

Paisagens geradas pelas ferrovias em vales de rios: o Vale do Guadalquivir, entre Sevilha e Córdoba, e o Vale do Paraíba, entre Jacareí e Cachoeira Paulista

Paisajes generados por los ferrocarriles en valles fluviales: el Valle del Guadalquivir, entre Sevilla y Córdoba, y el Valle del Paraíba, entre Jacareí y Cachoeira Paulista

Simpósio E6_01- “As paisagens históricas da produção: novos processos emergentes e experimentais na cidade contemporânea”

Renata Rendelucci Allucci

Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Brasil
alluccirenata@gmail.com

Resumo

São muitas as ferrovias localizadas nas margens dos rios. Estes dois sistemas de mobilidade, ao caminharem paralelamente em grande parte de seus trajetos, constituem uma paisagem particularmente interessante, cuja premissa é o movimento. Considerados elementos estruturantes dos territórios, rios e ferrovias são sistemas capazes de gerar paisagem e, por meio deles, estabelece-se uma relação que permite novas leituras do local, criando novas dinâmicas. As paisagens aqui apresentadas – Vale do Guadalquivir, em seu trecho entre Sevilha e Córdoba e Vale do Paraíba entre Jacareí e Cachoeira Paulista – foram antropizadas e têm ocupação ancestral. Cursos fluviais foram desviados, canalizados; represas, diques e transposições foram construídos; rotas terrestres foram viabilizadas por meio de desmatamento, abertura de trilhas, desvio de itinerários onde os obstáculos eram intransponíveis. Os rios foram, por muito tempo, meios de transporte iniciais. Como já amplamente estudado, a ferrovia desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento do capitalismo industrial do século XIX, possibilitando a movimentação de mercadorias e ideias em uma velocidade e um alcance nunca antes experimentados. As indústrias fizeram uso extensivo desses recursos de mobilidade e suas instalações geralmente estão localizadas na borda desses dois fluxos ou ligadas a eles. A escolha pelos trechos andaluz e paulista permitiu encontrar, nos estudos de campo, marcas deixadas no território por essas mobilidades, seja em vestígios, ruínas, edifícios ou referências culturais, o que possibilitou uma leitura patrimonial abrangente do território,

com a discussão sobre a formação dessas duas paisagens históricas da produção e a percepção social contemporânea de seus legados.

Palavras-chave: paisagens culturais; paisagem histórica da produção; rios; ferrovias; cidade.

Resumen

Hay muchos ferrocarriles situados a orillas de los ríos. Estos dos sistemas de movilidad, al discurrir en paralelo en gran parte de sus trayectos, conforman un paisaje particularmente interesante, cuya premisa es el movimiento. Considerados elementos estructurantes de los territorios, los ríos y los ferrocarriles son sistemas capaces de generar paisaje y, a través de ellos, se establece una relación que permite nuevas lecturas del lugar, creando nuevas dinámicas. Los paisajes aquí presentados – el Valle del Guadalquivir, en su tramo entre Sevilla y Córdoba, y el Valle del Paraíba, entre Jacareí y Cachoeira Paulista – han sido antropizados y tienen una ocupación ancestral. Los cursos fluviales fueron desviados y canalizados; se construyeron presas, diques y trasvases; se habilitaron rutas terrestres mediante la deforestación, la apertura de senderos y el desvío de itinerarios donde los obstáculos eran insuperables. Los ríos fueron, durante mucho tiempo, medios de transporte iniciales. Como ya se ha estudiado ampliamente, el ferrocarril desempeñó un papel fundamental en el desarrollo del capitalismo industrial del siglo XIX, permitiendo el movimiento de mercancías e ideas a una velocidad y un alcance nunca antes experimentados. Las industrias han hecho un uso extensivo de estos recursos de movilidad y sus instalaciones suelen estar situadas en el límite de estos dos flujos o conectadas a ellos. La elección de los tramos andaluz y paulista permitió encontrar, en los estudios de campo, huellas dejadas en el territorio por estas movilidades, ya sea en vestigios, ruinas, edificios o referencias culturales, lo que posibilitó una lectura patrimonial abarcadora del territorio, con la discusión sobre la formación de estos dos paisajes históricos de la producción y la percepción social contemporánea de sus legados.

Palabras-clave: paisajes culturales, paisaje histórico de la producción, ríos, ferrocarriles, ciudad.

