XVII SIIU Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo
21 a 22 agosto 2025 CAMPINAS VALENCIA 19 a 20 junho 2025
DOI: 10.5821/siiu.14066

O MUSEU FERROVIÁRIO NA CIDADE DE ARARAQUARA-SP

Um patrimônio local estruturador do território

ALFONSETTI, Raquel S.[1]
SCHICCHI, Maria Cristina da S[2]

Abstract
In Araraquara, as in other cities in the interior of São Paulo, railway stations and lines have become spatial and historical landmarks. At their peak, they were crucial to economic, urban, and social development but, above all, acted as structuring elements of the territory, shaping ways of life and configuring landscapes. With the deactivation of passenger transport, their significance weakened, although their presence still marks the urban landscape, along with the cultural references associated with them – stations, villages, and warehouses – highlighting their historical importance. This research analyzes the Araraquara Railway Museum and the cultural landscape along the railway, including small stations and other scattered cultural references, often left abandoned due to their smaller scale. The objective is to discuss possible actions for the preservation and activation of this railway heritage, based on the concepts of social participation and heritage education, considering the museum as a mediator of the processes. The methodology combines a historical-critical approach to analyze concepts related to railway museums and local heritage, along with an empirical approach to examine the historical landscape formed along the railway axis. The Study aims to contribute to a reassessment of the role of museums as mediators in valuing local railway heritage, bringing the population closer to preservation issues.

Keywords: *Local Heritage, Railway Museum, Heritage Education, Social Participation.*

Resumo
Em Araraquara, como em outras cidades do interior paulista, as estações e as linhas ferroviárias tornaram-se referências espaciais e históricas. No seu apogeu, foram determinantes no desenvolvimento econômico, urbano e social, mas, sobretudo, atuaram como elementos estruturadores do território, conformando modos de vida e configurando paisagens. Com a desativação do transporte de passageiros, seu significado perdeu força, embora sua presença ainda marque a paisagem urbana, assim como as referências culturais a elas associadas – estações, vilas e galpões –, evidenciando sua importância histórica. Esta pesquisa3 de mestrado analisa o Museu Ferroviário de Araraquara e a paisagem cultural ao longo da ferrovia, incluindo pequenas estações e outras referências

[1] Mestranda integrante do Grupo de Pesquisa: Patrimônio, Políticas de Preservação e Gestão Territorial, Escola de Arquitetura, Artes e Design (EAAD), Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas), ORCID: https://orcid.org/0009-0004-7177-1950, Brasil. E-mail: raquel.sa1@puccampinas.edu.br.

[2] Coordenadora do Grupo de Pesquisa: Patrimônio, Políticas de Preservação e Gestão Territorial, Escola de Arquitetura, Artes e Design (EAAD), Professora titular e pesquisadora do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas), ORCID: https://orcid.org/0000-0002-4267-2601, Brasil. E-mail: cristina.schicchi@puc-campinas.edu.br.

[3] Este trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) – Código de Financiamento 001.

culturais dispersas, frequentemente relegadas ao abandono diante da sua menor escala. O objetivo é discutir possíveis ações de preservação e ativação deste patrimônio ferroviário, partindo dos conceitos de participação social e educação patrimonial, considerando o museu como mediador desses processos. A metodologia combina abordagem histórico-crítica, para análise dos conceitos sobre museus ferroviários e patrimônio local; e empírica, para análise da paisagem histórica formada ao longo do eixo ferroviário. Espera-se contribuir para uma revisão do papel dos museus como mediadores na valorização do patrimônio ferroviário local, aproximando a população das questões de sua preservação.

Palavras-chave: *Patrimônio local, Museu Ferroviário, Educação Patrimonial, Participação Social.*

Área temática: *Paisagem*
Subárea temática: *Projeto, paisagem e patrimônio.*

1. Introdução

O desenvolvimento das cidades no tempo e no espaço, juntamente com as memórias de seus habitantes, que resultam em memória social e coletiva, estão intrinsecamente ligados a processos complexos de transformação: socioculturais, políticos, econômicos, urbanísticos e espaciais. É de grande importância relacioná-los diretamente com a coexistência múltipla de agentes formadores da sociedade, enfatizando a diversidade de grupos, comunidades, saberes, culturas e tradições. Tais agentes, integrantes e portadores de identidades únicas e coletivas, contribuem para o desenvolvimento dos espaços nos quais os indivíduos se identificam, da mesma forma em que se moldam e se adequam às mudanças intrínsecas à sociedade como um todo, entendendo a realidade como um lugar de múltiplas dimensões da vida (IPHAN, 2014) e que está em constante transformação.

