

## **Ruínas e imaginários urbanos: Estação Ferroviária de Cachoeira Paulista (São Paulo, Brasil) e Fábrica de Farinhas de *Peñaflor* (Sevilha, Espanha)<sup>1</sup>**

**Ruins and Urban Imaginaries: Cachoeira Paulista Railway Station (São Paulo, Brazil) and Peñaflor Flour Factory (Seville, Spain)**

Enviado em: 30-09-2025

Aceito em: 13-01-2026

**Renata R. Allucci<sup>2</sup>**  
**Maria Cristina da Silva Schicchi<sup>3</sup>**  
**Enrique Larive López<sup>4</sup>**

### **Resumo**

Os vestígios materiais de patrimônios industriais constituíram-se em um vasto campo de estudos que suscita questionamentos sobre a validade de sua permanência e por quem e para quem devem ser conservados, principalmente quando se transformaram em ruínas. Seleccionadas para este estudo, a Estação Ferroviária de Cachoeira Paulista, localizada no Vale do Paraíba paulista, e uma antiga fábrica de farinhas em *Peñaflor*, na região de Andaluzia, Espanha, são exemplos de espaços pós-industriais vazios e abandonados pelas instituições públicas e privadas. Ambas as edificações, importantes em seus territórios, possuem significado para além de sua materialidade e fazem parte de um conjunto de imaginários urbanos nessas cidades. Com a análise histórica de ambas, aliada à investigação das novas necessidades urbanas dos territórios em questão, foi possível avaliar e refletir sobre instrumentos que poderiam torná-las visíveis para as comunidades envolvidas, promovendo sua proteção e gestão ativa e sustentável.

**Palavras-chave:** patrimônio industrial, ruínas, imaginários urbanos.

### **Abstract**

The material remains of industrial heritage have become a vast field of study that raises questions about the validity of their permanence and by and for whom they should be preserved, especially when they have turned into ruins. Selected for this study, the Cachoeira Paulista Railway Station, located in the Paraíba Valley in São Paulo, and a former flour factory in Peñaflor, in the Andalusia region of Spain, are

<sup>1</sup> Esse artigo é resultado de pesquisa realizada com financiamento do CNPq (proc. 401531/2022-8).

<sup>2</sup> Pesquisadora, doutora, e-mail: [alluccirenata@gmail.com](mailto:alluccirenata@gmail.com)

<sup>3</sup> Professora titular e pesquisadora da Escola de Arquitetura, Artes e Design, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, doutora, e-mail: [cristina.schicchi@puc-campinas.edu.br](mailto:cristina.schicchi@puc-campinas.edu.br)

<sup>4</sup> Professor Contratado Doutor e investigador da Escola Técnica Superior de Arquitetura da Universidade de Sevilha. Coordenador da Rede Laboratório Ibero-Americano de Paisagens Históricas da Produção, doutor, e-mail: [elarive@us.es](mailto:elarive@us.es)

examples of post-industrial spaces left vacant and abandoned by both public and private institutions. Both buildings, significant within their territories, carry meaning beyond their materiality and are part of the urban imaginaries of these cities. Through the historical analysis of both sites, combined with an investigation of the new urban needs of these territories, it was possible to evaluate and reflect upon instruments that could render them visible to the communities involved, thereby promoting their protection as well as their active and sustainable management.

**Keywords:** Industrial heritage, Ruins, Urban imaginaries.

## **Introdução**

Ruínas industriais provocam reflexões sobre a finitude, o abandono e a passagem do tempo. Deixam cicatrizes em espaços antes habitados, usados, utilizados.

Quando extintos seus usos originais, as edificações em ruínas possibilitam práticas que desafiam os limites com que antes eram entendidas. Fábricas perdem a organização, a rigidez e a regulação espacial; estações de trem se fixam sem ter o movimento como ordenador de sua existência. Sem os códigos normativos que as regiam, se oferecem como espaços de liberdade, de imaginação e, até, de transgressão (Marti, 2017).

Em uma definição objetiva, ruína industrial é uma “estrutura imóvel produzida pela tecnologia humana que foi abandonada e, por não se encontrar fisicamente íntegra, está incapacitada de desempenhar a função para que estava destinada” (Brito-Henriques, Morgado, Cruz, 2018, p. 117).

As ruínas e os locais onde se encontram, em geral abandonados, pressupõem, para o senso comum, lugares vazios e inertes. Ou, ainda, locais “que as sociedades sobreacumulam de passado (memórias do que foram) e de futuro (sonhos do que podem vir a ser), mas que suprimem do presente” (Brito-Henriques, 2019, p. 10). Com isso, têm instigado questões diversas, estabelecendo um espaço de troca em que o passado, o presente e o futuro podem ser vistos juntos e em diálogo mútuo. A preservação e a transformação das ruínas possibilitam sua reutilização criativa, que vai além de um simples exercício de transformação física do espaço ou mudança de uso (Larive López, 2017).

Permitir experiências nesses espaços é reavivar gestos, mobilidades, deslocamentos; é instituir uma nova relação da ruína com a cidade, com os moradores, com os trabalhadores que as habitaram um dia. As ruínas contribuem para a criação de uma nova memória para esses locais, muitas vezes fundamentais para as cidades que as cercam. Não uma memória oficial, mas uma memória reativada e ressignificada sobre as marcas impressas pelo patrimônio em ruínas e sobre o que ele representa, hoje, simbolicamente.

Ao lado dessas memórias, surge uma perspectiva de compreensão dessas ruínas a partir dos imaginários urbanos, como chave para entender processos culturais e de comunicação que permeiam as cidades. De acordo com Lindón, Hiernaux e Aguilar (2006, p. 18),

os imaginários urbanos tentam interpretar questões como, por exemplo, como foram construídas as imagens (mutantes ao longo da história) que se faz das sociedades, e seus indivíduos em particular, da cidade e/ou seus fragmentos (bairros, colônias...); como essas imagens são mobilizadas na vida prática e se tornam “realidade”. Assim, abre-se uma perspectiva inovadora, nutrida pela subjetividade, mas em diálogo com outras dimensões da vida urbana, como, por exemplo, a materialidade dos lugares, as chamadas formas espaciais, às vezes duradouras e outras efêmeras.