Introdução

Apesar do valor patrimonial de infraestruturas fluviais e ferroviárias, seus estudos, na maioria dos casos, são realizados de forma parcial e fragmentada, apresentando elementos isoladamente e, muitas vezes, concentrados em trechos nos quais a leitura patrimonial é mais evidente, como áreas urbanas abandonadas durante as primeiras décadas do século XX, ou trechos subutilizados que atravessam áreas pouco transformadas pelos processos contemporâneos.

O objetivo deste artigo é propor uma leitura com base na integração dos bens patrimoniais que, sendo de diferentes naturezas e mantendo diferentes relações com a infraestrutura, formam paisagens construídas e articuladas pelos sistemas ferroviários em relação aos vales dos rios.

Na esfera internacional, muitas das principais ferrovias estão localizadas em corredores fluviais históricos e isto favoreceu que, juntamente com os elementos patrimoniais correspondentes ao período de construção e de grande transformação da ferrovia, ainda fosse possível encontrar pré-existências que também constituem seus patrimônios.

Também se entendeu como premissa dessas paisagens o movimento, os diversos deslocamentos traçados na malha urbana e sua conformação como espaços de trabalho e sociabilidade, como patrimônio e memória, como “uma geografia íntima e coletiva” (Alvez, Cruz, 2020, p. 11), vivida e compartilhada.

Nos dois casos estudados, buscou-se compreender a formação dessas paisagens como resultados de momentos econômicos, possibilidades tecnológicas, escolhas técnicas, viabilidades financeiras, vinculadas a outros aspectos urbanos e, ao final, apreender como suas presenças afetaram as comunidades e como são percebidas atualmente.

Paisagem e movimento

Partindo de um tema “poliédrico e complexo” (Maderuelo, 2005, p. 11) que é a definição de paisagem, destacam-se “a capacidade de mobilização cognitiva, estética e afetiva da paisagem” e, ainda, o “uso que dela fizeram as sociedades ou segmentos sociais [uma vez que] nos usos é que se concentram os significados mais profundos da paisagem” (Meneses, 2002, p. 40).

Para este estudo, “as formas da paisagem – como as identidades e capacidades de seus habitantes humanos – não são impostas sobre um substrato material, mas surgem como condensações ou cristalizações de atividade dentro de um campo relacional” (Ingold, 2017, p. 90). Sugere-se, então, que a paisagem seria tecida durante o caminho, corporificada pelo movimento que, por sua vez, “é um fator determinante no processo de percepção do entorno” (Pellini, 2008, p. 174).

Quando em deslocamento, um indivíduo apreende as paisagens em imagens fragmentadas que se sobrepõem, cujo “resultado está na aproximação gradual, movente e instável do objeto contemplado” (Figueiredo, 2015, p. 72). A percepção do espaço e da paisagem, mediada pelas variações sensoriais, faz com que seus elementos sejam construídos pelo movimento (Figura 1).

Os contextos pesquisados, o Vale do Guadalquivir e o Vale do Paraíba, têm em comum sua utilização como caminhos para circulação de pessoas, mercadorias e ideias, em diferentes momentos históricos e em diversas conjunturas econômicas. As rotas traçadas pelos seus usuários, desde os primeiros tempos, e que condicionaram a história desses territórios, foram “formadas por uma combinação de corredores e barreiras físicas que determinam a orografia e outros fatores

geográficos [...] A estrutura física do território sempre determinou os sistemas de comunicação e transporte” (Díaz Quidiello, 2009, p. 38, tradução da autora). Nos dois casos, esses sistemas – primeiramente o rio, depois a ferrovia e, como se propõe, ambos agrupados – adquiriram importância variada ao longo do tempo, calcados em seus propósitos.

Sobre o reconhecimento da paisagem em movimento, Meneses (2002, p. 46) relembra que

a introdução e a progressiva extensão das vias férreas, como fruto da Revolução Industrial, impuseram uma nova visão da paisagem. O enquadramento da moldura, tal como nas imagens pictóricas desde o Renascimento, perdeu relevância. A descontinuidade tempo-espacial, a sequência, a velocidade, a transitoriedade tornaram a paisagem algo decomposto – que é preciso recompor para perfazer a percepção, se quisermos ir além da mera sensação.

