preservação atreladas à gestão territorial; a falta de divulgação e sensibilização da população; e a continuidade das ações e parcerias entre setores público e privado, com programas de longo prazo e com transparência e coleta de informações pública.

Os circuitos da Serra do Itaqueri e da Serra Norte de Sevilha não são casos isolados, mas permitiram uma amostragem de medidas de preservação e ações turísticas culturais em remanescentes da ferrovia, ativos e inativos, questão a que se propôs este artigo.

Os principais aspectos distintivos entre os casos estudados foram: as condições climáticas e geográficas; a desestruturação do território formado no período de implementação da ferrovia, no caso paulista, com cidades mais adensadas e processos emancipatórios, processo menos intenso no caso sevilhano; diferentes estágios de gestão territorial, identificando cidades sem planos diretores e mapas de zoneamento como Corumbataí, Ipeúna e Charqueada, ou com processos de revisão atrasados, além da ausência de planos territoriais; enquanto no caso andaluz, toda a região encontra-se georreferenciada permitindo uma gestão regional e coleta de diferentes informações dos municípios; há uma maior valorização do patrimônio industrial ferroviário hoje, mesmo havendo processos de destruição e sucateamento.

Após a conclusão deste estudo de casos comparado, espera-se que seja possível estabelecer uma síntese dos instrumentos de gestão para análise de outros circuitos, rotas e itinerários culturais, assim como subsidiar reflexões sobre futuras propostas integradas com fins culturais, turísticos e educacionais nas demais cidades paulistas.

Agradecimentos

Ao CNPq pelo financiamento da Bolsa de Doutorado Sanduíche junto à Universidade de Sevilha - US (proc.:200718/2022-3). À FAPESP pelo financiamento da Bolsa de Doutorado no país, em andamento (proc.:2022/07619-5).

Biobliografía

ADIF. (2024, 5 de março). Activos para o desarrollo. <https://www.adif.es/activos-para-el-desarrollo>

BARTLETT, L., & VAVRUS, F. (2017). Estudos de caso comparado. *Educação & Realidade*, 42(3). Brasil: Scielo.

CAMPOY, C. P. C. (2022). Territórios e identidades culturais: O centro urbano

de Rio Claro/SP. Campinas: PUC.

CHOAY, F. (2001). A alegoria do patrimônio. São Paulo: UNESP.

CHUVA, M., & NOGUEIRA, A. G. R. (Orgs.). (2012). Patrimônio cultural – Políticas e perspectivas de preservação no Brasil. Rio de Janeiro: Mauad X; FAPERJ.

GHIRARDELLO, N. (2002). À beira da linha: Formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: UNESP.

GUTIÉRREZ, R., MORALES, F. C., & MARTÍN, M. (Coords.). (2001). Preservación de la arquitectura industrial en Iberoamérica y España. Granada: Ediciones El Partal, S.L.

MARTÍN, M. G. (2007). Las vías férreas desmanteladas de Andalucía: Las vías verdes como alternativa de uso a los antiguos trazados del ferrocarril (Dissertação de máster). Universidad de Sevilla, Departamento de Geografía Humana, Sevilla.

PDUI PIRACICABA. (2023, 25 de novembro). Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado de Piracicaba. https://www.pdui.sp.gov.br/piracicaba/?page_id=755

SANCHIZ, J. M. C. (2022). Arqueologia da industrialização. In E. Romero de Oliveira (Org.), Memória ferroviária e cultura do trabalho: Perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registro, preservação e ativação de bens ferroviários (1ª ed., pp. 1-21). São Paulo: Alameda.

SERRADO ITAQUERI. (2023, 25 de novembro). Roteiros. <https://www.serradoitaqueri.com.br/roteiros>

URIBE, G. J. (2021). Nuevos desafíos entre el discurso oficial y local del patrimonio cultural inmueble. Territorios, (44), 1-21.

VÍAS VERDES. (2023, 25 de novembro). Vías verdes de Andalucía. <https://www.viasverdes.com/vandalucia/vandalucia.asp>

XVI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo / Cristina Araujo Lima... [et al.] ; Contribuciones de Josefina Dámaris Gutiérrez ; Compilación de Mónica S. Martínez. - 1a ed compendiada. - Córdoba : Editorial de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba ; Cataluña : Universitat Politècnica de Catalunya, 2024.
Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-987-8486-61-1

1. Urbanismo. I. Araujo Lima, Cristina II. Gutiérrez, Josefina Dámaris, colab. III. Martínez, Mónica S., comp.

CDD 711.007