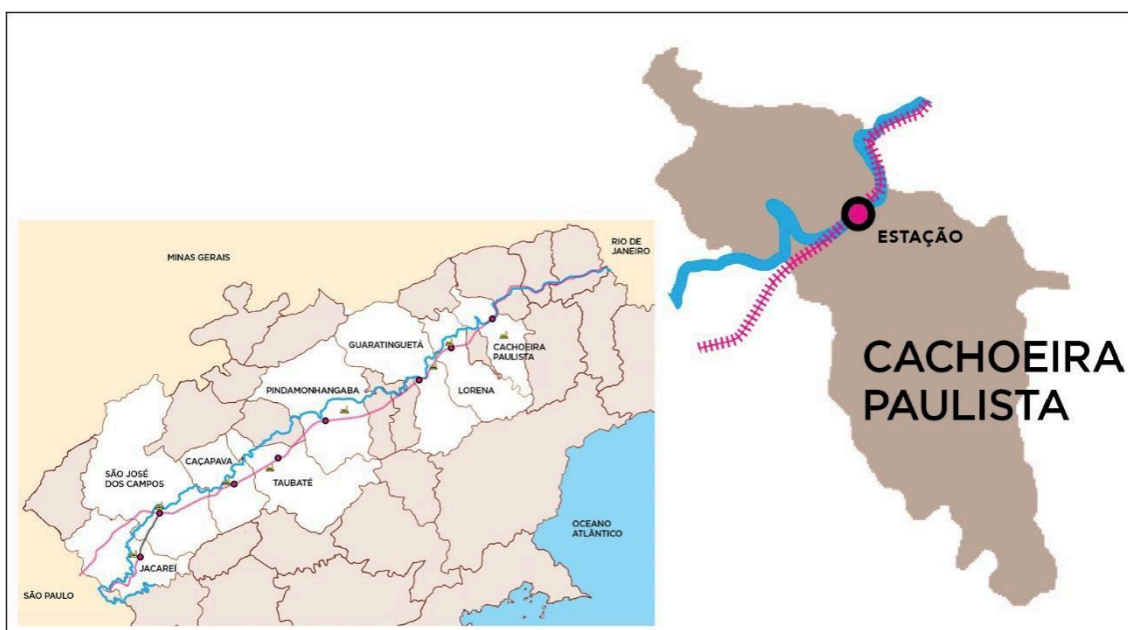
As ruínas podem ser entendidas como imagens dessa fragmentação e efemeridade que fazem parte das cidades. Como exemplos, são objetos desta pesquisa as cidades de Cachoeira Paulista (São Paulo, Brasil) e *Peñaflor* (Andaluzia, Espanha) e, especificamente as ruínas da estação ferroviária de Cachoeira Paulista e as ruínas de uma antiga fábrica de farinha em *Peñaflor* em seus ricos contextos patrimoniais, sociais, urbanos e paisagísticos.

A Estação Ferroviária de Cachoeira Paulista e a Fábrica de Farinhas e Tecidos de Juta Sánchez Pastor de *Peñaflor* carregam, em comum, a importância que tiveram para suas respectivas cidades enquanto equipamentos produtivos, a monumentalidade de seus edifícios, de grande visibilidade nas paisagens e a proximidade aos rios – *Guadalquivir* para a fábrica de farinhas e Paraíba do Sul para a estação ferroviária – que funcionaram como esteio para suas implantações. Os valores histórico e arquitetônico permitiram que ambas fossem reconhecidas como patrimônio a ser protegido, o que provoca a indagação sobre o valor das ruínas, o custo de sua manutenção, a apropriação desses espaços por novos grupos e o lugar do patrimônio

industrial em cidades de pequeno e médio porte. Seus valores imateriais e sociais permitem compreender que lugar ocupam, ainda hoje, nos imaginários de seus cidadãos.

Cachoeira Paulista localiza-se no Vale do Paraíba, na porção leste do estado de São Paulo (Fig. 1). Sua população residente estimada é de 32.534 habitantes (IBGE, 2025). Existindo como povoação desde os finais de 1780, foi elevada à cidade em 1895. Pelo órgão de preservação estadual Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico), tem apenas dois bens tombados: a edificação da Escola Estadual Dr. Evangelista Rodrigues e a própria Estação Ferroviária.

Figura 1. Mapa do Vale do Paraíba Paulista. Em destaque, diagrama de Cachoeira Paulista, com o Rio Paraíba do Sul, a via férrea e a estação.



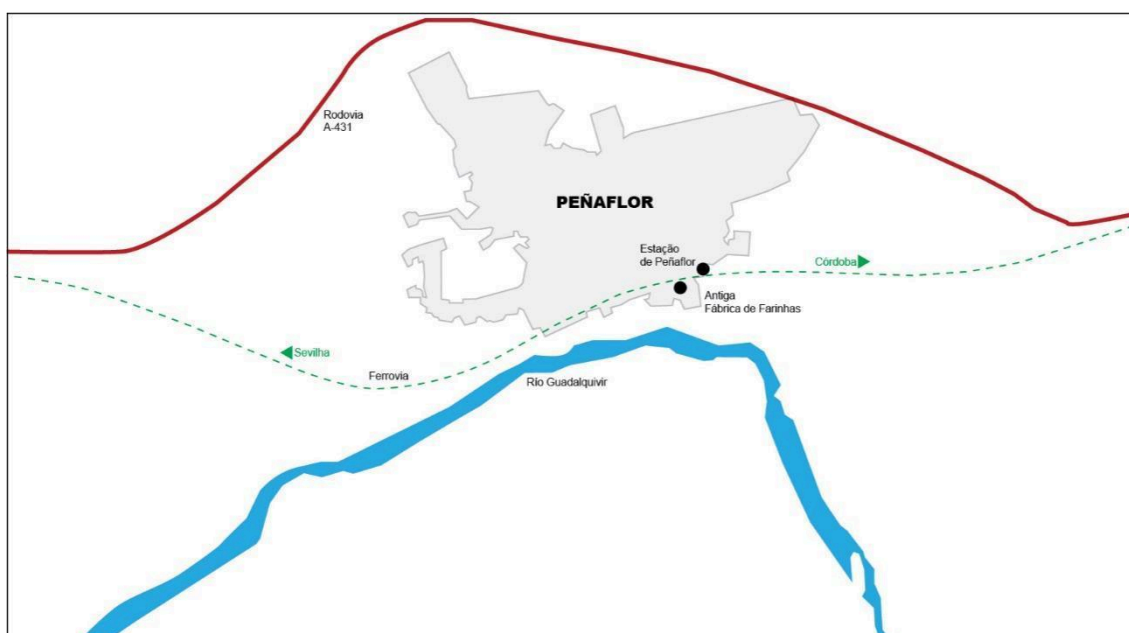
Fonte: Elaborada pelos autores, 2025.

Por sua vez, *Peñaflor* é o último município sevilhano localizado às margens do Rio *Guadalquivir*, situado nos limites da província de Sevilha, na fronteira com Córdoba. Seu distrito municipal se estende desde as planícies do *Guadalquivir* até os

primeiros contrafortes das montanhas da Serra Morena em Sevilha, em direção ao norte (Fig. 2). Sua população, em 2024, era de 3.662 habitantes<sup>5</sup> (SIMA, *on-line*).

De acordo com o *Guia Digital del Patrimonio Cultural de Andalucía* (IAPH, *on-line*), *Peñaflor* tem 48 bens imóveis, dos quais 7 são protegidos; 28 bens móveis, dos quais 22 são protegidos e 1 bem imaterial não protegido.