Sevilla • **Lora del Río** • Peñaflores • Palma del Río • Posadas • Córdoba

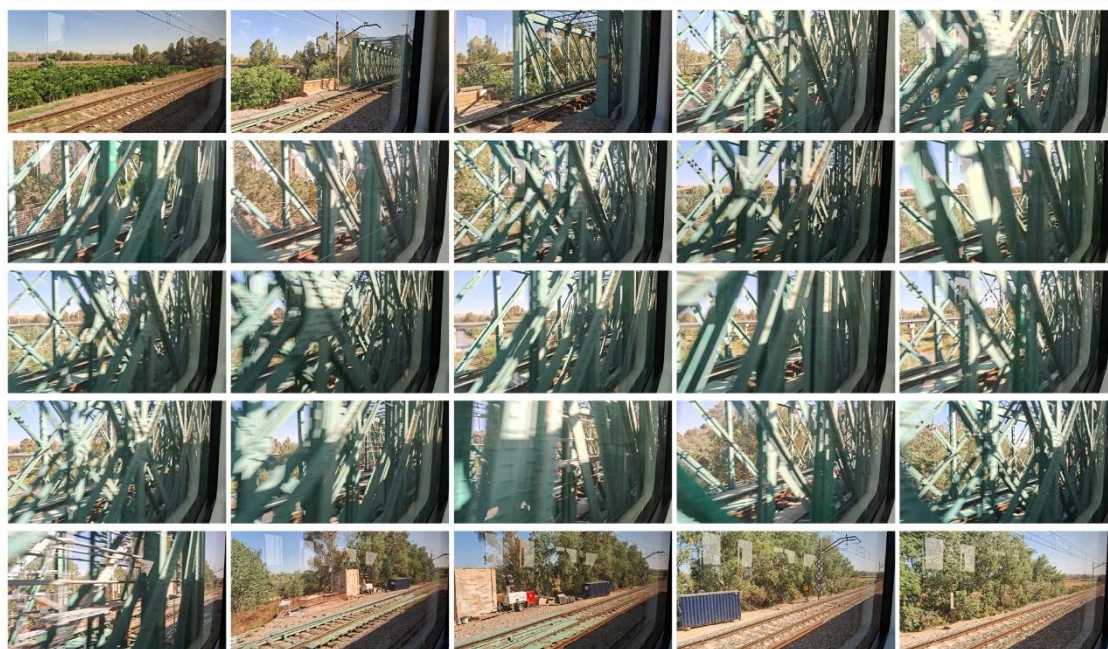


Figura 1: A paisagem vai se revelando em montagem de fotografias tiradas dentro do trem no trecho Sevilla-Lora del Río. Fonte: Acervo da pesquisa, 2023.

Rio e ferrovia e suas possíveis relações

Como observa Saraiva (p. 49), “a história dos rios está ligada à história da humanidade não só no que se refere à sua utilização como também nos mitos, valores, referências filosóficas e metáforas associadas à água, seus fluxos e ciclos”.

O Rio Guadalquivir está situado no sul da Península Ibérica e é o maior rio da Andaluzia, na Espanha. Sua bacia hidrográfica é de 5.6978km² e tem comprimento de 657 km. Nasce nas montanhas da província de Jaén, a 1.400m de altitude e desagua no oceano Atlântico, próximo a Sanlúcar de Barrameda. Sua bacia hidrográfica compreende territórios das oito províncias andaluzas.

No Brasil, o Rio Paraíba do Sul situa-se na região sudeste e sua bacia hidrográfica é de 62.074 km², atravessando os estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Resulta da confluência dos rios Paraíba e Paraitinga, próximo ao município de Paraíba, no estado de São Paulo, a 1.800 metros de altitude. Percorre 1.150km até desaguar no Oceano Atlântico, no norte fluminense, na praia de Atafona, no município de São João da Barra.

Embora navegáveis em maior ou menor grau, esses rios foram a principal estrutura para o estabelecimento de grupos humanos, a fixação de povoados e criação de cidades em suas margens, exercendo papel primordial por meio de suas funções ecológicas, de mobilidade e como parte fundamental na economia. Desde a antiguidade, o Vale do Guadalquivir tem sido o eixo principal de articulação interna da Andaluzia (Díaz Quidiello, 2009), enquanto o Paraíba do Sul continua sendo aquele que abriu caminhos para o ouro, o café e a industrialização, não sem sofrer os impactos de cada ciclo.

Ambos passaram por modificações; no caso brasileiro, entre outras ações, com a extração desordenada de areia com a consequente destruição da mata ciliar; com a construção de diques e barragens, poços artesianos, centrais elétricas (Deive, 2013); no caso andaluz, por exemplo, a vegetação natural do Vale deu lugar a uma paisagem agrária geométrica; foram construídas barragens e reservatórios, além de um complexo conjunto de obras hidráulicas e intervenções físicas que alteraram seu desenho desde a foz até Sevilha (Monteiro, 2009).

