

## « Mémoire ferroviaire » : un projet de long-terme pour un examen critique de l'historiographie et de l'héritage ferroviaire au Brésil

*“Railway Memory”: a long-term project for critical review of historiography and  
railway heritage*

**Eduardo Romero de Oliveira**

---



### Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/2679>

DOI : 10.4000/rhcf.2679

### Éditeur

Rails & histoire

### Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2020

Pagination : 17-38

ISSN : 0996-9403

### Référence électronique

Eduardo Romero de Oliveira, « « Mémoire ferroviaire » : un projet de long-terme pour un examen critique de l'historiographie et de l'héritage ferroviaire au Brésil », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 54 | 2020, mis en ligne le 01 avril 2022, consulté le 24 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/2679> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.2679>

---

**Eduardo Romero de OLIVEIRA**

✉ eduardo.romero@unesp.br

Université d'État de Sao Paulo (UNESP) <sup>1</sup>

**« MÉMOIRE FERROVIAIRE » : UN PROJET DE LONG TERME  
POUR UN EXAMEN CRITIQUE DE L'HISTORIOGRAPHIE  
ET DE L'HÉRITAGE FERROVIAIRE AU BRÉSIL  
"RAILWAY MEMORY": A LONG-TERM PROJECT FOR A CRITICAL  
REVIEW OF HISTORIOGRAPHY AND RAILWAY HERITAGE**

**Résumé :** Depuis 2014, sous notre coordination et en collaboration avec des chercheurs de plusieurs universités, nous avons choisi une ancienne section d'une exploitation ferroviaire dans l'État de São Paulo au Brésil (de Jundiaí à Campinas) pour expérimenter de nouvelles méthodologies d'enregistrement (de la culture matérielle ou documentaire), élaborer des lignes directrices de conservation et des instruments de préservation (fonctionnels, potentiels et sensoriels) du patrimoine industriel, à partir de différentes perspectives théoriques et méthodologiques. Plusieurs disciplines (histoire, archéologie, urbanisme, architecture, anthropologie et tourisme) ont été mobilisées pour traiter les différents objectifs liés aux équipements et sites ferroviaires. Avec une méthodologie basée sur le cadre logique (*logical framework approach*) et la théorie interdisciplinaire, nous avons défini des procédures multidisciplinaires d'enregistrement, d'organisation des données et de récupération d'informations (spatiales et documentaires) sur les vestiges ferroviaires. Les objets choisis doivent être soumis à l'examen de modèles expérimentaux d'enregistrement et de préservation des équipements. Notre défi est de mener une analyse multi- et interdisciplinaire des équipements ferroviaires en relation avec les enjeux de préservation liés à ce type particulier d'objet. Pour mener à bien cette étude, l'équipe du « Projet mémoire ferroviaire » est financée par la *São Paulo Research Foundation* (FAPESP) depuis 2016. Ce format de recherche nous a garanti des résultats

---

<sup>1</sup> Doctorat en philosophie de l'université de São Paulo (2003), master en histoire sociale de l'université de São Paulo (1995) et licence en histoire de l'université d'État de Campinas (1990). Eduardo Romero de Oliveira est professeur adjoint au programme de premier cycle du tourisme (UNESP, campus Rosana) depuis 2004 et aux programmes d'histoire postuniversitaires (UNESP/FCL, campus Assis) architecture et urbanisme (UNESP/FAAC, campus Bauru). Chercheur sur des sujets liés au patrimoine industriel, au patrimoine ferroviaire, à l'histoire des transports et à la mémoire. L'auteur remercie la Fondation de recherche de l'État de São Paulo (FAPESP) d'avoir financé la recherche (Proc. Nr. 2016/15921-2; 2018/23340-5) qui a abouti à ce document.

modestes à court terme (inventaires, études de cas, thèses) ; cependant, à long terme, ils sont significatifs car ils accumulent des données qui nous permettent d'obtenir des explications plus larges.

**Abstract:** *Since 2014, under our coordination and the collaboration of researchers from several universities, we took an old section of a railway operation in the state of São Paulo, Brazil (from Jundiaí to Campinas) to experiment with new registration methodologies (of material or documentary culture), preservation guidelines and instruments of activation (functional, potential and sensorial) on the industrial heritage, from different theoretical and methodological perspectives. Several disciplinary understandings (history, archaeological, urban, architectural, anthropological and touristic) were taken into consideration to deal with different purposes in relation to railway assets and locations. With a methodology based on the Logical Framework and the interdisciplinary theory, we defined multidisciplinary procedures for registration, data organization and information recovery (spatial and documentary) on railway remnants. The objects chosen must undergo the examination of experimental models of registration and activation of assets. Our challenge is to conduct a multi and interdisciplinary analysis of railway assets in relation to preservation issues related to this particular type of asset. In order to carry out this new proposal, the Railway Memory Project team has been funded by The São Paulo Research Foundation (FAPESP) since 2016. These research format has guaranteed us modest results in the short term (inventories, case studies, thesis); however, in the long term they are significant because they accumulate data that allow us to achieve broader explanations.*

**Mots-clés :** Brésil, São Paulo, patrimoine ferroviaire, patrimoine industriel, Projet mémoire ferroviaire.

**Keywords:** *São Paulo, railway heritage, industrial heritage, Railway Memory Project.*

## **Le contexte brésilien de conservation des équipements ferroviaires (2007-2017)**

Depuis 2007, l'équipe du laboratoire Patrimoine culturel/UNESP a multiplié les études sur le patrimoine culturel du transport industriel. L'objectif initial était de mieux connaître le processus d'industrialisation et le rôle du transport dans ce contexte – à l'aune de tous ses vestiges (documents, bâtiments, équipements, lieux, récits oraux, etc.) afin de comprendre comment sa mise en œuvre s'est déroulée dans l'État de São Paulo et ses répercussions dans différents domaines (sociaux, politiques, culturels, technologiques ou économiques). Dans le même temps, le contact direct avec les conditions de préservation de ces vestiges a conduit à mettre en lumière des problématiques patrimoniales (identification, évaluation, reconnaissance publique, conservation et diffusion).

Au fil des ans, nos recherches sur les vestiges physiques de l'exploitation ferroviaire dans l'État de São Paulo ont mis en avant l'état actuel de certains éléments, au sujet de leur recherche et de leur préservation : leur dispersion (en tant que sources documentaires ou vestiges matériels) et les obstacles à leur préservation ; le besoin de croiser plusieurs sources (documentaires, orales), et leur présence effective sur le terrain. Nous pensons qu'il est nécessaire d'établir une approche transversale qui puisse englober les questions archéologiques liées aux vestiges industriels et les interrogations sur la préservation du patrimoine industriel. Il apparaît en effet clairement qu'il devient nécessaire de mettre en œuvre une pratique rigoureuse de recherche disciplinaire (examen conceptuel, outils et ressources cohérents par rapport aux différentes sources), pour passer ensuite à une échelle multidisciplinaire (avec une combinaison d'instruments provenant de divers domaines) sur ce thème de la préservation du patrimoine industriel. Enfin, sur la base des considérations auxquelles l'équipe est parvenue au cours de ses investigations, la complexité historique du transport dans la société contemporaine et la complexité de l'étude et de la gestion du patrimoine industriel ferroviaire sont apparues clairement.