Figura 2. Diagrama de *Peñaflor*, província de Sevilha, Andaluzia. Destaque para o Rio *Guadalquivir*, a via férrea e a fábrica de farinhas.



Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

## Ruínas industriais: de que falam, para quem falam?

*Quem não sente ainda grande emoção ao passear por áreas industriais abandonadas, fábricas desocupadas, ou portos onde gruas enferrujam, ou por estações desativadas? Uma emoção estranha, uma vez que não está necessariamente relacionada, como frequentemente se acredita, à nostalgia de uma outra época.*

*Henri-Pierre Jeudy (2005, p. 25)*

<sup>5</sup> Note-se que, em termos comparativos, Cachoeira Paulista com 32.534 habitantes, considerada um Centro de Zona (cidade pequena), segundo critérios do IBGE no Brasil, não é equivalente a *Peñaflor* com 3.662 habitantes, considerada um *pueblo*, segundo o Instituto Geográfico Nacional (IGN) na Espanha.

Para Edensor (2005, p. 125, tradução nossa), as temporalidades das fábricas em ruínas são múltiplas, pois evocam histórias, memórias, significam produtos obsoletos, carregam os cronogramas do passado e “testemunham as temporalidades naturais impostas pela decadência e os ciclos de vida ecológicos de formas de vida não humanas”. No entanto, segue o autor, “as ruínas não evocam apenas o passado. Elas contêm um presente imóvel e aparentemente adormecido e também sugerem presságios, apontando para o apagamento futuro [...]”.

Essa convivência entre tempos diante de algo que, a princípio, evoca um saudosismo, seria o que Boym (2017, p. 154) definiu como “nostalgia prospectiva”, em que “as fantasias sobre o passado, determinadas pelas necessidades do presente, têm um impacto direto nas realidades do futuro”.

As reminiscências trazidas pelas ruínas industriais, sejam elas materiais ou intangíveis, refletem uma ligação corporificada por seus antigos usuários com o mundo do trabalho, seja ligado à ferrovia ou à geração de produtos e, ainda, remetem às lembranças dos elos de sociabilidade possibilitados tanto pela fábrica como pela estação, onde “o lugar se torna portador e o gatilho da memória” (Dolff-Bonekämper, 2017, p. 70).

Estas ruínas falam, então, dessas temporalidades? Falam para as comunidades do entorno? Suas presenças no tecido urbano referem-se não apenas ao passado, mas o fato de terem permanecido como edificações em ruínas por décadas – nos casos aqui apresentados – suscita indagações sobre seus papéis nas esferas social, governamental e patrimonial. O que se depreende, em certas situações, é que a legitimação oficial desses patrimônios termina por enredá-los de forma a dificultar passos seguintes, sejam eles na direção de sua conservação ou da sua demolição.

As ruínas industriais tratadas nesta pesquisa são remanescentes da atividade industrial, dos processos de produção e transporte, cujo “reconhecimento dos seus valores e atributos patrimoniais, o estudo dos seus testemunhos materiais e imateriais e a gestão ativa envolvida com as comunidades” (Schicchi et al, 2024, p. 9) tornam-se essenciais para pensar novos usos e para uma integração efetiva aos territórios em que se encontram.

E, ainda, ao pensar sobre as ruínas, emerge a “uma possibilidade de reflexão a partir do que permanece, do que está diante dos nossos olhos. Tratam-se de processos abertos ao nosso imaginário, em que as atribuições de significados são constantes” (Lombardi, 2024, p. 167).

Portanto, a presença dessas ruínas é uma constante lembrança no espaço que permite sua contemplação em um fluxo temporal não linear, deslocamentos, memórias, devires, potencialidades no presente que indagam sobre o futuro, reconstruindo imaginários urbanos e sociais. São, em essência, patrimônios locais (Prats, 2005).

### **Estação Ferroviária de Cachoeira Paulista: características distintivas e tombamento**

*Agora, com o avanço das estradas de rodagem e o império do automóvel, já desde algum tempo, a veneranda estação entrou em decadência. Não queremos censurar ninguém, mas dá a impressão de que ser não for tomada uma providência, a veremos em ruínas.*

*Trecho de carta do Prefeito de Cachoeira Paulista ao Condephaat, 1977.*

Em uma das primeiras tentativas de unir São Paulo ao Rio de Janeiro, iniciou-se, em 1852, a construção da Estrada de Ferro Pedro II, que deveria sair do Rio chegando até Cachoeira Paulista. Produtores de café, insatisfeitos com essa solução, reuniram-se para criar a Companhia São Paulo-Rio de Janeiro, cujos trabalhos iniciaram em 1873. Seu traçado, saindo de São Paulo, passava por Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena e Cachoeira Paulista, atravessando o Vale do Paraíba paulista.

O primeiro edifício da estação de Cachoeira Paulista, construído em 1875, praticamente às margens do Rio Paraíba do Sul, foi considerado modesto para a posição estratégica que a cidade obteve com a construção da ferrovia. Como estação terminal da ferrovia que vinha da capital do Império, nela era realizada a baldeação de mercadorias, utilizando, inclusive, parte do transporte fluvial, uma vez que as estradas, a da Companhia São Paulo-Rio de Janeiro e a D. Pedro II, foram construídas com bitolas diferentes. Posteriormente, em 1890, as duas estradas seriam encampadas pelo governo da União formando a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB).

A segunda edificação, obra do engenheiro Newton Bennaton, foi construída em 1877. Durante o período do café, quando ainda havia transporte de passageiros, a



estação foi “depósito regional da produção e seu exportador para a Corte, que lhe valeram dimensão excepcional” (Condephaat, 1977, fl. 12) e foi descrito que

de sua implantação entre as águas do Paraíba e o núcleo urbano resultou uma conformação urbanística também peculiar: o acesso de pedestres ao edifício. Investida num modelo de estação-ilha, os trilhos margeiam as suas duas longas fachadas e a ligação direta com o traçado das ruas, ou seja, com a cidade, é dificultada pela necessidade de transposição da linha férrea e por pequeno muro com gradil em extensão ainda maior que o edifício, pois pretende separar toda a área reservada aos equipamentos da ferrovia (Bem, 1998, p. 347).

Por sua dupla função, como estação terminal e de transferência entre as duas ferrovias, seu programa arquitetônico combinou serviços de administração, comunicações e bilheterias; trânsito e acomodação de passageiros, bagagens e cargas; alojamento eventual para passageiros; recepção e remessa de volumosas cargas. Do conjunto ferroviário faziam parte grandes armazéns, casa do chefe da estação, caixas d’água, pátio de manobras, girador, carvoeira, área de tráfego e trilhos de passagem (Bem, 1998).

O edifício da estação possui volume alongado e retangular, com 275 metros de comprimento e possui estilo eclético, “imposto às soluções de arquitetura, característico e via de regra, adotado nas obras e empreendimentos da época”. Esse “centro ferroviário favoreceu a passagem pela cidade de contingentes de população, artistas e artífices que contribuíram sobremaneira para o peculiar ambiente urbano de Cachoeira Paulista” (Condephaat, 1977, fl. 22-23).