As escolhas e os trabalhos da engenharia, da arquitetura e do urbanismo para modificações no curso do rio e para a construção da linha férrea podem ser analisadas em bibliografias, mapas, plantas e planos das cidades. Ao promoverem mudanças e traçados, produzem novas paisagens. Esta intervenção paisagística, que seria visível também pelo movimento, desde o rio ou desde o trem, aos poucos foi-se modificando, com a diminuição praticamente completa da navegação fluvial em alguns trechos, tanto no caso andaluz quanto no paulista e, neste último, com a desativação do transporte ferroviário de passageiros, entre o final dos anos de 1980 e começo dos anos de 1990.

As ferrovias deste estudo são, respectivamente: a Estrada de Ferro São Paulo-Rio de Janeiro (Figura 2), concluída em 1877, incorporada à Ferrovia D. Pedro II em 1890, e posteriormente chamada Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), com funcionamento atual apenas para transporte de cargas e as oito cidades vale-paraibanas atravessadas pela ferrovia – Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena e Cachoeira Paulista; a ferrovia que liga Sevilha a Córdoba (Figura 3), incluindo as cidades de Sevilha, La Rinconada, Brenes, Los Rosales, Lora del Río, Peñaflor (estas seis localizadas na Província de Sevilha) Palma del Río, Posadas e Córdoba (que fazem parte da Província de Córdoba). Com este conjunto de cidades foi possível uma aproximação entre os dois contextos, pois ambos apresentam em comum a estruturação do território passível de uma leitura da paisagem a partir do rio-ferrovia.

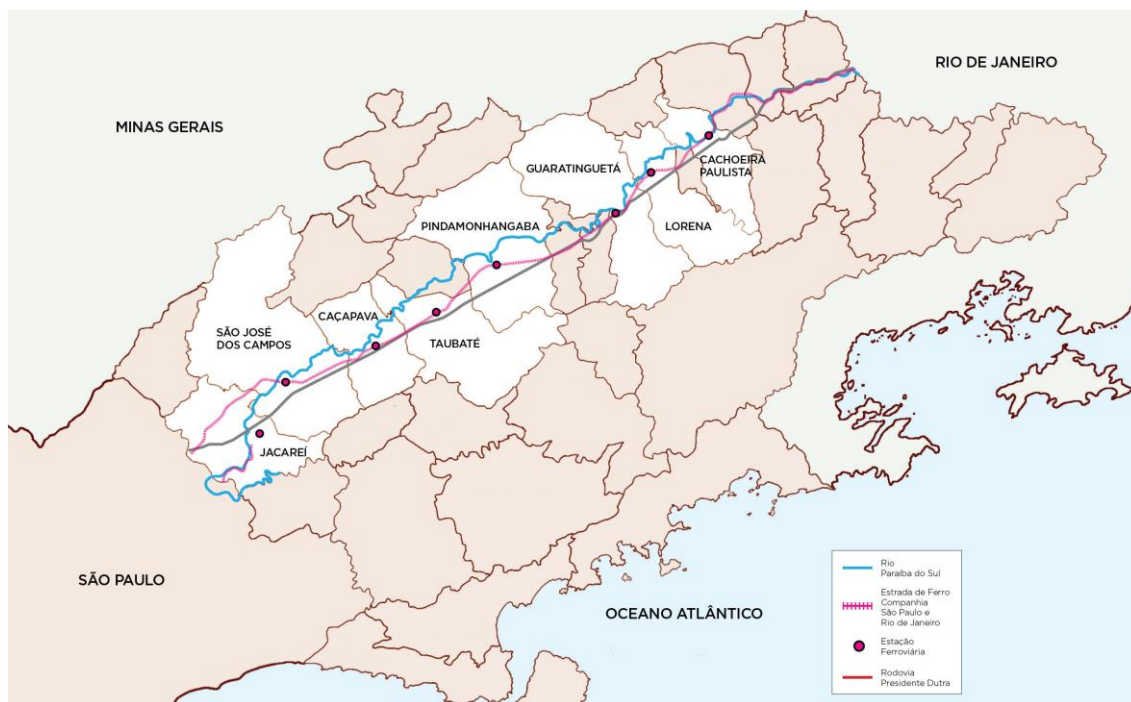


Figura 2: O Vale do Paraíba, com destaque para as oito cidades do estudo. Em azul, o Rio Paraíba do Sul; em rosa, a ferrovia. Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

