

COLÓQUIO

PORTO, FERROVIA & INDÚSTRIA

Livro de Resumos

27 de março de 2025

9h às 18h

Local: Universidade de Évora

Colégio do Espírito Santo

Sala 131

Comissão Científica:

Ana Cardoso de Matos (CIDEHUS-UÉ)
Domingo Cuéllar Villar (Universidad Rey Juan Carlos)
Pedro Pablo Ortúñez Goicolea (Universidad de Valladolid)
Julián Sobrino Simal (Universidad de Sevilla)
Fernanda de Lima Lourencetti (CIDEHUS-UÉ)

Organização:

Keitty de Oliveira Silva (CIDEHUS-UÉ)
Rita Policarpo Morais (CIDEHUS-UÉ)

Sessão de Abertura

9:00 às 9:30: Check-in

9.30 às 10:00: Apresentação

10:00 às 10:40

Conectividad del transporte y desarrollo urbano en África, 1880-2020

Keynote Speaker: **Daniel Castillo Hidalgo** (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria)

Moderação: **Domingo Cuellar** (Universidad Rey Juan Carlos)

RESUMO

Esta ponencia preparada por César Ducruet, Bárbara Polo y Daniel Castillo examina la dinámica conjunta de la población y la conectividad del transporte utilizando datos de panel sobre municipios africanos durante el período 1880-2020. El análisis considera la tasa de crecimiento de la población, la proximidad a los ferrocarriles y el tráfico marítimo. Los resultados de nuestra investigación arrojan luz sobre los orígenes coloniales de la asimetría espacial en el continente africano.

DANIEL CASTILLO HIDALGO

Daniel Castillo Hidalgo es doctor en Historia y profesor titular de Historia e Instituciones Económicas en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Es secretario de la Cátedra de Estudios Portuarios y Marítimos de la ULPGC. Es vocal del consejo de la Asociación Española de Historia Económica desde 2021 y actualmente su tesorero. Adscrito al Instituto Universitario de Análisis y Aplicaciones Textuales, es secretario en el Departamento de Ciencias Históricas desde 2020. Es también vocal internacional del consejo *del GIS d'Humanités et Sciences de la Mer del CNRS* (Francia) desde 2024. Compagina estas tareas con la secretaría de la Red Internacional de Puertos e Interacciones Globales, así como miembro fundador y consejero de la Red Iberoamericana de Investigación en Comunidades Portuarias. Fue secretario de la Red Científica Internacional La Gobernanza de los Puertos Atlánticos entre 2016 y 2022. Ha sido el organizador local entre otros eventos del *XIII Annual Meeting of the African*

Economic History Network (2022) y del XIV Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica (2025).

Participa y ha participado en proyectos nacionales internacionales relacionados con la historia económica, marítima y social, particularmente de África noroccidental en la etapa contemporánea. Co-autor frecuente de publicaciones con una treintena de colegas de 9 países diferentes. Sus líneas de investigación se centran en el estudio de las infraestructuras de transporte marítimo en África, con especial atención al análisis de sistemas portuarios regionales y aspectos relacionados con la organización del trabajo y la desigualdad social. Actualmente prepara un libro sobre las políticas económicas del Estado colonial en África Occidental titulado "El Desarrollo del Malestar".

Painel 1: Ferrovias e Indústrias

Moderação: **Fernanda de Lima Lourencetti** (CIDEHUS-UÉ)

11:00 às 11:20

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte y su impacto sobre la industria de Valladolid (c. 1850-1936)

Pedro Pablo Ortuñez (Universidad de Valladolid)

RESUMO

El ferrocarril desempeñó un papel fundamental en la modernización económica que experimentó España entre mediados del XIX y la Guerra Civil de 1936. Algo similar podría decirse para Valladolid, una ciudad agraria y de servicios del interior peninsular. Siendo esto así lo que resulta difícil saber es cuánto de esa modernización económica puede atribuírsele al sector ferroviario. En el caso de la economía vallisoletana, las investigaciones más recientes adelantan el despegue industrial de la ciudad a la cronología específicamente ferroviaria. Si se admite julio de 1852, en que se anunció la decisión del gobierno de hacer pasar por la ciudad la futura línea del ferrocarril Madrid-Irún, como fecha del inicio de las relaciones de la ciudad con el ferrocarril, y 1841 o 1842 como fecha del inicio de su despegue industrial, este habría que separarlo en su génesis de aquel. Por tanto, el ferrocarril por supuesto que impactó sobre la ciudad, desde muchos puntos de vista, pero no la despertó al rugir de las máquinas y al consumo de carbón. Habían sido la circulación de mercancías por el Canal de Castilla y la estratégica posición central de la ciudad en los flujos económicos regionales, los que fueron capaces de iniciar el despegue industrial. Como se expondrá, otra cosa será lo que ocurra en la ciudad a partir de 1886, donde el ferrocarril y los talleres de reparación ocuparán un lugar nuclear en su palpitar industrial.