A partir disso, é possível compreender o caráter indissociável da relação entre memória e identidade, que se sustentam e se fortalecem mutuamente, reforçando a ideia de que os processos de transmissão da memória não implicam apenas em legar algo, mas sim uma maneira de estar no mundo (Candau, 2019).

Esses aspectos também se manifestam na compreensão do conceito de patrimônio cultural, que, para além de sua definição constitucional, é entendido como fonte primária de conhecimento e enriquecimento individual e coletivo, referindo-se a:

> [...] qualquer evidência material ou manifestação cultural, seja um objeto ou conjunto de bens, um monumento ou um sítio histórico ou arqueológico, uma paisagem natural, um parque ou uma área de proteção ambiental, um centro histórico urbano ou uma comunidade da área rural, uma manifestação popular de caráter folclórico ou ritual, um processo de produção industrial ou artesanal, tecnologias e saberes populares, e qualquer outra expressão resultante da relação entre indivíduos e seu meio ambiente (Horta; Grunberg; Monteiro, 1999, p. 6 apud IPHAN, 2014, p. 13).

Ampliar a ideia do que se entende por herança e do próprio conceito de patrimônio significa afirmar a necessidade de incorporar as identidades, memórias e “modos de estar no mundo” dos diferentes sujeitos formadores da sociedade como parte da história de determinado território.

Nesse sentido, é importante ressaltar que a relação de interdependência entre materialidade e imaterialidade – na qual a dimensão espacial e física dos elementos que compõem a paisagem e o território também carrega a dimensão imaterial a ela vinculada: a identidade e a memória dos sujeitos que dela usufruem e agem continuamente (Meneses, 2009). Essa inter-relação possibilita o desenvolvimento de significações e sentidos diversos, pois a materialidade adquire significado por meio do contato com indivíduos e grupos, refletindo suas identidades. O território, por sua vez influencia esses sujeitos em sua composição memorial e, consequentemente, em sua formação identitária, permitindo que se reconheçam nessa materialidade – suporte de sua própria “maneira de estar no mundo”.

Como aponta Santos (2005), os territórios estruturam-se a partir da ação antrópica de diferentes tempos e características, e os vestígios que ali permanecem compõem o mosaico diacrônico do território, que revelam e tem como potencialidade o resgate das memórias de seus indivíduos e grupos, a partir de

seu reconhecimento contextualizado no espaço urbano ao longo do tempo. Assim, o apagamento de suportes físicos que ancoram a imaterialidade a eles vinculada interfere diretamente nos sujeitos que ali se reconhecem e se sentem pertencentes. A exclusão e a não preservação desses elementos materiais podem acelerar os processos de perda de identidade e da memória a eles relacionadas.

Nesse processo, é fundamental reconhecer que certos elementos patrimoniais, tangíveis ou intangíveis, são mais valorizados em detrimentos de outros (Smith, 2011). Isso ocorre devido à instrumentalização do patrimônio para legitimação do poder e consolidação da memória, da identidade e da representação de grupos seletivos, pertencentes à elite dominante. Como consequência, sujeitos e grupos considerados marginalizados, embora também agentes formadores da sociedade, veem seus patrimônios e referências serem ignorados, modificados ou apagados.

No Brasil, no final da década de 1930, por exemplo, os processos de construção de uma identidade nacional ocorreram, em grande parte, por meio da valorização do patrimônio que se considerava como representação do país, frequentemente associado a monumentalidade e a elementos representativos das camadas dominantes. Disseminou-se, assim, uma noção seletiva sobre o que deveria ser preservado e valorizado, restringindo a compreensão do significado do patrimônio cultural de uma localidade como um todo.

A partir da década de 1970, amplia-se o conceito de patrimônio, especialmente com a Declaração de Amsterdã (1975), que, superando a noção de patrimônio como monumento, reconhecia também as edificações mais modestas (Lewinski, 2017). Essa ampliação abriu caminho para a incorporação dos remanescentes ferroviários na agenda preservacionista. No Brasil, concomitantemente, esse movimento começou a ganhar força, levando à criação de entidades como a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), em 1977.