À partir de 2009, nous avons développé dans cette perspective une proposition de recherche appelée « Projet mémoire ferroviaire », car nous y avons vu l'occasion d'étudier plusieurs questions générales concernant la préservation du patrimoine culturel ou industriel sur la base d'études liées à la protection des biens ferroviaires. Le titre fait référence à la loi n° 11.483/2007 sur la revitalisation du secteur ferroviaire au Brésil, qui a achevé la liquidation du Réseau fédéral des chemins de fer (une société mixte – avec

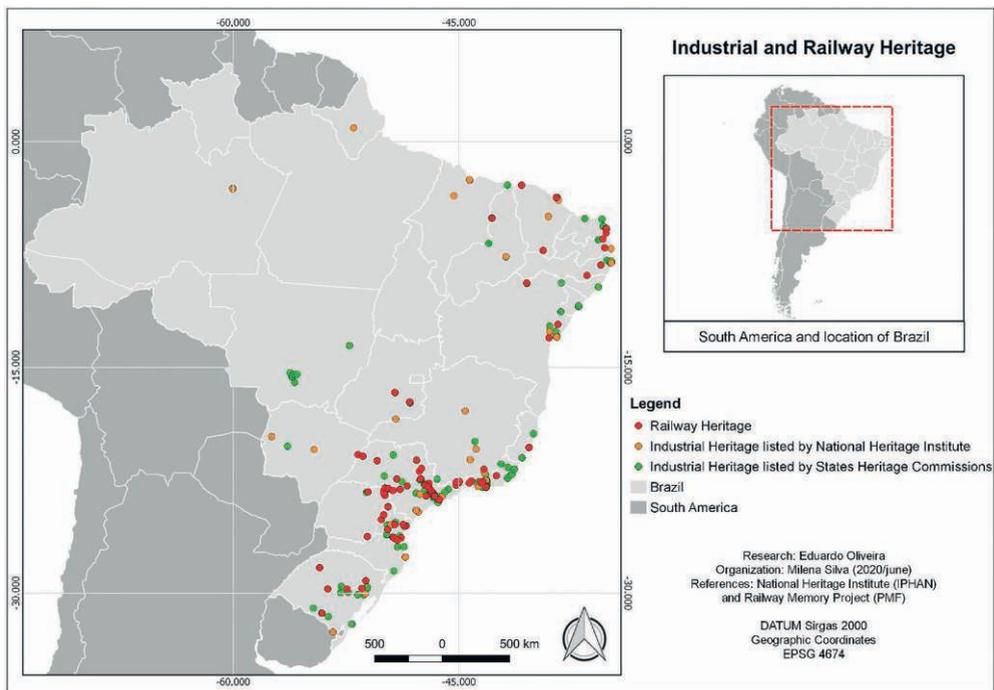
des actionnaires privés et publics – qui a réuni le réseau ferroviaire brésilien contrôlé par l'État jusqu'en 1992) et transféré les actifs opérationnels et non opérationnels à d'autres institutions et, en particulier, a accordé à l'agence nationale du patrimoine historique (Institut national du patrimoine historique et artistique – IPHAN) la responsabilité de gérer les équipements ferroviaires à valeur historique, artistique et culturelle (article 9). Cette législation s'inscrit dans un nouveau contexte de politiques culturelles (Plan national de la Culture, 2003 ; création de l'IBRAM, 2009) relatives aux instruments et aux lignes directrices pour une sauvegarde adéquate du patrimoine (Programme national du patrimoine immatériel, 2000). La législation brésilienne a ainsi attribué à cette agence un rôle inhabituel, lui permettant de gérer les équipements plutôt que de se limiter à évaluer et à superviser la protection.

La proposition de recherche universitaire est ainsi l'occasion de mener une enquête et une réflexion sur le processus de mise en œuvre du patrimoine à différents niveaux. D'un point de vue national, il était urgent de mener une évaluation technique des biens matériels de l'époque, dont les dimensions et les caractéristiques étaient soit inconnues des techniciens (des grands entrepôts aux milliers de maisons d'ouvriers, du matériel roulant aux lignes de chemin de fer) ou étaient séparées de leur fonction historique (comme les documents ou les collections des musées). Tout cela exigeait une action spécifique de la part des techniciens de l'agence nationale, qui n'étaient pas formés pour ça, étant pour la plupart des architectes et des historiens. La création d'un instrument d'identification (un inventaire des biens ferroviaires), lié au « Système intégré de connaissance et de gestion » sur le patrimoine culturel, et la protection juridique d'après la Liste du patrimoine culturel des chemins de fer (Port. n° 407, 21 décembre 2010) ont permis d'y inclure des biens présentant une valeur historique, culturelle, économique, sociale, artistique, technologique, scientifique ou symbolique (entre le XIX<sup>e</sup> siècle et la décennie 1970). 639 biens ferroviaires ont ainsi été protégés dans tout le pays par l'intermédiaire d'une pratique de gestion partagée entre des administrations publiques et des entités sociales (puisque les biens culturels ferroviaires étaient sous l'administration de l'Institut national du patrimoine historique et artistique – IPHAN) (*Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, 2017). En outre, des mouvements sociaux de préservation des chemins de fer ont commencé à émerger dans les années 1980, nécessitant non seulement la protection publique des biens ferroviaires (Matos, 2015), mais aussi des initiatives de protection et même l'exploitation d'anciennes lignes ferroviaires. Au niveau national, nous avons pu ainsi observer des problèmes liés à la définition de valeurs et

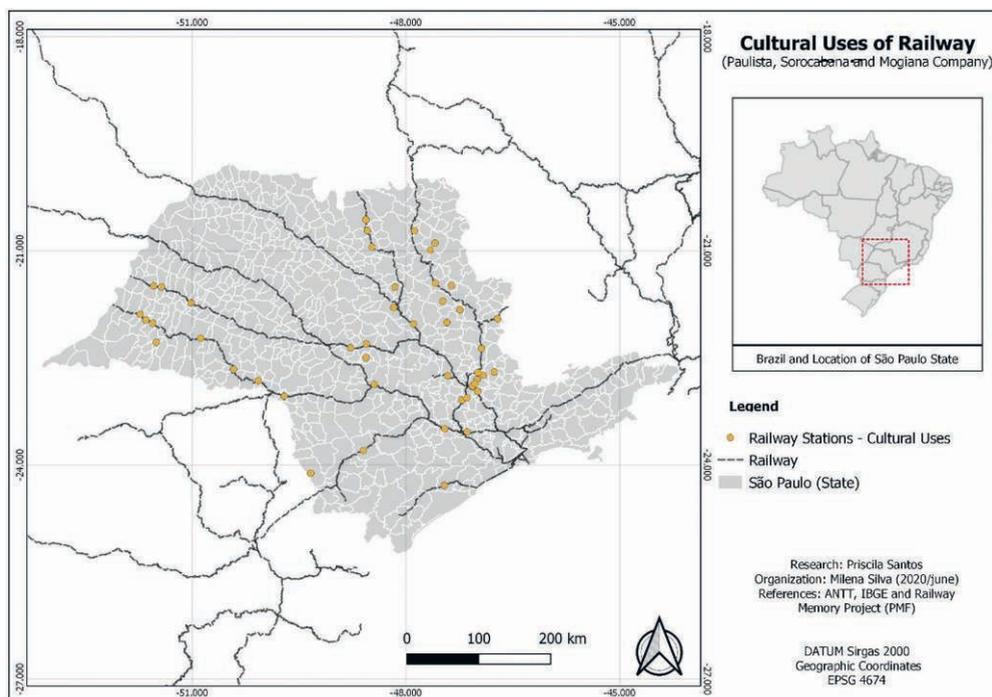
de lignes directrices pour la protection du patrimoine industriel concernant la gestion de plusieurs types de vestiges culturels (bâtiments, biens mobiles, zones d'exploitation, documentation et mémoires).