PEDRO PABLO ORTÚÑEZ GOICOLEA

Licenciado en Filosofía y Letras y Doctor en CC. Económicas y Empresariales. Catedrático de Historia e Instituciones Económicas, disciplina en la que desarrolla su actividad docente.

Su investigación principal se sitúa en el ámbito del sistema ferroviario español antes de la nacionalización, su regulación y la historia de las empresas y el sector público. Otras líneas de investigación recientes abordan la formación técnica y el crecimiento económico, así como los años de la Transición española y el proceso de adhesión de España a la CEE. Cuenta con diversas publicaciones en libros y revistas especializados, y participaciones en numerosos congresos nacionales e internacionales sobre esas parcelas.

Ha realizado estancias de investigación en *London School of Economic* y en *l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales* (París). Es vicepresidente del Consejo de la *International Railway History Association*. Vocal del Consejo de Gobierno de la Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria, coeditor del Consejo de Redacción de la Revista *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* y miembro del comité asesor de Ediciones Universidad de Valladolid.

En la actualidad es director del Departamento de Fundamentos del Análisis Económico e Historia e Instituciones Económicas de la Universidad de Valladolid.

11:20 às 11:40

Ferrocarril, recursos naturales e industria: una relación territorial y patrimonial en la era industrial

Julian Sobrino Simal (Universidad de Sevilla)

RESUMO

En la aurora del siglo XIX, cuando las primeras locomotoras comenzaron a trazar sus rutas sobre un mundo aún dominado por el ritmo pausado de los carruajes y las caravanas, pocos imaginaron la magnitud del cambio que traería el ferrocarril. Lo que en un principio se concibió como un método más eficiente para el transporte de carbón desde las minas hasta los puertos y fábricas, pronto se convirtió en la columna vertebral de la revolución industrial. El ferrocarril no solo redujo drásticamente los tiempos de viaje y de transporte de mercancías, sino que alteró la configuración del espacio y las relaciones económicas, facilitando una integración sin precedentes entre las zonas de extracción de recursos, los centros de producción y los mercados de consumo.

Pero las líneas ferroviarias no surgieron de manera arbitraria. Su trazado respondía a una lógica territorial dictada por la localización de los recursos naturales y las dinámicas

productivas de la industria. El carbón y el hierro, esenciales para la siderurgia y la mecanización, determinaron la construcción de redes ferroviarias que conectaban minas con altos hornos y fundiciones. En paralelo, la agricultura y la ganadería encontraron en el tren un aliado que posibilitó la distribución de cereales, carne y productos perecederos a gran escala. Además de transformar la economía, el ferrocarril generó su propio patrimonio. Estaciones, talleres, puentes y depósitos de locomotoras se erigieron como hitos arquitectónicos e industriales, símbolos de un mundo en constante movimiento. Hoy, muchas de estas infraestructuras han caído en desuso o han sido reconvertidas en espacios culturales, pero su impacto en el territorio y en la memoria colectiva sigue siendo profundo.

JULIAN SOBRINO SIMAL

Es doctor en Historia del Arte, investigador y profesor de la Universidad de Sevilla especializado en patrimonio industrial y arquitectura contemporánea, siendo en la actualidad Investigador Honorario de esa universidad. Ha desarrollado una extensa carrera académica en la Universidad de Sevilla, donde ha trabajado en la conservación y valorización del patrimonio arquitectónico e industrial. Su enfoque multidisciplinar lo ha llevado a participar en proyectos de investigación nacionales e internacionales sobre la historia y recuperación de fábricas, estaciones ferroviarias y otros elementos del paisaje industrial. Es autor de numerosas publicaciones sobre la arquitectura industrial en España, la memoria obrera y la reutilización de espacios fabriles en contextos urbanos. Ha colaborado con diversas instituciones y organismos dedicados a la conservación del patrimonio, como el TICCIH España - *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*, del que es vocal y el IAPH - *Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*.

Además de su labor investigadora y docente, ha desempeñado un papel importante en la divulgación del patrimonio industrial, promoviendo su reconocimiento como parte fundamental del patrimonio cultural español. Su trabajo ha sido esencial en la recuperación y puesta en valor de espacios emblemáticos del pasado industrial, contribuyendo a su protección y adaptación a nuevos usos en la sociedad contemporánea.