Esta monumentalidade do edifício e a importância estratégica de sua localização fez com que a estação fosse símbolo de opulência, associada à prosperidade do café. Este imaginário perdurou para que cachoeirenses e outros usuários vissem, inclusive nas ruínas, essa grandiosidade, mesmo que a duração daquele período tenha sido breve. A edificação destaca-se das demais estações do ramal, que são edifícios mais modestos, sem detalhes arquitetônicos expressivos.

A estação de Cachoeira Paulista, assim como tantas outras, teve papel de destaque na sociabilidade de seus moradores, pois não se limitou a ser local de embarque e desembarque, tornando-se ponto de referência da cidade, de reunião de pessoas, sendo ambiente de união social e cultural.

Em 1977, quando a ferrovia completava 100 anos de sua inauguração, prevendo que o descuido para com a edificação da estação levaria a um consequente



estado de ruínas, a Prefeitura de Cachoeira Paulista pediu auxílio ao órgão de preservação estadual, Condephaat, para sua reforma. A esta solicitação, o Condephaat respondeu que não era atribuição do órgão zelar por “imóveis que nem sequer são objeto de tombamento” (Condephaat, 1977, fl.8).

Segundo consta no processo do Condephaat (1977, fl. 15), à época da tramitação de seu tombamento, a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) – que desde 1969 era proprietária da linha – pretendia demolir a edificação e construir uma nova, mais moderna e aparelhada. A municipalidade, no entanto, respondeu que havia terreno suficiente para uma nova construção, sem que houvesse necessidade de derrubar a estação original.

Em 1998, o transporte ferroviário de passageiros entre São Paulo e o Rio de Janeiro foi desativado. Com a posterior concessão da linha à MRS Logística, empresa privada, restou apenas a operação do transporte de cargas, mas sem paradas nas estações do Vale do Paraíba paulista.

Assim, mesmo não possuindo “excepcionais qualidades ou méritos artísticos e de arquitetura, constitui significativo testemunho do processo de ocupação e desenvolvimento da região paulista do Vale do Paraíba, que tão relevante papel representou na formação social, econômica e cultural do Estado de São Paulo” (Condephaat, 1982, fl. 23), o que levou à efetivação do tombamento estadual da Estação Ferroviária de Cachoeira Paulista, no Livro de Tombo Histórico, em abril de 1982, foi ser um “edifício ferroviário de valor ambiental e histórico” (Condephaat, 1982, fl. 32).

Após a desativação da plataforma, foram várias as tentativas de recuperação da edificação. Em um primeiro momento, a temática recaiu sobre sua consolidação como edifício significativo e a viabilização do uso do espaço em que ele se encontra. Entretanto, pela dificuldade de tratar a questão, o edifício começou a entrar em decadência física, apresentando os primeiros sinais de arruinamento. Foram, então, abertas e, em seguida, fechadas diversas licitações para estudos preliminares e projetos básicos para sua restauração. Vários órgãos públicos estiveram envolvidos com a questão, como a Secretaria do Patrimônio da União e o Ministério da Economia (Jornal Atos, 2022). Vários prefeitos e vereadores, governantes de turno da cidade,

estiveram comprometidos com o assunto, enquanto a população fez abaixo-assinado para a reforma da estação.

Seu uso também contemplou vários programas, como sede de um centro de cultura, de uma biblioteca e do Museu Nacional dos Ferroviários, com a proposta de transformar a estação em um dos pontos turísticos da cidade (Jornal Atos, 2015), o que configuraria, mais uma vez, o uso atribuído ao patrimônio voltado para a exploração turística. Contudo, a despeito destas ações, com o passar dos anos, mesmo sendo um bem protegido, a estação se converteu em ruína (Fig. 3).

Figura 3. Ruínas da Estação Ferroviária de Cachoeira Paulista.



Fonte: Acervo da pesquisa, 2022.

**A Fábrica de Farinhas e Tecidos de Jute Sánchez Pastor de *Peñaflor*; patrimônio industrial andaluz**

Os vestígios do que foi a Fábrica de Farinhas e Tecidos de Juta situam-se na cidade de *Peñaflor*, na província de Sevilha, Espanha. Sua localização no meio do caminho entre duas importantes cidades de Andaluzia – Sevilha e Córdoba – contribuiu para a implantação da fábrica nessa cidade, que contava com uma rede de estradas que garantia tanto a chegada da matéria-prima quanto a posterior distribuição da farinha aos seus destinos (Carmona Huelva e González Sánchez, 2015).

*Peñaflor* era um cenário excepcional para o edifício da fábrica: às margens do Rio *Guadalquivir*, de onde retirava a força motriz para a moagem (IAPH, *on-line*) e próximo à linha ferroviária Sevilha-Córdoba, como um centro de comunicações.

Como apontam Carmona Huelva e González Sánchez (2015), a obra esteve a cargo do engenheiro Luís Ricot e sua construção ocorreu entre 1870 e 1878, promovida por Eugenio e Felipe González de la Peña, seus primeiros proprietários, que a denominaram Fábrica de Farinha Sobrinos de Peña y Primo. Ocupando um terreno de 4.214 m<sup>2</sup>, o edifício apresentava estilo racionalista e atendia a diversas funções como fábrica de produção de farinhas, fábrica de tecidos de algodão, seção de urdidura, central de eletricidade, plataforma de acesso, laboratório de análises de matérias primas, túnel e oficinas, com três pisos na parte dianteira e cinco na parte posterior, devido ao desnível do terreno (Fig. 4).

Figura 4. A primitiva fábrica de farinhas em *Peñaflor*, s/d.



Fonte: La Memoria del Cuco.

<http://lamemoriadelcuco.blogspot.com/2015/05/trabajando-por-la-historia-la-fabrica.html>

Sua construção causou grande expectativa no município e proporcionou emprego a uma centena de famílias. A população de *Peñaflor* era majoritariamente dedicada aos trabalhos agrícolas e parte dela, ao ser incorporada ao sistema de produção de farinha, encontrou novas possibilidades de especialização laboral (Carmona Huelva e González Sánchez, 2015).

A fábrica, desde então, era uma referência para o município, não apenas pela atividade que ali se desenvolveu, mas também por representar um importante legado, reunindo parte da história e das experiências trabalhistas e humanas da época (López, 2013).

Em 1908, os herdeiros da família González de la Peña venderam a fábrica para a família López Quesada, de Córdoba, que a alugou para um Corpo de Intendentes do Exército, que assumiu sua administração, fornecendo farinha para



várias partes da Espanha e do Marrocos. No início dos anos 1920, os irmãos Gregorio, Andrés e Epifanio Sánchez Pastor adquiriram a fábrica (López, 2013).