Du point de vue de la protection, les biens ferroviaires ont acquis, dans les États brésiliens, un statut supérieur à celui d'autres types d'industries. À partir d'une conception rigoureuse du patrimoine industriel, nous avons identifié 50 équipements industriels au Brésil protégés par l'IPHAN, dont 9 étaient des biens ferroviaires (Oliveira, 2017). Après une consultation électronique des organismes publics de préservation et sur la base des mêmes critères d'identification, nous avons également recensé dans plusieurs États brésiliens 320 équipements industriels protégés (données 2019) (carte 1). Parmi eux, on compte 107 équipements ferroviaires, majoritairement des biens architecturaux : 62 gares, 29 bâtiments d'aménagement ferroviaires, 3 bâtiments opérationnels. En comparaison, l'État de São Paulo compte 106 équipements industriels, dont 55 sont des biens ferroviaires (données 2019) (carte 2).

*Carte 1. Patrimoine ferroviaire et industriel protégé par l'État* (source : Milena Meira da Silva ; données : Conseils d'État. IBGE).



Carte 2. Les gares réutilisées (toutes ne sont pas protégées) (source : Milena Meira da Silva).



## « Projet mémoire ferroviaire » : objectifs à long terme et résultats

Au cours des dix dernières années, nous avons mené des recherches sur le patrimoine industriel des chemins de fer, qui ont donné lieu à la mise en place d'objectifs à long terme visant à :

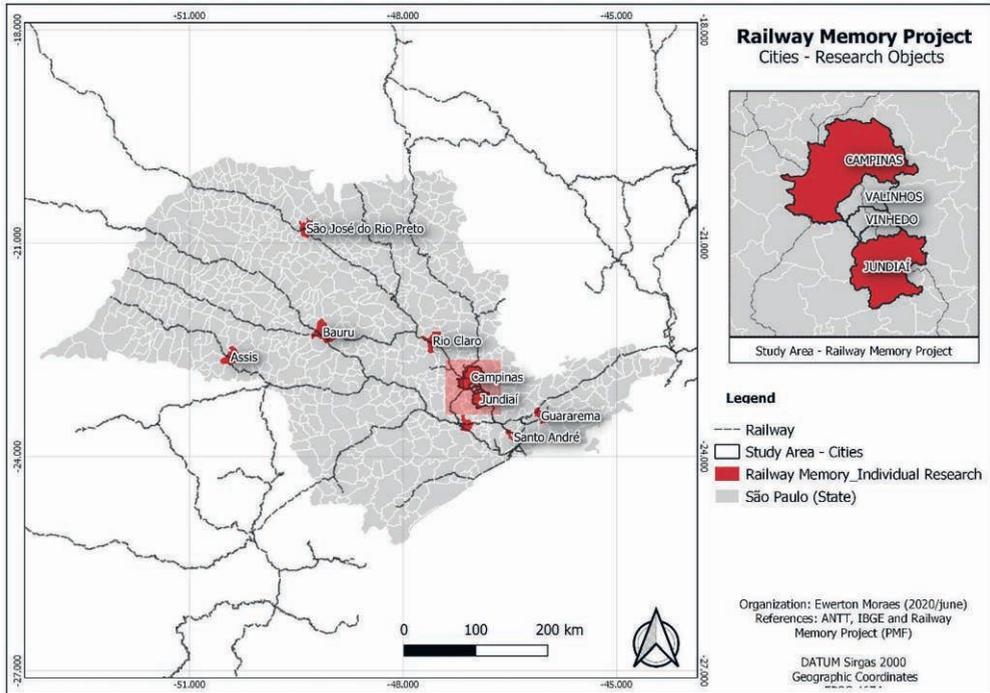
- documenter les témoignages matériels et immatériels sur le transport ferroviaire pour la connaissance, la conservation et la diffusion des savoirs ;
- documenter la période historique qui a vu le développement et l'activité de ces compagnies ferroviaires ;
- s'informer sur les stratégies actuelles de préservation du patrimoine, au niveau national et international ;
- expérimenter de nouvelles technologies appliquées à la préservation du patrimoine industriel ;
- rechercher des formes interdisciplinaires d'analyse des équipements ferroviaires, en mettant l'accent sur les difficultés actuelles de leur préservation ;
- promouvoir la diffusion technique et scientifique afin de favoriser la recherche sur la connaissance et la préservation des équipements industriels et ferroviaires ;
- promouvoir l'échange national et international de chercheurs et d'étudiants entre les institutions partenaires, pour consolider la diffusion des connaissances sur le patrimoine industriel ;

- assurer la formation technique des ressources humaines pour l'étude du patrimoine industriel en général – et ferroviaire en particulier – qui suscite un intérêt croissant au Brésil mais aussi au niveau international.

Au cours des dernières années, nous avons rassemblé les recherches menées par des collaborateurs et de nouveaux chercheurs afin de regrouper des informations qualitatives (concepts, méthodes, lignes directrices, sources documentaires) et quantitatives (avec des informations cumulées sur des objets convergents ou des thèmes similaires). Ainsi, les projets actuels de l'équipe visent à expérimenter de nouvelles méthodologies d'enregistrement (pour les matériaux ou les documents), à réévaluer les directives de préservation et les différents outils d'activation (fonctionnels, potentiels et sensoriels) sur le patrimoine industriel basés sur des perspectives méthodologiques théoriques et multi/interdisciplinaires. Notre travail s'appuie sur plusieurs disciplines (histoire, archéologie, urbanisme, architecture, anthropologie, tourisme) pour traiter les équipements et les sites ferroviaires à différentes fins : identification, corrélation, application de nouvelles technologies, instruments de protection et politiques publiques.

À la suite de l'identification des équipements protégés à São Paulo et de nos considérations concernant les trois niveaux d'analyse (territoire, valeur et temps), nous avons effectué un examen plus approfondi d'une série d'études. Dans un premier temps, des questions préliminaires se sont posées concernant l'évaluation, l'état de conservation des bâtiments et des biens mobiliers (Oliveira, 2010). Au cours des prochaines années, ces analyses pourront être décomposées en critères de sélection, en études antérieures sur les politiques de préservation des équipements (Losnak et Oliveira, 2016 ; Moraes et Oliveira, 2017a ; Moraes, 2016), en éclairages sur les catégories et les normes patrimoniales appliquées à leur protection, en évaluation sur l'utilisation potentielle des équipements protégés de manière nouvelle, y compris les utilisations culturelles et touristiques des équipements ferroviaires (Oliveira, Santos et Silva, 2017 ; Silva et Oliveira, 2016b) (*carte 3*), en expériences sur l'utilisation de la technologie de géoréférencement dans les études patrimoniales (Silva et Oliveira, 2016a), en plus des implications de l'absence actuelle d'orientation pour le développement urbain (Santos, 2017 ; Silva et Oliveira, 2016a ; Silva, 2017).

**Carte 3. Carte des équipements et institutions actuellement étudiés par le Projet mémoire ferroviaire (2016-2019)** (source : Ewerton Henrique de Moraes).



Au cours de cette période de dix ans, le Projet mémoire ferroviaire a été financé par des organismes publics brésiliens : la *São Paulo Research Foundation* (FAPESP), le Conseil national pour le développement scientifique et technologique (CNPq), la Coordination pour l'amélioration du personnel de l'enseignement supérieur (CAPES) pour la recherche, la formation des ressources humaines de premier cycle et de troisième cycle, et des événements scientifiques.

### **L'élaboration d'une proposition multidisciplinaire (2016-2018)**

Les progrès du format de recherche décrit ci-dessus nous ont permis d'obtenir des résultats modestes à court terme (inventaires, études de cas, thèse) ; cependant, à long terme, ils sont significatifs car ils accumulent des données qui nous permettent d'aboutir à des conclusions plus larges.