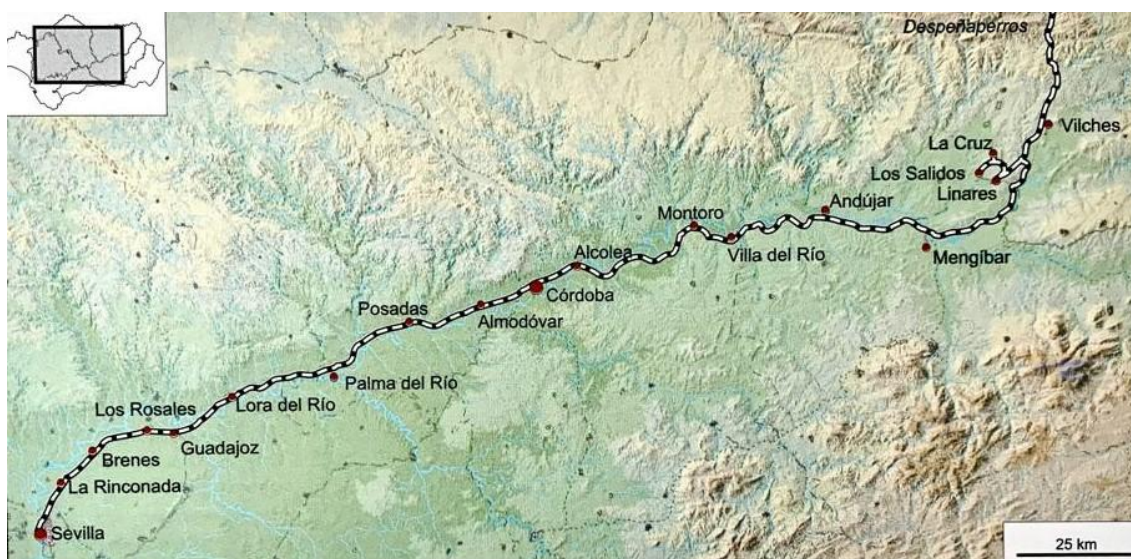


Figura 3: Percurso da estrada de ferro entre Sevilla e Córdoba. Fonte: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, reproduzida em 150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transporte, 2008.

Há diferentes relações entre o rio e a ferrovia. Em alguns segmentos, as vias férreas seguem literalmente o curso da água, o que acentua essa dupla perspectiva. Em outros, alternam-se trechos “em que a ferrovia e o rio se aproximam e se afastam sem deixar de se observar mutuamente, conseguindo produzir no observador uma percepção descontínua, mas ao mesmo tempo

simultânea, de ambos, o que lhe confere uma enorme força expressiva” (González Rodríguez, 2012, p. 111, tradução da autora).

Outros elementos incorporados à paisagem rio-ferrovia

Partindo do traçado da ferrovia junto ao rio como projeto de paisagem, como ferramenta de construção e planificação do território, a proposta aqui é de uma leitura que incorpore bens patrimoniais (oficiais ou não) – tanto os pré-existentes quanto os que se estabeleceram a partir desses dois elementos de mobilidade – que formem um conjunto paisagístico perceptível. E a eles somam-se, ainda, os bens intangíveis, as práticas culturais, os rituais, as agremiações e associações trabalhistas, que representam os valores sociais e históricos organizados, muitas vezes, no cotidiano vivenciado nesse espaço.

Como exemplo, escolheu-se Guaratinguetá, cidade do Vale do Paraíba, para a realização de uma leitura que abarca elementos patrimoniais a partir do rio e da ferrovia.

Oficialmente, a criação do povoado é indicada em 1630, a partir da construção de uma capela de pau a pique, onde hoje se encontra a Igreja Matriz, construída no alto de uma colina. Após sua última reforma, entre os anos de 1822 e 1847, a Igreja chegou à configuração atual.

Sua existência, como outras cidades valeparaibanais, começa como rota de portugueses em busca de ouro, acompanhados por indígenas que viviam pela região. O Rio Paraíba do Sul sempre teve papel relevante e o crescimento da cidade de Guaratinguetá acompanhou sua calha, o que favoreceu a ocupação das planícies, utilizadas no plantio de arroz, entre outras atividades agrícolas (Brandão, Fisch, 2009). No início de sua urbanização, a travessia entre as margens era feita por balsas.