Posteriormente, surgiram programas de preservação como o Preserve (Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes), em 1980, por iniciativa do Ministério dos Transportes, e o Preserfe (Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário), em 1985, pela Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Em 2007, com a extinção da RFFSA e a promulgação da Lei 11.483/07, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) assumiu a responsabilidade pela preservação dos bens ferroviários. Esse movimento impulsionou a criação de museus ferroviários como forma de garantir a preservação desses remanescentes.

No entanto, apesar da inclusão dos bens ferroviários com parte do patrimônio material, as pequenas estações ferroviárias permaneceram abandonadas, pois, em geral, se encontram localizadas nos territórios periurbanos da cidade. Por outro lado, muitas das antigas estações centrais de cidades do interior paulista, como Araraquara, passaram a abrigar museus ferroviários. Esses museus, embora instalados em edifícios representativos da ferrovia, estruturaram seus acervos sob uma perspectiva colecionista, restringindo a participação ativa da sociedade e a integração desses elementos ferroviários à cotidianidade e à dinâmica urbana.

Portanto, fortalecer a participação ativa de diferentes sujeitos, grupos e comunidades – detentores de memórias e referências culturais nas dinâmicas de preservação é essencial. Isso é ainda mais relevante em contextos museológicos, nos quais a comunicação direta com o público é a base para o funcionamento do museu, já que “a participação é um pressuposto básico da aprendizagem e da formação cidadã” (Cezario; Davel, 2017, p. 90).

Partindo desses pressupostos, essa pesquisa tem como objetivo discutir possíveis ações de preservação e ativação do patrimônio ferroviário, partindo dos conceitos de participação social e educação patrimonial, considerando o museu como mediador desses processos. Para tal, toma como objeto de estudo o Museu Ferroviário de Araraquara e seu pátio ferroviário, incluindo pequenas estações e outras referências culturais dispersas. Busca-se incorporar na discussão os conceitos de patrimônio local, os debates sobre discursos oficiais *versus* locais e sobre novas possibilidades de ativação dos ativos ferroviários, temas tratados, respectivamente, por Llorenç Prats (2005), Laurajane Smith (2011) e Germán Jaramillo Uribe (2021).

A metodologia utilizada foi a histórico-crítica, para compreender as relações que se estabeleceram no território configurado pelas estações e demais elementos ferroviários. A partir de revisão bibliográfica e documental, buscou-se analisar os conceitos relacionados aos museus ferroviários; às características do patrimônio ferroviário em Araraquara; aos discursos oficiais em planos, programas e projetos, associados à ferrovia; e à educação patrimonial e aos museus sociais, de modo a possibilitar a compreensão das questões a partir dos problemas atuais, entendendo como o Museu Ferroviário de

Araraquara e demais remanescentes são geridos. Também foi utilizado o método empírico para a análise do território ao longo do eixo ferroviário, que se desenvolve desde a estação ferroviária principal, onde está instalado o museu, até o limite do perímetro do pátio ferroviário e das estações ferroviárias de menor porte, que também implicaram dinâmicas de ocupação, hoje quase totalmente apagadas em decorrência do encerramento do transporte ferroviário de passageiros.

2. Um patrimônio local, estruturador do território

O processo de patrimonialização é frequentemente sustentado pelo chamado "discurso patrimonial autorizado" (Smith, 2011), que valoriza e reconhece determinadas narrativas, identidades e histórias em detrimento de outras, que permanecem à margem desse discurso. Sob essa ótica, a concepção de patrimônio tende a se associar à ideia de monumentalidade e à valorização do que é considerado glorioso ou positivo sobre o passado (Smith, 2011).

Essa perspectiva dominante e autorizada sobre o patrimônio gera diversas consequências, entre elas a exclusão de identidades e patrimônios que não se enquadram nesse discurso ou que lhe são opostos. Formas de patrimônio que não pertencem às elites são frequentemente ignoradas ou descartadas, o que, por sua vez, impede a construção de uma compreensão ampla e diversa das manifestações culturais do passado e do presente (Smith, 2011, p. 45).

Nesse sentido, o patrimônio pode ser entendido como um campo de conflito, no qual interesses dominantes garantem a prevalência de suas narrativas sobre o que é reconhecido como patrimônio e que é descartado nesse processo. Compreende-se, portanto, que o patrimônio é frequentemente utilizado como instrumento de legitimação do poder, representando ideais, identidades e histórias (Uribe, 2021) que não abarcam a totalidade das múltiplas existências e realidades da sociedade.