Depuis 2014, sous notre coordination et avec la collaboration de chercheurs de plusieurs universités, nous avons choisi une ancienne section d'une exploitation ferroviaire dans l'État de São Paulo, au Brésil (de Jundia à Campinas) pour expérimenter des nouvelles méthodologies d'enregistrement (de la culture matérielle ou documentaire), des directives de préservation et des instruments d'activation (fonctionnels, potentiels et sensoriels) du patrimoine industriel, à partir de différentes perspectives théoriques et méthodologiques. Plusieurs disciplines (histoire, archéologie, urbanisme, architecture, anthropologie et tourisme) ont été mises à contribution pour travailler sur les différents objectifs liés aux équipements et aux sites ferroviaires : leur identification, leur corrélation, l'application de nouvelles technologies, les instruments de protection et les politiques publiques, les normes de diffusion et la planification. Grâce à une méthodologie basée sur l'approche du cadre logique (*logical framework approach*) et la théorie interdisciplinaire, nous avons défini des procédures multidisciplinaires pour l'enregistrement, l'organisation des données et la récupération des informations (spatiales et documentaires) sur les vestiges ferroviaires. Les objets choisis doivent subir l'examen de modèles expérimentaux d'enregistrement et d'activation des équipements. Notre défi consiste à effectuer une analyse multidisciplinaire et interdisciplinaire des équipements ferroviaires en relation avec les questions de préservation liées à ce type particulier de biens. L'équipe du Projet mémoire ferroviaire a pu mener à bien cette nouvelle recherche grâce à un financement de la Fondation de recherche de São Paulo (FAPESP) depuis 2016 (Proc. 2016/15921-2 ; 2018/23340-5).

Dans un premier temps, nous avons procédé à quelques évaluations et analyses multidisciplinaires (2016-2018). Notre approche a donné des résultats sur trois axes de travail différents.

Le premier a été un renforcement des études disciplinaires centrées sur un seul objet (l'histoire et le patrimoine) et des questions convergentes. Une étape préliminaire d'investigation comprend la mise en œuvre d'études historico-archéologiques qui fourniront une véritable évaluation des données disponibles sur ce thème au Brésil. Ces travaux ont ensuite été décomposés en évaluations bibliographiques de l'historiographie ferroviaire à São Paulo (Botaro *et al.*, 2017) ainsi que du patrimoine ferroviaire et industriel au Brésil (Oliveira, 2017) avec, en parallèle, l'identification des sources statistiques dans l'histoire des entreprises et des études biographiques des ingénieurs qui ont travaillé dans les compagnies ferroviaires incluses dans la recherche (Botaro *et*

al., 2017), des études d'archéologie industrielle pour identifier le patrimoine matériel (avec des dossiers et des analyses en archéologie industrielle, selon la méthodologie proposée par Juan Cano Sanchiz (Cano Sanchiz, 2016, 2018a, 2018b, 2017)). Une méthodologie terminologique a également été mise en œuvre pour identifier les termes ferroviaires historiques (trouvés dans les rapports de la compagnie de chemin de fer), ce qui a permis de composer un premier thésaurus, actuellement utilisé dans les dossiers des équipements ferroviaires de São Paulo (Oliveira et Delvizio, 2017). Une analyse des hypothèses éthiques et conceptuelles a également été effectuée, en se référant aux chartes patrimoniales qui ont fait l'objet d'une enquête, en plus de leurs implications ou corrélations avec les critères adoptés pour demander la protection des équipements ferroviaires en tant que patrimoine de l'humanité.

Un second axe s'articule autour des études sur le patrimoine, qui ont permis de faire progresser le travail des chercheurs dans le cadre du Projet mémoire ferroviaire sur certains thèmes liés à la gestion des biens patrimoniaux. L'un des aspects de l'étude concerne les interventions architecturales, qui ont permis d'identifier l'état physique des collections documentaires et bibliographiques sur le chemin de fer, selon la méthodologie d'évaluation APO (Gomes, 2017). Un autre aspect comprend l'analyse des critères de protection adoptés dans les agences d'inscription (Moraes et Oliveira, 2017a), à partir desquels des études d'identification des équipements ferroviaires dans les *Campinas* métropolitaines ont été mises en œuvre, dans une perspective de politique publique urbaine (Santos, 2017 ; Silva, Silva et Oliveira, 2017 ; Silva, 2017) et de paysage urbain (Ribeiro, 2017). Il est ainsi pertinent de considérer comment l'expansion métropolitaine a généré une dispersion des biens culturels, qui peuvent être considérés comme des références culturelles pour différents groupes sociaux (Schicchi, 2015). Nous avons enfin examiné les questions de gestion de l'attraction touristique, en lien avec celle de la préservation des établissements de construction ferroviaire (Silva, Silva et Oliveira, 2018) et des trains touristiques (Cardoso et Oliveira, 2017 ; Moraes et Oliveira, 2017b).

Un troisième axe de travail, non moins important, a été de communiquer publiquement les résultats universitaires et les sources de recherche à la communauté scientifique. Cela fait partie intégrante de nos premiers objectifs de recherche (évaluation et diffusion de sources documentaires sur les compagnies ferroviaires de São Paulo), depuis le début, en 2009, et jusqu'à aujourd'hui. L'augmentation des volumes de données a conduit à une mise à jour de l'environnement virtuel et à la création d'un portail électronique « Railway Memory Project », avec des versions espagnole et anglaise.

Nous pensons que les chercheurs et les groupes de recherche pourront également apporter leur contribution, dans la mesure où ils admettent que l'accès aux données de recherche et aux formes d'analyse facilite une évaluation appropriée de la production scientifique, en lui conférant une crédibilité et des conditions de reproduction, sans négliger les droits intellectuels. Avec ces lignes directrices en place, le portail électronique « Railway Memory » permet la communication au public des sources de recherche de l'équipe et des résultats scientifiques.

Le premier ensemble de documents est la Bibliothèque de la mémoire ferroviaire (*Biblioteca Temática Memória Ferroviária*<sup>2</sup>). Il s'agit d'une base de données bibliographiques développée sous la plateforme Zotero, logiciel gratuit de gestion et de partage des références électroniques, où chacun peut s'inscrire gratuitement et accéder à la bibliothèque. Cette base de données comprend des études et des documents sur l'histoire et la préservation des chemins de fer de São Paulo, qui matérialisent les résultats de la recherche. Il y a actuellement 20 000 documents (livres, articles, documents cartographiques et iconographiques) sur l'histoire des chemins de fer, des compagnies ferroviaires ou du patrimoine ferroviaire au Brésil. Le logiciel permet de rechercher des références par différentes entrées : par titre, par auteur, par livre ou journal d'origine, par fichier ou collection dans laquelle la référence est déposée, et comprend parfois un lien vers la copie numérique. La base de données est divisée en deux ensembles distincts :

- La bibliographie académique (*Ferroteca*), qui regroupe la production scientifique brésilienne actuelle : 485 mémoires et thèses sur l'histoire et le patrimoine ferroviaires (1972-2017) ; 312 titres nationaux et étrangers sur l'histoire et le patrimoine ferroviaires au Brésil ; 132 documents (articles, chapitres de livres, conférences) représentant la production scientifique de l'équipe. La production et les thèses de l'équipe, ainsi que de nombreux autres titres, apparaissent sous la forme d'un lien vers le texte original.
- Les documents historiques (*Archives*) sur les chemins de fer de São Paulo (rapports, livres, documentation indépendante, cartes, dessins techniques et albums photos), déposés dans les archives publiques et les musées nationaux ou étrangers ainsi qu'au sein des bibliothèques des principales écoles polytechniques du Brésil (São Paulo, Rio de Janeiro et Minas Gerais). Les chercheurs du Projet mémoire ferroviaire ont sélectionné des copies numériques de certains documents utilisés dans le cadre de la recherche et présentant une valeur historique (rapports annuels, ouvrages, cartes ou plans de la compagnie de chemin de fer).