A ferrovia foi implementada em 1877. Sua primeira estação foi substituída por outra edificação, inaugurada em 1914, obra do engenheiro Paulo de Frontim (Bem, 1998, p. 280). À época, houve a abertura de um prolongamento da rua que liga a Matriz à Estação, “passando a haver, assim, uma ligação direta entre as duas áreas mais importantes da cidade, ou seja, a estação ferroviária e a igreja, em cujo largo se concentrava todo o comércio” (Condephaat, 1982, p. 14).

Essa abertura propiciou uma ligação urbanística e uma visualidade que incluía, além da igreja e da estação, o Mercado Municipal, construído em 1889; a casa oitocentista onde viveu Rodrigues Alves, tombada pelo Condephaat em 1969 e transformada em Museu a partir de 1982. Também pode-se incorporar a esta paisagem a Casa de Frei Galvão, primeiro santo brasileiro nascido na cidade em 1739, e a ponte metálica sobre o Rio Paraíba do Sul, obra de Euclides da Cunha construída em 1897, que desabou em 1987 e da qual se encontra um pequeno vestígio (Figura 4).

A estação, como descreve Monteiro¹, não se limitou a ser apenas um local de embarque e desembarque, mas foi ponto cultural, de união social, de reunião de pessoas, além de ter sido usada como palanque eleitoral. Atualmente, a estação é sede da Secretaria Municipal de Educação e em seus galpões funcionam as Secretarias de Turismo e de Cultura. Foi tombada pelo Condephaat em 1982

¹ Felipe Nogueira Monteiro, professor e coordenador da área de Ciências Humanas (História e Geografia) da Secretaria de Educação do município, em entrevista à autora em 19 de setembro de 2022.



Figura 4: Mapa esquemático com a Estação Ferroviária (direita, acima); Mercado Municipal (direita, ao centro); Museu Rodrigues Alves (direita, abaixo); Ponte Metálica (esquerda, acima); Casa de Frei Galvão (esquerda, ao centro); Igreja Matriz (esquerda, abaixo). A linha vermelha indica a rua aberta após a construção da nova Estação, que a liga à Matriz. Atrás da Estação, o Rio Paraíba do Sul. Fonte: Arquivo da pesquisa, 2024.

Paisagens da produção

Ligadas aos rios e às ferrovias, em ambos os contextos, as fábricas utilizaram recursos hídricos e de mobilidade, com suas instalações situadas, geralmente, nas bordas desses fluxos, ou vinculadas a eles. Às margens do Rio Paraíba do Sul formaram-se as primeiras fábricas, especialmente de farinha de mandioca e olarias; instalaram-se usinas de açúcar e o café, riqueza temporária da região e o rio foi dos propiciadores da instalação da ferrovia no Vale do Paraíba, que possibilitou o aparecimento de outras indústrias de porte (Santos, 2006).

Em Andaluzia, especialmente em torno do vale do Guadalquivir, podem-se citar os numerosos exemplos de arquitetura industrial agrária existentes, os moinhos, os sistemas hidráulicos, o cultivo de algodão, as centrais elétricas; e a ferrovia, fator de unificação da paisagem industrial, que deu origem a uma arquitetura e a uma extensa paisagem regional (Sobrino Simal, 1998).

Assim, estas outras configurações das paisagens, das quais rio e ferrovia participam em grande medida, são as paisagens da produção, que incluem uma ampla gama de elementos. Entre suas definições, “são paisagens que se conformaram a partir da ocupação no entorno das estações e/ou das indústrias, por edifícios residenciais e comerciais pouco expressivos, principalmente em relação à importância dos localizados nos centros históricos das cidades” (Salomão, Schicchi, 2024, p. 109).

Muitas dessas paisagens acompanharam processos de transformação social e econômica; o momento pós-industrial faz com que algumas delas sejam descritas como “zonas marginais, espaços intersticiais, vazios urbanos, áreas em obsolescência” e que pedem, por isso, “uma linha de pensamento baseada na revalorização, reutilização e reciclagem da cidade existente, uma estratégia que se baseia na transformação e não na expansão constante” (Larive López, 2024, p. 304, tradução da autora) (Figuras 5 e 6). Como sintetiza Sobrino Simal (2024), são paisagens cujo valor não é apenas econômico, mas de importância cultural e histórica significativa.



Figura 5: Ruínas da Azucarera San Fernando e Destilería Los Rosales, ao lado da linha férrea. Los Rosales, província de Sevilha. Fonte: Acervo da pesquisa, 2023.