Smith (2011) destaca a necessidade de compreender o patrimônio como um processo cultural que faz parte da vida, da cotidianidade, no qual diferentes comunidades inseridas em determinado território atuam como agentes ativos na valorização, consolidação e difusão de diversos patrimônios. Isso implica reconhecer que o patrimônio não é um elemento isolado no espaço ou congelado no tempo, mas algo que acompanha a sociedade, evolui e se transforma continuamente. Sua significação imaterial se ancora na materialidade preservada e valorizada, e vice-versa.

Para estes autores, é fundamental ampliar o conceito de patrimônio para além do que é imposto pelo "discurso autorizado" (Smith, 2011) ou "oficial" (Uribe, 2021), permitindo que outras vozes, provenientes de diferentes agentes sociais, sejam ouvidas e possam compartilhar suas referências.

A distinção imposta entre o patrimônio local e o patrimônio oficial ou reconhecido pelos órgãos de preservação também gera uma discrepância no grau de valorização e importância, resultando, muitas vezes, no abandono, esquecimento e destruição do que não é reconhecido como representação relevante. Nesse sentido, Prats (2005) enfatiza a diferença de escala do patrimônio local em relação ao conceito amplo de patrimônio, pois esta permite considerar as relações com os indivíduos e as interações entre si, dando ênfase para o fator humano (Prats, 2005) e integra diferentes realidades e constitui múltiplas identidades, não apenas as dominantes.

O processo de patrimonialização dos remanescentes ferroviários no Brasil, em âmbito nacional, a partir da década de 1980, exemplifica essa dinâmica. A valorização desse patrimônio se manteve restrita àqueles remanescentes arquitetônicos representativos da história ferroviária, como estações, oficinas e galpões centrais, em diferentes cidades.

Por outro lado, essa valorização permaneceu restrita ao discurso, pois, na prática, muitas vezes, mesmos as estações permaneceram alheias à localidade, ao cotidiano e à dinâmica urbana e social em que estão inseridas, por exemplo, após a desativação do transporte de passageiros. Incluem-se neste processo as pequenas estações ferroviárias, distribuídas ao longo da malha ferroviária e, na maioria das vezes, localizadas em áreas periurbanas. Na sua origem, essas pequenas estações também foram fundamentais para a conformação e o desenvolvimento de pequenas vilas, desempenhando um papel catalisador na organização dos modos de vida ali estabelecidos.

Araraquara foi uma das cidades que teve o seu desenvolvimento urbano (Fig. 1), social e econômico e sua paisagem urbana conformados pela ferrovia, implantada em 1885, a partir dos esforços de Antônio Carlos de Arruda Botelho, o Conde do Pinhal, representante da classe dominante dos capitalistas do café (Demarzo e Whitaker, 2020), com o intuito de retirar a região de seu isolamento e ampliar o desenvolvimento da economia cafeeira.