Em 1924, o edifício sofreu um incêndio e, dois anos depois, a fábrica estava reconstruída, erguendo-se um novo edifício com a mesma planta, mas elevado a uma altura total de seis pavimentos, além da reforma da central de energia localizada no rio, transformando a energia hidráulica em elétrica. A obra foi viabilizada pelos irmãos Sánchez Pastor (Carmona Huelva e González Sánchez, 2015).

Na década de 1960, outra situação contribuiu para o declínio do funcionamento da fábrica, quando

o fluxo do rio mudou drasticamente e, com isso, seu curso foi reconfigurado, deixando de passar pela represa da fábrica e, assim, sua produção foi desaparecendo, devido à impossibilidade de atendê-la novamente por meio de outras fontes de energia. Isso marcou o início do abandono e da deterioração da peça arquitetônica que permanece até hoje (Ríos Jiménez, 2015, *on-line*, tradução nossa).

A fábrica permaneceu em atividade até 1963 e sua estrutura se manteve praticamente intacta por quase 20 anos, até 31 de dezembro de 1980, quando um incêndio a atingiu pela segunda vez e seu telhado foi arrasado. Desde então, a destruição e os saques contínuos agravaram sua situação, ampliada pelo desabamento de alguns pilares e de lajes de vários andares. (Solís López, 2013).

Para Sobrino Simal (1998, p. 72-73), esta fábrica em *Peñaflor* é “um edifício industrial de extraordinário interesse para conhecer a evolução dos sistemas construtivos industriais em Andaluzia”. Para o autor, a construção interessa “além de seu valor arquitetônico, porque é uma tipologia rara na arquitetura industrial da Andaluzia, ou seja, a prototípica fábrica de andares”. Mas, em 1980, o edifício principal sofreu novo incêndio, além das constantes depredações de vários elementos de construção.

Além de modelo de edificação industrial, a fábrica foi local de relações trabalhistas que envolveram toda a comunidade de *Peñaflor*, em especial as mulheres, que eram maioria nas atividades de fiação, quando a fábrica se converteu em fábrica de tecidos, a partir de 1936 (Carmona Huelva e González Sánchez, 2015). As atividades industriais em Andaluzia foram essenciais para o desenvolvimento de comunidades

como *Peñaflor* e seus vestígios são fundamentais para conhecer a identidade coletiva atual (Reina Benjumea, 2015).

Ao final dos anos de 1980, um projeto para a construção de uma nova linha ferroviária de alta velocidade Madri-Sevilha (AVE) previa a desapropriação e a demolição da fábrica. Porém, o processo foi paralisado em decorrência da proximidade do edifício da fábrica de farinha com o sítio arqueológico da Cidade Romana de Celti, que estava em vias de ser declarado Bem de Interesse Cultural, o que levou à conscientização e à mobilização dos cidadãos locais em defesa do valor histórico e patrimonial do complexo fabril, indo além da escala municipal, pois foi reconhecido como um expoente excepcional e único do patrimônio histórico industrial da Andaluzia (Contreras Cabrera, 2023). Porém, apesar de sua manifestada importância, a edificação encontra-se em ruínas (Fig. 5).

Figura 5. Ruínas da Fábrica de Farinhas e Tecidos de Juta de *Peñaflor*



Fonte: Acervo da pesquisa, 2023.

### Experiências e manifestações nas ruínas industriais

Ao buscar pelo resgate e utilização das ruínas industriais, espera-se que desempenhem funções que, na maior parte dos casos e como primeira alternativa, abriguem atividades culturais e turísticas, desde que oficialmente instituídas pelos órgãos autorizados. Oliveira (2019, p. 47), ao lançar a pergunta “o que nos pode oferecer um terreno ou um edifício abandonado?”, explicita que, antes de soluções perenes, está-se buscando potenciais. Em suas reflexões,

ruínas urbanas e espaços vacantes, fragmentos heterogêneos que reclamam a descoberta dos seus valores; lugares desprovidos de função e sem nome que não se reconhecem em categorizações canônicas, espaços residuais onde confluem a instabilidade de distintos tempos; naturezas híbridas, resistentes, que resultam de cruzamentos improváveis... Na perspectiva que aqui colocamos, o que nos parece realmente significativo é a condição de disponibilidade e indecisão que nos oferecem e, com ela, a possibilidade de se revelar as qualidades urbanas de fragmentos da cidade mal amados porque não encaixam nos modelos estabelecidos. Um olhar atento a manifestações outras que não as canônicas permite redescobrir valores de uso que, de uma forma geral, não são considerados importantes à vida cidadina (Oliveira, 2019, p. 47).

Estariam, deste modo, abertas às experimentações, materializando oportunidades, experiências, com liberdade e criatividade.

Ambas as edificações, a estação e a fábrica de farinhas, estão recobertas por pixações e alguns grafites, formas distintas de arte urbana realizadas em espaços públicos. O grafite, geralmente realizado com autorização, traz imagens para a cidade, enquanto a pixação é uma maneira de protesto, chamando a atenção para as desigualdades sociais e a exclusão de determinados grupos (Amaral, 2023).

Estas manifestações, geralmente, são entendidas como arte marginal, pelas condições de clandestinidade e anonimato de sua realização. Este caráter marginal está, também, relacionado com a apropriação dos espaços intersticiais, dos lugares vazios e esquecidos, convertendo-se em manifestações políticas, reivindicativas, sociais ou expressões cotidianas (Brunel, 2017) e pela falta de conectividade desses espaços com centralidades urbanas, o que os tornam, quase sempre, estigmatizados e periféricos.

Esse fenômeno que nos interessa (e apaixona) já havia sido um tema prioritário para os fotógrafos urbanos na década de 1970, com uma sensibilidade distinta que implementava um olhar diferente sobre o urbano, sobre espaços vazios e abandonados, nos quais já haviam ocorrido uma série de eventos. Meneguello (2021,



p. 23) reforça que “a fotografia e o cinema<sup>6</sup> buscaram, no tempo presente, investir no fenômeno do imaginário das ruínas. Nesse esforço, ressignificam as ruínas industriais, os canteiros de obras e as áreas urbanas abandonadas como lugares carregados de afetos e emoções”.

Para o estudo dos imaginários sociais, um dos caminhos relevantes é “estabelecer de que modo cada coletividade, definida por limites comuns, construindo seus próprios signos, elabora a imagem a que se refere”, pois esses códigos “confirmam sua imagem cultural, seu caráter identificatório, seus imaginários sociais” (Silva, 2014, p. 85).

Pelo seu isolamento, a estação e a fábrica de farinhas são locais de fácil acesso, praticamente sem vigilância e, por isso são, muitas vezes, utilizados para ações ilícitas, atos transgressores e abrigo de pessoas em situação de rua. São usos que podem ser entendidos uma vez que

os espaços urbanos abandonados têm uma especial aptidão para o acolhimento de práticas de grande informalidade que contrariam o caminho em direção a um urbanismo cada vez mais formatado por processos de regulação e de exigentes processos de validação. As ações pensadas para os espaços urbanos abandonados permitem testar a incorporação e consideração de práticas menos convencionais ou até mesmo subversivas, contribuem para legitimar apropriações e usos sociais informais, e refletir sobre a sua relação com a restante cidade (Cavaco et al., 2019, p. 65).