---

<sup>2</sup>  : [https://www.zotero.org/groups/2133326/biblioteca\\_memoria\\_ferroviaria/library](https://www.zotero.org/groups/2133326/biblioteca_memoria_ferroviaria/library)

Le deuxième instrument est la Base de données géoréférencées du patrimoine industriel et ferroviaire (*Banco de Dados Georeferenciado de Bens Patrimoniais*), qui recense tout un ensemble d'équipements industriels répertoriés au niveau des États et au niveau fédéral ; les équipements ferroviaires répertoriés au niveau des États et au niveau fédéral ; les agences de préservation (IPHAN et quelques conseils municipaux de l'État de São Paulo) ; les musées ferroviaires et les trains touristiques. La collection des équipements patrimoniaux rassemble des renseignements historiques, les niveaux de protection, de conservation et de statut d'utilisation actuel, le tout basé sur les informations fournies par les conseils publics de préservation. La consultation publique interactive est enrichie par une visionneuse cartographique basée sur Google Maps. Les métadonnées peuvent être téléchargées gratuitement et utilisées sur d'autres logiciels de géoréférencement pour des analyses plus approfondies – à condition que les droits d'auteur de ces données spécifiques soient respectés. Ces dernières années, un logiciel dédié a été développé par l'équipe, en collaboration avec l'école de technologie, pour l'inventaire et l'analyse des données spatiales. Cette technologie d'information spatiale offre une dimension territoriale aux efforts de l'équipe de recherche du Projet mémoire ferroviaire.

La création et la maintenance périodique du portail électronique et des bases de données sont une initiative du Laboratoire du Patrimoine Culturel de l'UNESP, et sont à la fois conformes aux stratégies de gestion des données établies par l'UNESP et la FAPESP, et aux politiques de données actuellement exigées par les établissements de recherche brésiliens. La FAPESP bénéficie d'un soutien financier (2018/23340-5), et l'infrastructure est entretenue par l'Université d'État de São Paulo (UNESP). Toutes les informations produites par le Projet mémoire ferroviaire devraient non seulement contribuer à démontrer les avantages de l'accumulation systématique des connaissances par le biais de recherches collaboratives, mais aussi encourager d'autres efforts de recherche universitaire sur l'histoire des transports à São Paulo, ainsi que des études de gestion du patrimoine. Si ces données favorisent des projets d'actions sur le patrimoine ferroviaire industriel, ce sera bienvenu et encourageant, et dépassera nos attentes.

## Où en sommes-nous ? (2019) : élaboration d'un bilan critique et méthodologique

Nous avons communiqué les résultats de notre première année d'étude (Oliveira, 2019), qui visait à développer un examen critique de la recherche sur l'histoire et le patrimoine ferroviaires au Brésil, dans une perspective multidisciplinaire. L'angle d'étude proposé et ses thématiques soulignent l'audace de certains chercheurs, qui questionnent les fondements mêmes de la recherche ; ceci apparaît clairement dans un certain nombre de chapitres. D'autres chercheurs ont accepté le défi d'apporter une contribution disciplinaire à un thème peu commun. Quoi qu'il en soit, l'interaction proposée dans le cadre d'un projet de recherche multidisciplinaire résulte de la documentation disciplinaire élaborée à ce stade.

D'une part, les évaluations globales représentaient souvent une nécessité méthodologique théorique pour les premiers enregistrements de données. L'évaluation statistique était une condition *sine qua non* pour obtenir un cadre de données administratives et financières sérielles sur les entreprises. Une interprétation comparative de ces données a permis un examen critique de l'histoire économique basée sur la dynamique internationale du capital et ses conséquences sur l'histoire des compagnies de chemin de fer. L'efficacité des sociétés privées est peu concluante (par rapport à celle des documents administratifs), dans la mesure où celles-ci dissimulaient des mouvements financiers qui favorisaient la rentabilité des actionnaires (nationaux ou étrangers), au détriment du matériel roulant ou des infrastructures (Cuéllar, 2019). Une évaluation de la production académique était également pertinente afin de consolider les données historiques après examen des sources secondaires des entreprises et du patrimoine des transports. Un examen historiographique des métiers puis des sources documentaires actuelles s'ensuivit, avec des résultats sans précédent (Corrêa et Oliveira, 2019). Une progression des thèmes liés à l'histoire des chemins de fer – y compris un thème en rapport avec le patrimoine – a été observée au cours des dernières décennies, en lien avec les programmes et les politiques universitaires au Brésil. L'inconvénient est que les sources primaires restent limitées à la (rare) documentation conservée au sein de la compagnie de chemin de fer. Il est donc urgent de préserver ces documents d'entreprise, alors que de nouvelles sources sont explorées à des fins d'étude.

Deux autres exemples : l'iconographie et la culture matérielle. Une évaluation iconographique des compagnies de chemin de fer brésiliennes – encore limitée en raison de l'organisation partielle des archives publiques de l'État de São Paulo – a mis en valeur le potentiel analytique de l'étude des dossiers d'ingénierie visuelle (Oliveira, 2019). On trouve un petit compte rendu critique de la bibliographie brésilienne existant sur ce type de source iconographique, encore récente car liée à l'histoire de la photographie. Étant donné son approche esthétique et sa circulation artistique ou sociale, il n'est pas toujours aisé de comprendre son utilisation technique en photographie d'ingénierie. Et il l'est encore moins pour une évaluation adéquate de l'immense richesse de la photographie concernant les opérations industrielles. Quoiqu'il en soit, ces évaluations (analytiques, bibliographiques, iconographiques) ont finalement conduit au révisionnisme critique de la recherche historique (histoire de l'entreprise, historiographie et histoire de la technologie).

D'autre part, des investissements ont été faits dans diverses méthodologies disciplinaires, ce qui a conduit à des résultats hétérodoxes ou novateurs en vue de contribuer à de nouvelles perspectives dans l'étude du domaine des chemins de fer. La première méthodologie était archéologique. Nous devons garder à l'esprit que la prospection archéologique était également nécessaire pour réaliser un large inventaire des traces de l'exploitation ferroviaire dans le cadre de cette étude (la section ferroviaire entre Campinas et Jundiaí). Les travaux internationaux en archéologie industrielle avaient déjà mis en avant des instruments et des techniques potentiels, mais leur utilisation pour l'étude de la culture ferroviaire matérielle n'en est qu'à ses balbutiements – les études sur les espaces de travail sont peu nombreuses, sans parler des études sociales ou sur le logement ! Leur utilisation en tant qu'archéologie de l'architecture a montré le potentiel méthodologique à la fois innovant et séduisant de l'archéologie industrielle pour l'étude de l'architecture industrielle (Cano Sanchiz, 2019). Cette étude urbanistique a nécessité l'utilisation et l'amélioration de sa propre méthodologie. C'est pourquoi la cartographie des traces de l'étalement urbain le long de la voie ferrée par l'identification de l'utilisation au sol, de la documentation iconographique et de la législation sur l'évolution urbaine représentait une ressource précieuse (Schicchi *et al.*, 2019). Cette fois, la méthodologie d'enregistrement de l'utilisation des terres a renforcé non seulement l'importance de l'analyse du territoire et du paysage urbain, mais aussi l'évaluation de l'impact de cette évolution sur le patrimoine urbain et ferroviaire. Du point de vue du thème proposé pour cette recherche, la richesse de cette méthodologie disciplinaire, dans une perspective

multidisciplinaire, réside dans la façon dont le traitement scalaire des traces matérielles a été mis en évidence pour permettre de faire correspondre ces dynamiques urbaines avec d'autres dynamiques spatiales (architecturales ou régionales), ou temporelles (économiques, sociales ou politiques).