DOI: 10.5821/siiu.14066

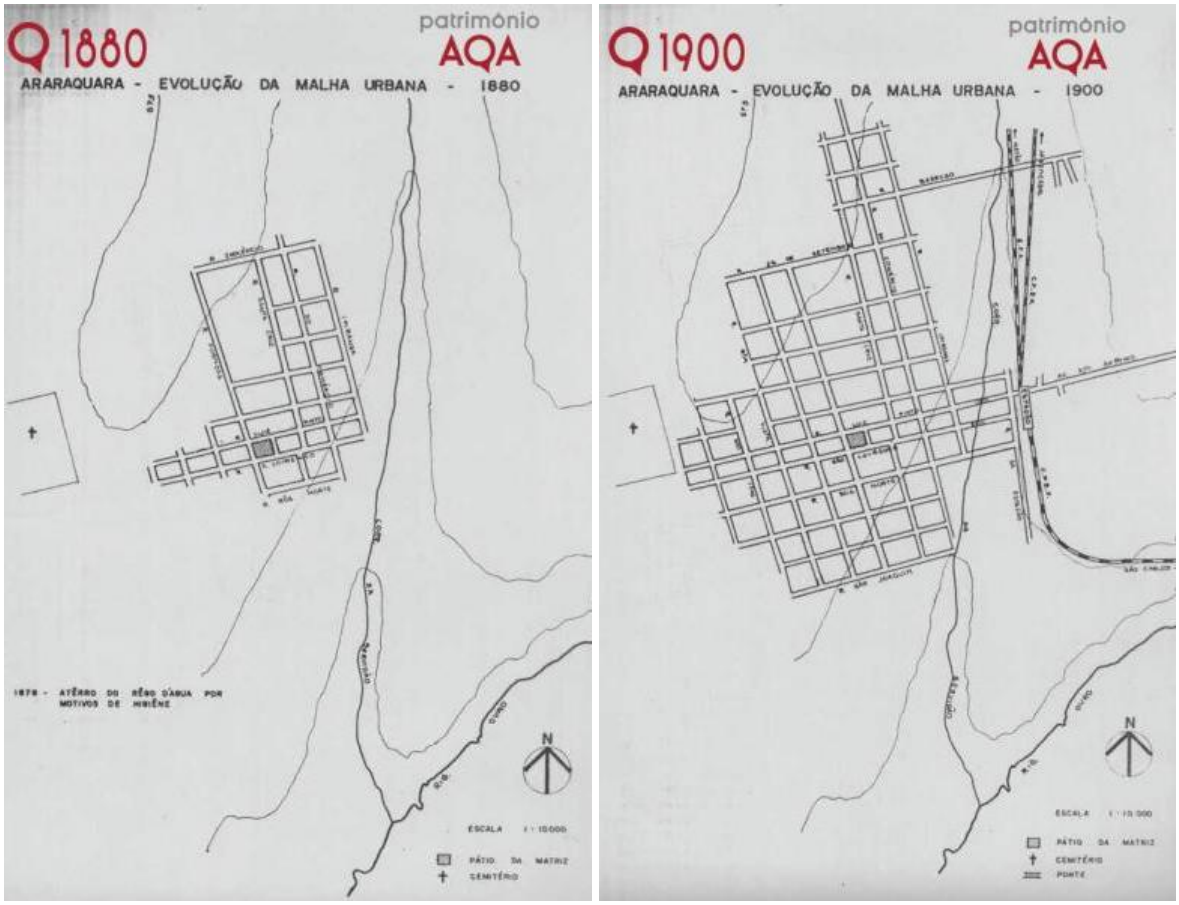


Fig. 1 *Evolução da Malha Urbana de Araraquara – 1880 (anterior à ferrovia) e 1900 (já com a ferrovia)*. Fonte: Prefeitura de Araraquara – Mapa do Inventário Participativo.

Além da estrutura ferroviária principal, formada pela estação central e o pátio ferroviário, foram implementadas pequenas estações, tanto da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF) quanto da Estrada de Ferro Araraquara (EFA), localizadas no periurbano. Elas, por sua vez, também implicaram dinâmicas espaciais e formas de ocupação a partir da linha férrea como o elemento estruturador. Dentre elas, destacam-se a Estação do Ouro, tombada como ruína em 2020 pelo Conselho Municipal de Preservação de Araraquara (COMPPHARA), a Estação Chibarro, a Estação Tamoio e a Estação Tutóia (Fig. 2), além das já demolidas como a Cezário Bastos.





Fig. 2. *Estações: Tamoio, Chibarro, Ouro e Tutóia*. Fonte: Acervo próprio, 2024.

Essas pequenas estações foram responsáveis pela consolidação de pequenas vilas habitadas por ferroviários, muitas delas demolidas ou em estado de ruína, consequência da ausência de reconhecimento desses remanescentes de menor escala como parte integrante de memórias, identidades e histórias, como representado pelas figuras 3 e 4, e mesmo as que têm algum tipo de preservação ou tombamento pelos órgãos de preservação, encontram-se em péssimo estado de conservação.



Fig. 3 *Escola Pública do Ouro. Demolida, localizada originalmente próxima à Estação do Ouro.* Fonte: Tetê Viviani (1998) – acervo de Domingos Carnesseca Neto.



Fig. 4 *Vila ferroviária, já demolida, próxima à Estação Tutóia, desativada no período fotografado.* Fonte: Tetê Viviani (2001) – acervo de Domingos Carnesseca Neto.

Mesmo parcialmente demolidas, ainda são suporte de memórias e identidades de sujeitos e grupos que ali viveram, integrando um patrimônio local da cidade, representativo de agentes formadores da sociedade, ou seja, são referências culturais[4].