Figura 6: À esquerda, ilustração de Nara Isoda da cidade de Taubaté com a localização do Rio Paraíba e Companhia Taubaté Industrial (CTI). À direita, fotos de galpões da CTI. Um deles é sede da Faculdade de Arquitetura da Unitau. Fonte: Taubaté, a cidade da gente, Editora Olhares, 2018 e acervo da pesquisa, 2025.

Apesar de se tratar de paisagens regionais, não existe, ainda, uma leitura capaz de formatar uma integração dessa rede de cidades no Vale do Paraíba e no Vale do Guadalupe, com elementos comuns que podem ser encontrados em seus princípios formadores, unidas pelos rios e pelas ferrovias, pelo movimento facilitado por essas portas de entrada no território.

Como conclui Carlos (2008), são paisagens herdadas imersas nesses conjuntos de cidades, da qual pouco a pouco estão desaparecendo os indícios de uma paisagem fluvial, ferroviária e industrial e, portanto, uma paisagem cada vez mais distante da percepção de seus cidadãos.

Perspectivas: reconhecimento, renovação e participação social

Pois não podemos esquecer que patrimônio não é só conhecimento, não é só memória, mas também percepção (simbólica, social ou estética) [...] Desse modo,

*que o bem cultural não seja considerado um sujeito passivo de ações de proteção, conservação e intervenção, mas que, como protagonista principal, nos mostre seus traços físicos, emocionais, temporais e pessoais, seu potencial icônico, sua conexão, sua transversalidade, suas qualidades cênicas e sua capacidade de produzir novos argumentos*².

Para Saraiva, a presença da água, como elemento da paisagem, está relacionada a “múltiplas dimensões da percepção humana” (2009, p. 236). A autora destaca que, entre outros, o rio se distingue pelo seu fluxo e movimento, que “assume simultaneamente um caráter simbólico de renovação e continuidade, ao mesmo tempo que liga elementos físicos, biológicos e socioculturais conferindo-lhes unidade e simultaneamente complexidade” (Saraiva, 2009, p. 236).

Sobre as ferrovias, para além dos aspectos técnicos e históricos, não é raro que seus estudos venham acompanhados por um sentimento de nostalgia. Com o desaparecimento de grande parte das redes brasileiras, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) iniciou uma série de levantamentos e iniciativas de preservação, o que contribuiu para se perceber “o valor simbólico e social imbuído no Patrimônio Cultural Ferroviário como parte do registro da vida de homens e mulheres comuns, e que, como tal, confere-lhes um importante sentido identitário” (Iphan, 2010, p. 28).

Em pesquisas realizadas após 2011 – provavelmente estimulada pela perspectiva institucional do Iphan – a academia tratou o tema do patrimônio ferroviário por meio de novas narrativas, realçando a relação de afetividade da população com a ferrovia, que “se tornou um importante elemento criador de espaços, de cidades, de memória e imaginários sociais em determinadas regiões” (Oliveira, Corrêa, 2019, p. 101).

Nos últimos anos, as políticas de ambiente e gestão ambiental têm usado instrumentos preventivos para mensurar, diagnosticar e prevenir prováveis mudanças no meio ambiente, causados pelas ações humanas, chamadas de impactos, ou pelas mudanças na natureza provocadas pela atividade antrópica, classificadas em casuais ou colaterais, sendo as últimas

mudanças diretas, produzidas como consequência das transformações dirigidas das paisagens, provocadas pela construção de obras lineares (ferrovias, canais, etc.) e pesquisa de minerais, assim como a construção e exploração de grandes complexos industriais, urbanos, obras hidrotécnicas, sistemas de melhoramento” (Rodríguez, 2012, p. 166).

Leite (2021, p. 21) estabelece que “as paisagens são as expressões mais contundentes das relações materiais e simbólicas de uma sociedade com a natureza de um lugar. São bens de uso comum e, como tal, passíveis do estabelecimento de um pacto social para sua conservação e preservação”.

Assim, como recuperar a confiança nessas paisagens, com os rios voltando a serem participantes da vida dos moradores e com uma estrada de ferro que corta as cidades sem ser apenas uma cicatriz no território?

Seria necessário que essas paisagens fossem reconhecidas por moradores e visitantes, não mais como conjuntos heterogêneos de espaços fragmentados, mas como permanência e fluxo, suas

² SOBRINO SIMAL, J. Los Paisajes Históricos de la Producción en Sevilla. Junta de Andalucía, 2010, p. 42.

características primordiais, para que pudessem ser novamente integradas às cidades em suas coexistências de água e ferro.