Il existe une troisième méthodologie, en corrélation avec celles de l'archéologie de l'architecture et de l'enregistrement de l'utilisation et de l'occupation des sols : l'étude du paysage industriel. La mise en valeur théorique/méthodologique de la scène culturelle en est encore aux premiers stades, mais elle constitue déjà une approche potentielle applicable à l'étude de la scène industrielle. En examinant de manière critique les différentes lignes conceptuelles de la scène culturelle, la méthodologie anglaise de l'évaluation du caractère du paysage a été choisie, car elle s'est avérée plus actuelle (du point de vue théorique et participatif) et mieux ajustée à l'ensemble du cycle de gestion du patrimoine (Alba Dorado, 2019) – conformément à notre objectif de recherche d'enregistrement et de préservation du patrimoine ferroviaire (Oliveira, 2017).

L'utilisation de l'approche fondée sur les valeurs, qui reste axée sur l'innovation méthodologique, apporte une contribution inestimable à l'enregistrement du patrimoine au Brésil, car elle reconnaît les valeurs identitaires comme des éléments de base au sein du processus d'enregistrement des traces culturelles nécessaires à une gestion participative du patrimoine culturel (Santos, Silva et Oliveira, 2019). Cette méthodologie requiert un examen des procédés d'identification des équipements culturels, qui ont tendance à prioriser la valeur des traces physiques plutôt que de remettre en cause leur attribution. C'est une approche théorique qui a été auparavant envisagée dans la conception du patrimoine de l'environnement urbain mais qui n'a jamais été mise en pratique dans la protection du patrimoine (Rodrigues et Tourinho, 2017 ; Tourinho et Rodrigues, 2016).

La terminologie a apporté aux études du groupe sur le patrimoine une contribution méthodologique supplémentaire, qui a été appliquée pour examiner 33 chartes internationales du patrimoine considérées comme pertinentes dans le cadre du patrimoine industriel. L'étude terminologique est axée sur la mise en place d'un vocabulaire spécialisé. Son application aux documents du patrimoine international vise, d'une part, à créer un vocabulaire certifié pour gérer les informations produites par l'équipe et, d'autre part, à faciliter l'approche de cette typologie documentaire exponentielle et de son expansion conceptuelle (Delvizio, Oliveira et Lattanzi, 2019). Plutôt que de se lancer

dans une interprétation herméneutique des chartes, nous avons choisi de nous focaliser sur les termes et leurs occurrences. L'évaluation terminologique nous a permis de suivre leur diffusion d'un point de vue quantitatif, tandis que le contexte énonciatif a permis de révéler la diversité des occurrences d'un terme. La présence combinée de termes dans les documents patrimoniaux suggère qu'un examen de leur présence pourrait fournir une étude archéologique prometteuse des énoncés patrimoniaux.

Une sixième méthode, appliquée à l'ensemble du patrimoine ferroviaire analysé par cette équipe, résulte des études sur l'évaluation postoccupation utilisée pour mesurer le potentiel de réhabilitation des bâtiments. Dans le cas présent, cette évaluation a été appliquée aux bibliothèques et aux centres de documentation, en mettant l'accent sur la préservation du patrimoine et le service aux usagers (Gomes, 2019). Cela a contribué à faire émerger à la fois la volonté de mener des études sur la réhabilitation des bâtiments ferroviaires à São Paulo et la pertinence de la ressource de géoréférencement appliquée à l'identification ferroviaire. Combinées, les deux procédures permettraient d'améliorer les études d'adaptabilité des bâtiments patrimoniaux, dont la particularité est de considérer le bâtiment dans sa relation temporelle avec les occupants et comme dépendant de sa structure physique et d'un contexte socioculturel. À l'échelle du bâtiment (ou du complexe), cette méthodologie permet une compréhension holistique du patrimoine ferroviaire ; c'est-à-dire que les traces matérielles sont articulées avec des dimensions temporelles et spatiales de l'action humaine.

Une dernière orientation méthodologique de l'équipe s'est intéressée aux études touristiques. Dans ce domaine, il a été question de revoir le concept même du tourisme industriel – qui a été un sujet à la mode – qui n'a pas encore été clairement conceptualisé. Cette critique a conduit à un besoin de soutien théorique et méthodologique vis-à-vis des plans de voyage et des questions de politique publique associées aux traces ferroviaires, dans le cadre de la perspective temporelle à l'étude (Moraes et Oliveira, 2019).

## Lignes directrices pour le développement interdisciplinaire (2019-2021)

Le projet que nous développons, depuis 2019 et jusqu'en 2021, s'articule désormais autour de l'exploration de lignes directrices de préservation (d'une culture matérielle ou documentaire) et sur des méthodologies de préservation fonctionnelle, potentielle et sensorielle du patrimoine industriel dans une perspective théorique et méthodologique multi/interdisciplinaire. Nous reprenons ici le concept de préservation formulé par Simal (2013 ; 2005), qui part des paramètres de réhabilitation internationale de l'architecture industrielle<sup>3</sup>, qui ne se limitent pas à la seule restauration physique. La récupération des différents matériaux est l'un des indicateurs. La préservation dépend de la connaissance du bien industriel dans les aspects typologiques-fonctionnels et sensoriels-perceptifs, ainsi que son utilisation potentielle. Les instruments de préservation permettent ainsi au public de connaître l'occupation sociale, démocratique et multiple des espaces industriels, portée par de nouvelles stratégies au service de la flexibilité des fonctions, caractéristiques d'une ville vivante du XXI<sup>e</sup> siècle.

Pour affiner la compréhension historique, un groupe secondaire mais non moins pertinent de traces et de sources doit également être pris en considération, dans la mesure où ces complexes étaient reliés à une multitude d'éléments plus ou moins dépendants de l'exploitation ferroviaire (documents, machines, édifices de construction, connaissances, pratiques de travail ou de loisirs). D'autre part, un groupe également pertinent sur le plan territorial est celui de l'environnement urbain et des autres biens industriels et leurs pratiques. Cependant, il s'agit de sources secondaires et de traces qu'il faut prendre en compte dans les études quand cela est nécessaire, grâce à l'établissement de variables de recherche.

Dans cette seconde phase de nos activités, nous nous attachons à considérer des objectifs spécifiques :

- évaluer le potentiel de préservation du patrimoine ferroviaire (à l'échelle locale, régionale ou étatique) par rapport aux concepts, aux instruments de protection et aux politiques publiques actuellement valides ;
- élaborer des études sur l'application des nouvelles technologies dans la préservation et l'activation du patrimoine industriel et ferroviaire ;

---

<sup>3</sup> Précisés dans la charte de Nizhny Tagil, 2003, annexe 5.

- créer et essayer des modèles expérimentaux de diffusion du patrimoine (éducation au patrimoine et interprétation touristique) axés sur le patrimoine industriel et ferroviaire, en se fondant sur une approche basée sur le développement durable, adaptée aux valeurs patrimoniales ;
- favoriser la réingénierie de l'infrastructure des réseaux de données axée sur la recherche, la préservation et la mise en valeur du patrimoine industriel et ferroviaire afin de garantir un impact national et international ;
- tester les modèles de mise en valeur touristique des biens industriels et ferroviaires ;
- faciliter l'identification de corrélations des traces ferroviaires inventoriées pour permettre à la société contemporaine de comprendre leurs relations tant internes (matériaux, terminologie, connaissances et pratiques interdépendantes) qu'externes (avec d'autres traces culturelles ou patrimoniales).