Refletem a ausência de gestão cultural, como afirma Uribe (2021, p. 10):

> En realidad, los procesos de gestión del patrimonio están guiados por el discurso oficial con un enfoque reduccionista de mercado, que tiende, cada vez más, al abandono y derribo de las preexistencias históricas del patrimonio cultural inmueble, y en el mejor de los casos, a su dispersión y aislamiento de la estructura urbana.

3. O Museu Ferroviário como instrumento de transformação

Instalado no edifício da antiga Estação Araraquara, atualmente desativada, o Museu Ferroviário "Francisco Aureliano de Araújo" (Fig. 5) esteve sujeito a várias mudanças, como reformas, fechamentos etc., desde sua primeira inauguração, em 1992, até a sua reabertura definitiva, em 2011.

Seu acervo, disponibilizado pela ABPF, é semelhante ao de outros museus ferroviários colecionistas, composto majoritariamente por objetos remanescentes da desativação da linha, como acessórios, máquinas e ferramentas, objetos pessoais, uniformes etc., expostos de forma fragmentada e descontextualizada. Além disso, não há qualquer informação ou referência às demais estações do periurbano que fizeram parte da estrutura ferroviária, especialmente a Estação do Ouro, tombada como ruína. Estabelece-se uma prática de comunicação unilateral e vertical com o público, além da manutenção do edifício desarticulado do território onde está inserido.

[4] A expressão "referência cultural" tem sido utilizada sobretudo em textos que tem como base uma concepção antropológica de cultura, e que enfatizam a diversidade não só da produção material, como também dos sentidos e valores atribuídos pelos diferentes sujeitos a bens e práticas sociais.

Falar em referências culturais nesse caso significa, pois, dirigir o olhar para representações que configuram uma "identidade" da região para seus habitantes, e que remetem à paisagem, às edificações e objetos, aos "fazeres" e "saberes", às crenças e hábitos, etc. (Fonseca, 2000, p. 86).



Fig. 5 *Museu Ferroviário de Araraquara "Francisco Aureliano de Araújo".* Fonte: Acervo próprio, 2024.

É possível reconhecer neste contexto museológico um reflexo do caráter e das práticas de patrimonialização pautadas pelo discurso oficial, centradas exclusivamente no museu, em uma perspectiva seletiva da história heroica da ferrovia na cidade.

Como ocorre na maioria dos museus ferroviários do interior paulista, não se cumpre integralmente seu papel educador, em que a interpretação e representação da história transforma os visitantes em apenas receptores de informações (Freire, 1970 apud IPHAN, 2014, p. 20). Esse cenário vai de encontro a ações e políticas educativas: formar indivíduos críticos, criativos e autônomos (Freire, 1994 apud IPHAN, s.d., p. 05), capazes de reconhecer amplamente seu passado e agir no presente para transformar o futuro.

O próprio museu deve se constituir como um espaço de aprendizagem e interpretação do patrimônio cultural, a partir de um "processo permanente e sistemático" (Horta; Grunberg; Monteiro, 1999, p. 6 apud IPHAN, 2014, p. 13) que permita seu reconhecimento, reflexão e apropriação pelos indivíduos e grupos (IPHAN, 2014).

A comunicação e interpretação, práticas intrínsecas aos museus devem, portanto, incorporar a participação ativa e o diálogo horizontal com os indivíduos e grupos, pautados em processos de escuta. Isso implica no reconhecimento dos públicos como agentes transformadores que, ao se apropriarem do museu, utilizam-no como instrumento para que se fortaleçam e possam agir sobre a sua realidade (Moraes, 2021).

Nesse sentido, a valorização de elementos patrimoniais locais, vinculados à história ferroviária, pode ganhar impulso por meio do protagonismo dos sujeitos. Nesse processo de compartilhamento, ampliam-se as concepções de patrimônio e as possibilidades de aproximação desses elementos com o território, bem como o envolvimento do público em todas as atividades do contexto museológico (Moraes, 2020).

Como destaca Prats (2005), é essencial, nesse processo, incluir também técnicos em gestão patrimonial capacitados para atuar junto à população, além de agentes culturais locais, ou seja, “dar prioridade absoluta ao capital humano” (Prats, 2005, p. 28), possibilitando ir além do discurso patrimonial autorizado, ampliando-se a possibilidade de incorporar novos significados e símbolos ao que é representado, rememorado e compartilhado no museu e potencializando as práticas educativas.