Agradecimentos

CNPq – Bolsa PDE – Processo n. 200717/2022-7

Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi

Prof. Dr. Enrique Larive López e red applab

Referências

ALVES, I., CRUZ, E. da. Como escrever cidades. In ALVES, I., CRUZ, E. da.(org.). **Paisagens em movimento**: Rio de Janeiro & Lisboa – cidades literárias - vol. 1. Rio de Janeiro: Contracapa: Faperj, 2020.

BEM, S. F. de. **Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas**. FAUUSP (Mestrado). São Paulo, 1998.

BRANDÃO, R. de S., FISCH, G. F. A zona de convergência do Atlântico Sul e seus impactos nas enchentes em áreas de risco em Guaratinguetá-SP. **Revista Biociências**, 14(2), 2009.
<https://periodicos.unitau.br/biociencias/article/view/552>

CARLOS, M. S. El Paisaje Industrial del Río. In **El paisaje industrial de Andalucía**. Jornadas Europeas del Patrimonio. Junta de Andalucía. Consejería de Cultura. 2008.

GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M. (coord.). **Paisaje y ferrocarril en el Valle del Guadalquivir**. Recuperación de entornos ferroviarios en la provincia de Córdoba. Junta de Andalucía, 2012.

INGOLD, T. **Estar vivo**: ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição. Petrópolis/RJ: Vozes, 2015.

IPHAN. **Manual técnico do patrimônio ferroviário**. Brasília: Iphan, 2010.

LARIVE LÓPEZ, E. Avance epistemológico en la gestión activa de los Paisajes Históricos de la Producción. In SCHICCHI M. C. S. et al. (org). **Paisagens históricas da produção na Ibero-América**. Cultura, patrimônio e infraestruturas no território. Campinas: Splendit PUC-Campinas; Cultura Acadêmica, 2024.

LEITE, M. A. F. P. Criar paisagens: expressão artística ou instrumento civilizatório? In: MOL BESSA, A. S. (org.). **A unidade múltipla**: ensaios sobre a paisagem. Belo Horizonte : Escola de Arquitetura da UFMG, 2021.

MADERUELO, J. **El paisaje**: génesis de un concepto.2ª. ed. Madrid: Abada Editores, 2006.

MENESES, U. B. de. A paisagem como fato cultural. In YÁZIGI, E. (org.). **Turismo e paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002.

MONTEIRO, P. R. Sevilha e o duplo Guadalquivir: breve análise do recente fenômeno de integração cidade-rio. **Pós**. v.16 n.26 • São Paulo • p. 92-108, dezembro 2009.

OLIVEIRA, E. R., CORRÊA, L. M. Leituras e (re)leituras: a história ferroviária e a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972-2017). In OLIVEIRA, E.R. (org.). **Memória ferroviária e cultura do trabalho V.1**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019.



PELLINI, J. R. Movimento e GIS: uma percepção da paisagem. **Habitus**. Goiânia, v. 6, n. 1/2, p. 171-186, jan./dez. 2008.

RODRIGUEZ, J. M. M. (org.). **Geoecologia das paisagens**: uma visão geossistêmica da análise ambiental. Fortaleza: Edições UFC, 2017.

SALOMÃO, R. C., SCHICCHI, M. C. S. As paisagens (da produção) menores: ferrovia e indústrias no centro urbano de Rio Claro (São Paulo). In SCHICCHI M. C. S. et al. (org). **Paisagens históricas da produção na Ibero-América**. Cultura, patrimônio e infraestruturas no território. Campinas: Splendit PUC-Campinas; Cultura Acadêmica, 2024.

SANTOS, A. P. dos. **Arquitetura industrial**: São José dos Campos. São José dos Campos: A. P. Santos, 2006.

SARAIVA, M. G. A. N. **O rio como paisagem**. Lisboa: fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e Tecnologia, 1999.

SOBRINO SIMAL, J. **Arquitectura de la indústria en Andalucía**. Sevilla: Instituto de Fomento de Andalucía, 1998.

SOBRINO SIMAL, J. Planejando por entre paisagens históricas da produção: o retorno ao território. In SCHICCHI M. C. S. et al. (org). **Paisagens históricas da produção na Ibero-América**. Cultura, patrimônio e infraestruturas no território. Campinas: Splendit PUC-Campinas; Cultura Acadêmica, 2024.