As ruínas das edificações também são atravessadas pela vegetação, pelas adições e supressões do tempo (Simmel, 1998), fazendo surgir novas configurações em que a natureza se incorpora ao construído, esculpindo uma nova obra cujo valor estaria, justamente, em seu estado de ruína. Porém, nos dois casos apresentados, o valor patrimonial das edificações não está em suas ruínas, tornadas assim justamente pela má conservação, pelo abandono e pela má gestão do bem. Para Beiguelman (2015, *on-line*)

a ruína evoca a presença e a passagem do tempo na arquitetura. Isso, em uma cultura do descarte e da velocidade como a nossa, faz com que as ruínas do século 21 apareçam como um horizonte de resistência. Atraem, cada vez mais, artistas,

---

<sup>6</sup> Em *Peñaflor*, dois curta-metragens (*El Nudo de Escher* e *La Patrulla Perdida*) realizados nas ruínas da fábrica afirmam essa relação com a arte. A estação de Cachoeira Paulista também é cenário de diversos vídeos sobre ferrovias e sobre ruínas, com farta utilização de drones, que atestam a grandiosidade da edificação.

arquitetos e pensadores, colocando em jogo um imaginário muito distinto do silêncio melancólico das ruínas românticas.

Diferentemente das ruínas românticas ou pitorescas, “o imaginário moderno das ruínas permanece consciente do lado obscuro da modernidade” (Huyssen, 2014, p. 99) com os inevitáveis danos do tempo. Ou, em outras palavras, “as ruínas antigas pediam que o tempo parasse e que sua história fosse contada; as ruínas modernas cedem ao seu colapso e não dizem nada além de catástrofe e abandono” (Tornatore, 2022, p. 140, tradução nossa).

A estação e a fábrica atravessaram metade do século XX e parte do XXI em processo de deterioração, sem que houvesse, para ambas, planejamento para reconstrução, reforma e, nem mesmo, para demolição. As estruturas edilícias pairam no território em um estado de suspensão e apenas se entrevê o que serão no futuro. Não se vislumbrou, para elas, a possibilidade de diversas experiências urbanas que esses espaços de abandono exercem, como áreas de revitalização e reativação, como indica Solà-Morales (1996, p. 187) “vazio, portanto, como ausência, mas também como promessa, como encontro, como espaço do possível, expectativa”.

### **Um futuro para as ruínas**

Ainda que os casos de Cachoeira Paulista e *Peñaflor* façam parte de um sem número de edificações industriais nas mesmas condições, não deixa de surpreender como a estação e a fábrica de farinhas foram abandonadas por décadas, o que parece uma contradição já que, supostamente, estariam protegidas pelos órgãos de preservação de seus respectivos países. Esta situação motivou e tornou possível uma análise conjunta dessas ruínas, pela aproximação de suas condições patrimoniais e dos tratamentos similares dados a elas ao longo do tempo e por participarem dos imaginários de seus cidadãos tanto na condição anterior quanto como ruínas atuais.

Ao promover as proteções patrimoniais das edificações, elas estariam, em teoria, designadas à conservação. No caso brasileiro, o tombamento significa “um conjunto de ações realizadas pelo poder público com o objetivo de preservar, por meio da aplicação de legislação específica, bens de valor histórico, cultural, arquitetônico,

ambiental e também de valor afetivo para a população, impedindo que venham a ser destruídos ou descaracterizados” (Prefeitura de São Paulo, *on-line*). No caso andaluz,

levantado como um valor patrimonial, esse edifício que surgiu como um corpo estranho em um contexto histórico e geográfico aparentemente pouco propício, manteve um significado excepcional para *Peñaflor* do ponto de vista econômico, de emprego e de modernidade [...] Trata-se de um edifício valorizado na atualidade como um elemento digno de revalorização como recurso cultural e patrimonial, apesar de seu avançado estado de deterioração [...] (Carmona Huelva, González Sánchez, 2015, p. 189, tradução nossa).

Entretanto, as intenções e os instrumentos de preservação não foram suficientes para sustentar e amparar a materialidade das edificações. Os remanescentes dessas ruínas podem ser interpretados como retratos de períodos econômicos ultrapassados, do desmonte de dinâmicas que, a seu tempo, trouxeram benefícios financeiros, urbanos e sociais às cidades em que se inseriram. O contexto em que foram criados e suas conexões com o território, as relações com os meios de produção e formas de trabalho são essenciais para sua compreensão integral, porém são considerados, ainda, como isolados desse conjunto a que pertencem, o que enfraquece a defesa de suas permanências e de sua manutenção.

Para a estação ferroviária, a leitura de seu processo de tombamento estadual deixa ver que, apesar de entendido o contexto de sua construção na implantação da linha férrea que ligava São Paulo ao Rio de Janeiro, a edificação foi tombada como exemplar sobrevivente, desvinculado do sistema produtivo que o fez existir ou das relações com o entorno, entre elas a proximidade com o Rio Paraíba do Sul (Fig. 6).

Figura. 6. Vista aérea das ruínas da Estação Ferroviária de Cachoeira Paulista e do Rio Paraíba do Sul.



Fonte: Acervo da pesquisa. Fotografia de Vladimir Nunes da Silva, jan.2025.

Para a fábrica de farinhas, no âmbito municipal, as Normas Subsidiárias de *Peñaflor* reconheceram o valor histórico e arquitetônico do edifício e de sua fachada (Solís López, 2013). O Conselho Municipal de *Peñaflor* incluiu a fábrica no inventário de espaços urbanos de interesse e a declarou equipamento público integrado no Plano Especial do Parque *Guadalquivir* em suas Normas Subsidiárias de Planejamento Municipal, aprovadas em 1997.

O Parque será uma instalação pública composta de espaços livres complementados com outros usos públicos e terciários, incluindo atividades de turismo sustentável (Contreras Cabrera, 2023).

Para isso, a municipalidade adquiriu o terreno de 25.000 metros quadrados, parte dele ocupado pelas ruínas da fábrica, por meio de desapropriação, em um processo iniciado em 2007 e que se estendeu até 2023. Após a aquisição, foi possível tornar a fábrica um patrimônio público e abrir uma nova etapa para sua proteção e recuperação.



Se conservados, ou mesmo restaurados, ambos os edifícios poderiam fazer parte de um planejamento para sua reutilização adaptativa, entendida como um enfoque de intervenção que

possibilita a abertura de espaços desconhecidos até agora relacionados, contextualizados, valorados para o uso público, para a atividade produtiva e para as iniciativas de criação cultural, onde antes só havia ruínas decadentes, reconhecidas unicamente pelos especialistas em patrimônio industrial (Larive López, 2020, p. 346).