D'une part, vu la nature même de cette recherche universitaire, ce projet a également des préoccupations théoriques et méthodologiques qui lui sont propres en termes de production et de diffusion des connaissances en interaction avec différents professionnels. La gestion d'une équipe de recherche hétérogène n'est que la surface d'un problème épistémologique : l'objet (patrimoine industriel) a-t-il des limites bien définies par rapport à un sujet de recherche donné (historien, architecte ou archéologue) ? Les travaux universitaires développés au Brésil autour du thème du patrimoine culturel ont évolué en fonction des principaux enjeux internationaux (sauvegarde du patrimoine immatériel, politiques du patrimoine industriel) ou encore dans la proposition de nouvelles figures du patrimoine qui cherchent à tenir compte de la diversité des biens (comme la scène culturelle, la liste du patrimoine ferroviaire de l'IPHAN ou la liste des sites historiques de CONDEPHAAT). Cependant, au Brésil, les perspectives de l'analyse de l'évaluation académique ou technique sont encore particulièrement disciplinaires, avec une prédominance de l'architecture et de l'urbanisme, mais aussi de la sociologie (Castriota, 2009 ; Kara-Jose, 2007 ; Nogueira, 2005 ; Rufinoni, 2013).

D'autre part, étant donné le nombre d'étudiants (de premier et de deuxième cycles), de chercheurs et de programmes d'études supérieures impliqués dans ce projet de recherche, tant au niveau national qu'international, issus de différents domaines (histoire, architecture, urbanisme, archéologie et tourisme), le Projet mémoire ferroviaire favorise à terme la formation en ressources humaines dans une perspective interdisciplinaire. Bien qu'il s'agisse d'un type spécifique de patrimoine, le patrimoine ferroviaire industriel

a reçu un intérêt croissant de l'université et des agences de protection brésiliennes au cours de la dernière décennie – en particulier en raison du transfert des biens ferroviaires inutilisés aux autorités publiques – et il est clair que le personnel techniquement qualifié est insuffisant pour la préservation. C'est pourquoi notre projet a expérimenté avec succès la formation à la recherche dans une approche interdisciplinaire comme point de départ méthodologique pour faire face à la question du patrimoine.

Nous tenons à souligner que cette formation internationale sur le patrimoine culturel adaptée aux nouveaux agendas internationaux et aux demandes locales constitue l'un de nos principaux résultats, qui a été consolidé dans nos propositions et que nous poursuivrons. D'une part, le débat sur la préservation du patrimoine repose sur l'Agenda 21, vu l'accent mis sur le développement durable, tant du point de vue social (en relation avec l'idée de justice sociale) que de la conservation de l'environnement. C'est ce que l'on peut observer dans les chartes du patrimoine de l'UNESCO (Convention sur le Patrimoine culturel et naturel de 1972 et Instructions de 2012 sur la manière d'appliquer la Convention du Patrimoine Mondial) et de l'ICOMOS (Critères pour la conservation du patrimoine architectural du XX<sup>e</sup> siècle, article 8, qui retient le patrimoine industriel parmi ces critères). Les chercheurs technico-scientifiques et les échanges d'étudiants avec les institutions internationales du patrimoine culturel – avec le soutien des agences de recherche brésiliennes – se sont engagés à assurer cette formation internationale.

Ce faisant, la préservation du patrimoine culturel et industriel doit être au service de la résolution des principaux problèmes d'aujourd'hui. C'est pourquoi le Projet mémoire ferroviaire cherche à faire correspondre les documents brésiliens aux statuts de la ville (2001, article 2, section XIII) en encourageant les politiques publiques municipales à envisager la préservation de l'environnement naturel et du patrimoine culturel (y compris les biens protégés de l'État ou du gouvernement fédéral au sein de la municipalité). Il s'inscrit également dans le respect de documents internationaux, tels que l'Agenda 2030 des Nations Unies pour le développement durable, dans lequel la sauvegarde du patrimoine culturel est considérée comme un moyen de parvenir à l'égalité et à la dignité pour l'humanité, dans la mesure où elle accroît la résilience, la sécurité et la durabilité des villes et des établissements humains (ONU, objectif 11). Nous croyons donc fermement que cette formation professionnelle est étroitement liée à la préservation du patrimoine culturel face aux nouvelles exigences sociales, économiques et environnementales, en particulier pour les établissements humains : la croissance démographique dans

les métropoles, la préservation de l'environnement, le développement de moyens de transports efficaces des personnes et des marchandises, l'utilisation et la préservation des ressources en eau, l'exploitation durable des sources d'énergie et de la biodiversité.

Article traduit de l'anglais par Rails & histoire

## Références

- **Alba Dorado MI.** (2019). « Concepção de uma metodologia para a identificação, caracterização, valoração e intervenção na paisagem do patrimônio industrial », dans Oliveira ER de (dir.), *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*, 1<sup>re</sup> édition, São Paulo, Cultura Acadêmica (Novas Perspectivas - TICCIH-Brasil), p. 307-332.
- **Botaro LGM, Corrêa LM, Cuéllar Villar D et al.** (2017). « A história como ferramenta: o projeto Memória Ferroviária (2009-2019) e a construção de novos espaços de discussão e conhecimento », *Anais do VI Congresso Internacional de História Ferroviária*.
- **Cano Sanchiz JM.** (2016). « Reactivation of industrial heritage sites in Spain and the São Paulo State: a trans-Atlantic approach to an international patrimony », Conference « Trans-Atlantic Dialogues on Cultural Heritage: Heritage, Tourism and Traditions », Liverpool (UK).  : [https://www.researchgate.net/publication/309582094\\_Reactivation\\_of\\_Industrial\\_Heritage\\_Sites\\_in\\_Spain\\_and\\_the\\_Sao\\_Paulo\\_State\\_A\\_Transatlantic\\_Approach\\_to\\_an\\_International\\_Patrimony](https://www.researchgate.net/publication/309582094_Reactivation_of_Industrial_Heritage_Sites_in_Spain_and_the_Sao_Paulo_State_A_Transatlantic_Approach_to_an_International_Patrimony)
- **Cano Sanchiz JM.** (2017). « Arqueologia da Industrialização », dans Oliveira ER de (dir.), *Memória Ferroviária e Cultura de Trabalho. Perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registro, preservação e ativação de bens ferroviários*, São Paulo, Alameda, p. 181-216.
- **Cano Sanchiz JM.** (2018a). « Energy and railway workshops: An archaeology of the FEPASA Complex (Jundiaí, Brazil) », *The Journal of Transport History*, vol. 39, n° 2.
- **Cano Sanchiz JM.** (2018b). « The morphology of a working place linked to the world: The railway workshops of Jundiaí (Brazil, 1892-1998) », *Industrial Archaeology Review*, vol. 40, n° 2, p. 110-116.
- **Cano Sanchiz JM.** (2019). « Metodologias de registro em arqueologia da industrialização », dans Oliveira ER de (dir.), *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*, 1<sup>re</sup> édition, São Paulo, Cultura Acadêmica (Novas Perspectivas - TICCIH-Brasil), p. 241-276.
- **Cardoso LP, Oliveira ER de.** (2017). « Expresso Turístico Luz-Jundiaí: Análise sobre o perfil do visitante e a atratividade do trem turístico », *Caderno de Estudos e Pesquisas do Turismo*, vol. 6, p. 111-129.
- **Castriota LB.** (2009). *Patrimônio cultural: conceitos, políticas, instrumentos*, São Paulo, Annablue.
- **Corrêa LM, Oliveira ER de.** (2019). « Leituras e (re)leituras: a história ferroviária e a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972-2017) », dans Oliveira ER de (dir.), *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*, 1<sup>re</sup> édition, São Paulo, Cultura Acadêmica (Novas Perspectivas - TICCIH-Brasil), p. 83-112.
- **Cuéllar D.** (2019). « Nascimento e ocaso do sistema ferroviário paulista (1835-1970): uma interpretação comparada ao caso espanhol », dans Oliveira ER de (dir.), *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*, 1<sup>re</sup> édition, São Paulo, Cultura Acadêmica (Novas Perspectivas - TICCIH-Brasil), p. 45-81.
- **Delvizio IA, Oliveira ER de, Lattanzi JSC.** (2019). « Levantamento da terminologia de cartas patrimoniais », dans Oliveira ER de (dir.), *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*, 1<sup>re</sup> édition, São Paulo, Cultura Acadêmica (Novas Perspectivas - TICCIH-Brasil), p. 149-210.
- **Gomes SHT.** (2017). « As bibliotecas dos museus ferroviários paulistas: diretrizes arquitetônicas a partir de avaliação pós-ocupação », dans Oliveira ER de (dir.), *Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho*, São Paulo, Alameda, p. 299-300.
- **Gomes SHT.** (2019). « Metodologias de avaliação de edifícios do patrimônio ferroviário paulista », dans Oliveira ER de (dir.), *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*, 1<sup>re</sup> édition, São Paulo, Cultura Acadêmica (Novas Perspectivas - TICCIH-Brasil), p. 211-238.