4. Considerações finais

Considerando a importância histórica da ferrovia para o desenvolvimento de Araraquara, contata-se que o Museu Ferroviário, no entanto, não está integrado à vida cotidiana e à dinâmica urbana do centro de Araraquara, mantendo-se isolado inclusive dos demais elementos que compõem a estrutura ferroviária local, como as pequenas estações. Esse afastamento limita o alcance das práticas preservacionistas que acabam por tornarem-se restritas ao espaço museológico instalado na estação central. Além disso, tal isolamento e desintegração dificulta a participação ativa e efetiva dos moradores nesses processos.

Reconhecer que o Museu Ferroviário está inserido em um território cultural coloca o desafio de ampliar o seu espectro de atuação, seja na sensibilização dos moradores para compreensão da história para além do conhecimento dos objetos relacionados à ferrovia, incorporando a memória da formação da cidade, do traçado, dos trajetos e da constituição da paisagem, ainda presente, seja através de uma gestão participativa que permita a conexão entre comunidades e indivíduos nos processos de patrimonialização (Uribe, 2021).

Se os museus foram capazes de ancorar referenciais identitários, narrativas e histórias para reforçar determinados valores hegemônicos, também podem ser ressignificados para incorporar outras visões, identidades e perspectivas sobre a história e a memória ferroviária.

A pesquisa pretende, portanto, abrir novas perspectivas para o fortalecimento e difusão da Educação Patrimonial como forma de ativação do patrimônio ferroviário, buscando reforçar o papel de mediador que o Museu Ferroviário pode adquirir no processo de patrimonialização, seja na articulação entre o território e a **materialidade** dos remanescentes, seja na compreensão pela população de seus valores **imateriais**.

5. Referências

CANDAU, J. (2019). *Memória e Identidade*. São Paulo: Contexto.

CEZARIO, H. B. M. e DAVEL, E. P. B. (2017). A mobilização cultural na gestão de museus: a força da participação comunitária e da identidade territorial. *Museologia & Interdisciplinaridade*, *6*(12), 84-104.

DEMARZO, M. S. e WHITAKER, D. C. A. (2020) Trilhos na polêmica – comentando a história, a ideologia das ferrovias paulistas e a retirada dos trilhos em Araraquara. *Revista Brasileira Multidisciplinar*, *23*(2), 4-22.

FONSECA, M. C. L. (2000) Referências culturais: base para novas políticas de patrimônio. Em: SANT’ANNA, M. G. de. (Org.). *O Registro do Patrimônio Imaterial*. (2006). (4ª ed.). Brasília, DF: IPHAN.

HORTA, M. de L. P.; GRUNBERG, E. e MONTEIRO, A. Q. (1999). Guia básico de Educação Patrimonial. Em. *Educação Patrimonial. Histórico, conceitos e processos*. (2014). Brasília, DF: IPHAN.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. (2014). *Educação Patrimonial: Histórico, conceitos e processos*. Brasília, DF: IPHAN.

— (s.d.). *Patrimônio e Ações educativas: A Prática e Suas Perspectivas*. Brasília, DF: IPHAN.

LEWINSKI, C. I. K. (2017). O que é o Preserve/fe? E como se constituiu o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na década de 1980? *Mosaico*, *8*(12), 103-122.

MENESES, U. T. B. de. (2009). *O campo do Patrimônio Cultural: Uma revisão de premissas*. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural. Conferência Magna.

MORAES, J. N. L. (2020). Entretecendo conceitos, mirando o horizonte da participação: musealização, comunicação e públicos. *Museologia & Interdisciplinaridade*, *9*, n. especial/Dez, 144-160.

— (2021). Horizontes e Itinerários da Participação dos Públicos nos Museus. *Museologia & Interdisciplinaridade*, *10*(20), 168-190.

PRATS, L. (2005). Concepto y gestión del patrimonio local. *Cuadernos de Antropología Social*, 21, 17-35.

SANTOS, J. V. (2005). El territorio como fundamento de una nueva retórica de los bienes culturales. *PH Boletin del Instituto Andaluz del Patrimonio Historico*, 53, 94-105.

SMITH, L. (2011). El “espejo patrimonial”. ¿Ilusión narcisista o reflexiones múltiples? *Antipoda Revista de Antropología y Arqueología*, 1, 39-63.

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

5.1. Fontes eletrônicas

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARARAQUARA. *Mapa do Inventário Participativo*. Disponível em: https://www.araraquara.sp.gov.br/governo/secretarias/cultura/inventario-participativo.(Acesso: 17/03/2025).