Isso permitiria a reintrodução dos edifícios no circuito ativo dos territórios em que se encontram, com adequações às necessidades contemporâneas e atribuição de novos usos, uma operação frequentemente utilizada para o patrimônio industrial. E, como considera Larive López (2020, p. 359), a reutilização adaptativa constitui-se em um “processo flexível onde a aprendizagem constitui uma atividade consciente e colaborativa”, sempre com a participação de comunidades locais e que “deve nascer de uma compreensão íntima e flexiva do lugar, de sua escala e de sua história”.

Figura. 7. Vista aérea das ruínas da Fábrica de Farinhas e Juta entre o Rio *Guadalquivir* e a linha férrea. *Peñaflor*, Andaluz.



Fonte: El País, maio.2023.

## Reflexões finais

Como parte constituinte das camadas de uma cidade, as ruínas podem ser entendidas como uma resistência contra o tempo, amparada pelas memórias. Sua longa permanência – como nos casos apresentados – acabam por instituir novas relações com a cidade, com os moradores, com antigos trabalhadores ou antigos usuários.

À espera de sua demolição ou reconstituição, sem objetivos definidos para um devir, são, ao mesmo tempo, locais abertos a diversas soluções, apropriações e usos temporários. Porém, nos casos estudados, não ocorreram utilizações transitórias que auxiliassem na construção de cenários possíveis para o futuro, desconsiderando ainda esse tempo transitivo, esse estado liminar, tornando as ruínas e seus entornos “fragmentos heterogêneos que reclamam a constante descoberta do seu valor, entre a monumentalização e a banalização conforme os olhares que os apreciam” (Oliveira, 2019, p. 48).

visíveis estes territórios a partir da preservação das ruínas neles existentes, é possível refletir sobre o processo que os levou a esta condição e quaisNa falta de flexibilidade para lidar com oportunidades e possibilidades de aproveitamento, os órgãos públicos, na maioria das vezes, fazem com que os planos para as ruínas fiquem atrelados ao turismo e à cultura, prescindindo da consulta à população local sobre soluções ou escolhas mais adequadas. *Peñaflor*, cujos projetos estão em andamento, já definiu que parte do uso da fábrica será voltado para o turismo. Em Cachoeira Paulista, tudo aponta para a adoção de um uso cultural para a estação.

O que move estas reflexões é que, de fato, as ruínas apresentadas não tiveram utilização em décadas. Foram poucas as apropriações por grafiteiros e pixadores, ou para encontros ocasionais e considerados ilegais. Mesmo consideradas patrimônios importantes em seus territórios, questões políticas e econômicas determinaram seu abandono e consequente arruinamento. Órgãos públicos governamentais e de preservação, parte da sociedade civil, empresas, não foram capazes de reverter a deterioração, nem de dar novos rumos às edificações ou a seus terrenos, desconsiderando significados, identidades e memórias atrelados a eles.

Em cenários que provocam por sua complexidade, patrimônios emergentes surgidos da industrialização vêm acompanhados de “uma série de desafios

ambientais, como as mudanças climáticas, a poluição, a escassez de recursos naturais e a perda de ecossistemas vitais (Sobrinho Simal, 2024, p. 62), além de pressões imobiliárias constantes. Assim, sua transformação e reconversão podem ir além de fatores estéticos, com agilidade nas decisões, e, por outro lado, com deliberações plurais e com bases sólidas, calcadas em estudos e instruções capazes de recuperar e preservar as edificações e seus significados, baseadas em questões urbanísticas, sociais e paisagísticas.

Ao pretender tornar suas potencialidades. E, ainda, entender que o imaginário é um produto coletivo que “exerce uma influência sobre a integração social”, pois pode apelar para a participação “na construção de relações não apenas físico-espaciais, mas sobretudo sociais e simbólicas” (Leite, 2015, p. 219), colaborando para transformar ruínas em potenciais espaços agregadores, cujos significados se renovam para além da materialidade.

### **Agradecimentos**

Ao CNPq, pela Bolsa de Pós-Doutorado no Exterior, no âmbito do projeto em rede "Paisagens históricas da produção: cultura, patrimônio e infraestruturas no território" CNPq nº 26/2021 (Processo 401531/2022-8).

### **Referências bibliográficas**

AMARAL, L. E. Grafite e pixação: expressões distintas de arte urbana. *Revista Píxo*, vol.1 num.1, Belo Horizonte, 2023.

BEIGUELMAN, G. Em tempos de botox urbano, ruínas se tornam espaços críticos. *Folha Ilustrada*, 20/1/2015. Disponível em: <https://m.folha.uol.com.br/ilustrada/2015/01/1577381-em-tempos-de-botox-urbanos-ruinas-se-tornam-espacos-criticos.shtml>. Acesso em janeiro/2025.

BEM, S. de. *Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas*. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1998.

BOYM, S. Mal-estar na nostalgia. *hist. historiogr.* • ouro preto • n. 23 • abril • 2017 • p. 153-165 • doi: 10.15848/hh.v0i23.1236.

BRITO-HENRIQUES, E. Introdução ou A Memória de um Projeto. In: BRITO-HENRIQUES, E., CAVACO, C., LABASTIDA, M. (editores). *Ruínas e terrenos*



vagos: explorações, reflexões e especulações. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, 2019.

BRITO-HENRIQUES, E., MORGADO, P., CRUZ, D. Morfologia da Cidade Perfurada: Padrões Espaciais de Ruínas e Terrenos Vacantes em Cidades Portuguesas. *Rev. Finis. LIII* 108), 2018, pp. 111-133.

BRUNEL, J. A. Grafite e a apropriação da arquitetura. *ArchDaily*, 2017. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/873399/grafite-e-a-apropriacao-da-arquitetura>

CACHOEIRA busca ajuda em Brasília para transformar Estação em museu. *Jornal Atos*. 10 de agosto de 2015. Disponível em: <https://jornalatos.net/regiao/cidades/cachoeira-paulista/cachoeira-busca-ajuda-em-brasilia-para-transformar-estacao-em-museu/>.

CARMONA HUELVA, C., GONZÁLEZ SÁNCHEZ, M. *La fábrica de harinas, electricidad y tejidos de Peñaflores (Sevilla)*. Samos: Editorial Sêneca, 2015.

CAVACO, C., OLIVEIRA, I., SANTOS, J. R., LABASTIDA, M. Especular. In: BRITO-HENRIQUES, E., CAVACO, C., LABASTIDA, M. (editores). *Ruínas e terrenos vagos: explorações, reflexões e especulações*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, 2019.

CONDEPHAAT. *Processo 20316/77*. Estação Ferroviária de Cachoeira Paulista. 1977-1982.

CONTRERAS CABRERA, G. A. La Fábrica de Harinas, Yute y Electricidad de Peñaflores (Sevilla). Relevancia Histórico-Patrimonial y Oportunidades de Puesta en Valor. *Comunicaciones*. IV Congreso Internacional de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública: Tránsitos por un patrimonio singular. Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía, p. 215-228, 2023.