- **Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional** (2017), « Patrimônio Ferroviário ».
- **Kara-Jose B.** (2007). *Políticas culturais e negócios urbanos: a instrumentalização da cultura na revalorização do centro de São Paulo* (1975-2000), São Paulo, Annablume : FAPESP, 277 p.
- **Losnak SR, Oliveira ER de.** (2016). « Políticas públicas de preservação nos municípios paulistas: museus e conselhos », *Design, Arquitetura e Urbanismo: Transversalidades*, Bauru, Canal 6, p. 205-224.
- **Matos LF.** (2015). « Memória ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio », thèse de doctorat, Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas.
- **Moraes EH de.** (2016). « Os bens ferroviários nos tombamentos do Estado de São Paulo (1969 - 1984) », mémoire de maîtrise, Bauru, Universidade Estadual Paulista.
- **Moraes EH de, Oliveira ER de.** (2019). « Patrimônio e planejamento do turismo: estudo sobre as práticas de identificação e avaliação do potencial do patrimônio ferroviário no Estado de São Paulo », dans Oliveira ER de (dir.), *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*, 1<sup>re</sup> édition, São Paulo, Cultura Acadêmica (Novas Perspectivas - TICCIH-Brasil), p. 367-396.
- **Moraes EH, Oliveira ER de.** (2017a). « O Patrimônio Ferroviário nos Tombamentos do Estado de São Paulo », *Revista Memória em Rede*, vol. 9, n° 16, p. 18-42.
- **Moraes EH, Oliveira ER.** (2017b). « Trens Turísticos em São Paulo: reflexões teóricas sobre o papel da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) », *Cenário: Revista Interdisciplinar em Turismo e Território*, vol. 5, n° 9, p. 23-39.
- **Nogueira AGR.** (2005). *Por um inventário dos sentidos: Mário de Andrade e a concepção de patrimônio e inventário*, São Paulo, Editora Hucitec, 335 p.
- **Oliveira ER de.** (2010). « Patrimônio ferroviário do estado de São Paulo: As condições de preservação e uso dos bens culturais », *Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História*, n° 40.
- **Oliveira ER de (dir.).** (2017). « Memória ferroviária e cultura do trabalho: perspectivas, métodos e perguntas interdisciplinares sobre o registro, preservação e ativação de bens ferroviários », São Paulo, Alameda, 370 p.
- **Oliveira ER de (dir.).** (2019). *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*, 1<sup>re</sup> édition, São Paulo, Cultura Acadêmica (Novas Perspectivas - TICCIH-Brasil), 400 p.
- **Oliveira ER de, Delvizio IA.** (2017). « Espaços de trabalho e produção ferroviária: estudos sobre termos ferroviários (São Paulo, 1868-1930) », dans Oliveira ER de (dir.), *Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho*, São Paulo, Alameda, p. 147-179.
- **Oliveira ER de, Santos PKA dos, Silva RRR.** (2017). « Salvaguarda de conjuntos ferroviários paulistas: análise da preservação e reutilização », dans Magagnin RC, Truppel Constantino NR (dir.), *Pesquisa em arquitetura e urbanismo: Do contexto urbano ao edifício*, São Paulo, Selo Cultura Acadêmica/Unesp, p. 71-92.
- **Ribeiro LT.** (2017). *Patrimônio ferroviário da Companhia Paulista: os casos de Louveira, Vinhedo e Valinhos*, Dissertação de Mestrado, Campinas, Pontifícia Universidade Católica de Campinas.
- **Rodrigues M, Tourinho A. de.** (2017). « Patrimônio, espaço urbano e qualidade de vida: uma antiga busca », *Oculum Ensaios*, vol. 14, n° 2, p. 349-366.
- **Rufinoni MR.** (2013). *Preservação e restauro urbano: intervenções em sítios históricos industriais*, São Paulo, Editora FAP-UNIFESP : EDUSP, 358 p.
- **Santos PKA dos, Silva RRR, Oliveira ER de.** (2019). « O método "Abordagem de Valorização do Patrimônio (AVP)" », dans Oliveira ER de (dir.), *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*, 1<sup>re</sup> édition, São Paulo, Cultura Acadêmica (Novas Perspectivas - TICCIH-Brasil), p. 277-306.
- **Santos PKA dos.** (2017). « Conjunto ferroviário da estação Guanabara (Campinas – SP): estudo sobre práticas de preservação e usos do patrimônio ferroviário », mémoire de maîtrise, Bauru, Universidade Estadual Paulista.
- **Schicchi MC da S.** (2015). « The cultural heritage of small and medium- size cities: A new approach to metropolitan transformation in São Paulo, Brazil », *Traditional Dwellings and Settlements Review*, vol. 27, n° 1, p. 40-54.
- **Schicchi MC da, Pereira L de, Ribeiro LT, Evangelista AL.** (2019). « Território e cidade: Novas problemáticas para a gestão do patrimônio cultural e industrial », dans Oliveira ER de (dir.), *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*, 1<sup>re</sup> édition, São Paulo, Cultura Acadêmica (Novas Perspectivas - TICCIH-Brasil), p. 333-366.
- **Silva MM da, Oliveira ER de.** (2016a). « Tecnologia de georreferenciamento na identificação e análise de infraestrutura turística de um patrimônio industrial: o caso de Villanueva Del Río y Minas na Espanha », *Caderno de Estudos e Pesquisas do Turismo*, vol. 5, n° 7, p. 102-118.

- **Silva MM da, Silva TM, Oliveira ER de.** (2017). « Complexo Fepasa (Jundiaí/SP, Brasil): a importância do reconhecimento histórico para a valorização de um patrimônio industrial », *Anais do VI Congresso Internacional de História Ferroviária*.
- **Silva MM da, Silva TM, Oliveira ER de.** (2018). « Complexo FEPASA: A importância do Reconhecimento Histórico para a Valorização de um Patrimônio Industrial », dans Baca Salcedo RF, Gurgel de Castro Fontes MS (dir.), *Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo: Desafios Urbanos*, São Paulo, Cultura Acadêmica, p. 39-59.
- **Silva RRR.** (2017). « Bens ferroviários de Mairinque: análise da articulação do conjunto industrial urbano e sua preservação », *mémoire de maîtrise*, Bauru, Universidade Estadual Paulista.
- **Silva RR, Oliveira ER de.** (2016b). « Diretrizes para preservação do patrimônio industrial. Vila Ferroviária de Mairinque/SP », *Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUS*, vol. 23, p. 190-203.
- **Simal JS.** (2013). « A laboratory for reactivation industrial areas in Seville: Sev-Team Project », *TICCIH Bulletin*, vol. 59, n° 1, p. 8-9.
- **Simal JS.** (2005). « Nuevas estrategias de gestión patrimonial: El Programa de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico Industrial de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía », *Tst: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, n° 8, p. 165-184.
- **Tourinho ADO, Rodrigues M.** (2016). « Patrimônio ambiental urbano: uma retomada », *Revista CPC*, n° 22, p. 70.