DOLFF-BONEKÄMPER, G. Caminhando pelo passado dos outros. In CYMBALISTA, R.; FELDMAN, S.; KUHL, B. (Orgs.) *Patrimônio Cultural*. Memória e intervenções urbanas. São Paulo. Editora ANNABLUME/FAPESP, 2017.

EDENSOR, T. *Industrial ruins: spaces, aesthetics and materiality*. Oxford, Reino Unido: Berg, 2005.

EMPRESA dá início a obra de cercamento da estação em Cachoeira Paulista. *Jornal Atos*. 20 de outubro de 2022. Disponível em: <https://jornalatos.net/regiao/cidades/cachoeira-paulista/empresa-da-inicio-a-obra-de-cercamento-da-estacao-em-cachoeira/>

HAERINGER, A-S., TORNATORE, J-L. Introduction. Penser avec le Patrimoine contre le Patrimoine. In: HAERINGER, A-S., TORNATORE, J-L. (diretores) *Héritage et Anthropocène: En finir avec le Patrimoine*. Nancy: Arbre bleu éditions, 2022.

HUYSEN, A. *Culturas do passado-presente: modernismos, artes visuais, políticas da memória*. Trad. Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Contraponto, Museu de Arte do Rio, 2014.

IAPH. Guia Digital del Patrimonio Cultural de Andalucía. *Fábrica de harinas y tejidos de yute Sánchez Pastor*. Disponível em: <https://guiadigital.iaph.es/bien/inmueble/21814/sevilla/penaflor/fabrica-de-harinas-y-tejidos-de-yute-sanchez-pastor>.

IAPH. Guia Digital del Patrimonio Cultural de Andalucía. *Peñaflor*. Disponível em: <https://guiadigital.iaph.es/municipio/6131/penaflor>.

IAPH. *Qué es patrimonio inmueble*. Disponível em: [https://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/gestion-informacion/que\\_es\\_patrimonio\\_inmueble.pdf](https://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/gestion-informacion/que_es_patrimonio_inmueble.pdf).

IBGE. *Cachoeira Paulista*. 2025. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sp/cachoeira-paulista.html>

JEUDY, H. P. *Espelho das cidades*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

LARIVE LÓPEZ, E. *Espacios Frontera: paisajes en reclamación*. Tesis. Departamento de Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla. Universidad de Sevilla, 2017.

LARIVE LÓPEZ, E. Paisagens performativas: a reutilização adaptativa como recurso para o sistema complexo do patrimônio ferroviário. In: OLIVEIRA, E. R. *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar – II*. São Paulo : Cultura Acadêmica, 2020.

LEITE, J. O espaço da arquitetura e sua mediação imaginativa. In: LEITÃO, L., LEITE, J. (Orgs.). *Discutindo o imaginário: olhares multidisciplinares*. Recife: Editora UFPE, 2015.

LINDÓN, A., HIERNAUX, D., AGUILAR, M. A. De la espacialidad, el lugar y los imaginarios urbanos: a modo de introducción. In LINDÓN, A., HIERNAUX, D., AGUILAR, M. A. (coords.). *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. México: Anthropos Editorial, UAM – Iztapalapa, 2006.

LOMBARDI, K. H. Poéticas da Ruína: Zones of Exclusion – Pripyat and Chernobyl, Havana e Jardim do Ócio. In: VIEIRA, M. de P. (org.) et al. *Imagem & Ruína*. Campinas, SP: Pontes Editores, 2024.

LÓPEZ, R. La fábrica de harinas. *Revista Almenara*, nº 32, marzo, 2013 .

MARTI, S. de S. *Territórios de exceção: resistência e hedonismo em ruínas urbanas*. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2017.

MENEGUELLO, C. (Org.). *Arte e patrimônio industrial*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021.

OLIVEIRA, M. M. A Partir de Hubert Robert da Ruína como Campo Indeciso. In: BRITO-HENRIQUES, E., CAVACO, C., LABASTIDA, M. (editores). *Ruínas e terrenos vagos: explorações, reflexões e especulações*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, 2019.

PRATS, L. Concepto y gestión del patrimonio local. Cuadernos de Antropología Social, núm. 21, 2005, pp. 17-35 Universidad de Buenos Aires Buenos Aires, Argentina. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=180913910002>

REINA BENJUMEA, J. M. Prólogo. In: CARMONA HUELVA, C., GONZÁLEZ SÁNCHEZ, M. *La fábrica de harinas, electricidad y tejidos de Peñaflores (Sevilla)*. Samos: Editorial Sêneca, 2015.

RÍOS JIMÉNEZ, E. La Antigua Fábrica de Peñaflores. Propuesta de un Hotel-Balneario para su Reactivación. *AUFI – Asociación Universitaria Fabricar e Investigar*. 2015. Disponível em: <https://fabricareinvestigar.wordpress.com/2015/06/22/la-antigua-fabrica-de-penaflores-pro- puesta-de-un-hotel-balneario-para-su-reactivacion/>

SCHICCHI, M. C. S., LARIVE LÓPEZ, E. FARAH, A. P., OLIVEIRA, E. R. (orgs.). *Paisagens históricas da produção na Ibero-América: Cultura, patrimônio e infraestruturas no território*. Campinas: Splendit PUC-Campinas; Cultura Acadêmica, 2024.

SILVA, A. Atmosferas urbanas: grafite, arte pública, nichos estéticos. São Paulo: Edições Sesc São Paulo, 2014.

SIMA. Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía. *Peñaflores*. Disponível em <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/sima/ficha.htm?mun=41074>

SIMMEL, G. A ruína. In: SOUZA, J.; ÖELZE, B. (Orgs.). *Simmel e a modernidade*. Brasília: UnB, 1998.

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

SOBRINO SIMAL, SANZ, M. (eds.). *Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial 2018*. Los retos del siglo XXI. Centro de Estudios Andaluces (Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior), 2018.

SOBRINO SIMAL, J. Planejando por entre paisagens históricas da produção: o retorno ao território. Trad. Maria Cristina da Silva Schicchi. In: SCHICCHI, M. C. S., LARIVE LÓPEZ, E. FARAH, A. P., OLIVEIRA, E. R. (orgs.). *Paisagens históricas da produção na Ibero-América: Cultura, patrimônio e infraestruturas no território*. Campinas: Splendit PUC-Campinas; Cultura Acadêmica, 2024.

SOLÀ-MORALES, I. *Territorios*. Barcelona: Gustavo Gili, 1996.

SOLÍS LÓPEZ, R. Patrimonio olvidado entre hierros y hormigón. *Almenara* 32, março, 2013.

TORNATORE, J-L. Territoires d'effondrement, désastres, friches, ruine. In: HAERINGER, A-S., TORNATORE, J-L. (diretores) *Héritage et Anthropocène: En finir avec le Patrimoine*. Nancy: Arbre bleu éditions, 2022.