11:40 às 12:00

A indústria ligada ao caminho de ferro na cidade de Évora

Rita Policarpo Morais (CIDEHUS-UÉ), **Ana Cardoso de Matos** (CIDEHUS-UÉ), **Sheila Palomares Alarcón** (Universidad de Granada / CIDEHUS-UÉ)

RESUMO

A chegada do caminho de ferro a Évora em 1863, causou uma transformação a nível urbanístico na zona exterior às muralhas. A partir do Rossio de S. Brás delineou-se a Avenida da Estação, a qual, como o próprio nome indica, seguia até à estação de caminho de ferro que foi construída a uma distância considerável da cidade amuralhada. Todo este espaço, tal como a zona mais próxima da estação, foram de extrema importância no que toca à implementação de indústrias e de oficinas artesanais. Mais tarde, em 1916, quando foi construída a Fábrica dos Leões pela Sociedade Alentejana de Moagem, construiu-se um apeadeiro junto à mesma e na zona junto a esta fábrica desenvolveram-se também várias oficinas e pequenas indústrias de vários sectores industriais.

O projeto que se encontra na base desta comunicação, intitulado Caminhos de ferro e indústria agroalimentar: vetores da organização do território e alteração da paisagem Alentejana (séculos XIX e XX), tem como o objetivo de perceber qual o impacto a nível industrial, económico e de transformação do espaço urbano da cidade de Évora originados pela construção do caminho de ferro. Contudo, o desenvolvimento da investigação demonstrou a riqueza da documentação e a importância de identificarmos e analisarmos todas as tipologias das indústrias existentes junto à estação ferroviária da cidade de Évora e ao apeadeiro situado junto à fábrica dos Leões, entre os anos de 1922 a 1966, confirmarmos a hipótese da existência de uma importante relação entre o caminho de ferro e a atividade industrial.

ANA CARDOSO DE MATOS

Professora na Universidade de Évora, ECS Departamento de História e investigadora do Centro de investigação CIDEHUS/UE. Desde 2007 é a coordenadora na Universidade de Évora do mestrado *Erasmus Mundus Master TPTI - Techniques, patrimoines, territoires de l'industrie*, um programa lecionado nas Universidades Paris 1- Panthéon Sorbonne, Évora (Portugal) e Padova (Itália) e que integra 6 outras universidades. É desde 2012 membro do *Comité d'histoire de l'électricité et de l'énergie da Fondation EDF*, desde 2013 membro

do board da *International Railways History Association (IRHA)/Association internationale d'Histoire des chemins de fer (AIHCF)* e desde 2016 Vice-directora da Associação Ibérica de História Ferroviária. É membro do editorial board da revista *TST- Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, e *Journal of Energy History (JEHRHE)*, e membro do Comité Científico das revistas *Patrimonio Industriale AIPAI (Italy)*; *e-Phasistos. Revue d'histoire des techniques*. Integra o Comité científico da *Rede Interknowledge - Rede de Estudos de Cidades, Ferrovias e Portos - Perspetivas Históricas e Realidades Atuais*.

Participa em vários projectos nacionais e internacionais e publica regularmente tanto em revistas com referee como em livros de editoras reconhecidas no meio científico.

SHEILA PALOMARES-ALARCÓN

Atualmente é professora do Departamento de Expressão Gráfica Arquitectónica e na Ingenieria (área projetos arquitetónicos) na Universidade de Granada e investigadora colaboradora do CIDEHUS-Universidade de Évora. É arquiteta, doutora internacional e doutora em História com competências específicas em Património Cultural. Tem sido investigadora de pós-doutoramento no programa Margarita Salas na Universidade de Jaén, professora auxiliar convidada na Universidade de Évora e investigadora auxiliar convidada no ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa. Realizou várias estadias de investigação em centros nacionais e internacionais e participou no desenvolvimento de projectos de investigação europeus, nacionais e regionais, num deles como investigadora principal. As suas linhas de investigação são a arquitetura, a história e o património cultural. O seu principal interesse é o património industrial no sul da Europa.

RITA POLICARPO MORAIS

Licenciada em História e Arqueologia pela Universidade de Évora e Mestre em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural na especialidade de História de Arte pela mesma Universidade. As suas áreas de interesse são o Património Industrial e Científico. Estagiou no Museu Nacional de História Natural e da Ciência (MUHNAC) onde fez o levantamento e estudo dos documentos de despesas associados ao Laboratório Chimico da Escola Politécnica. Participou no projeto da Universidade de Lleida intitulado *El Ferrocarril y la ciudad en la encrucijada: paisaje urbano y patrimonio industrial en el*

entorno de las estaciones de la Península Ibérica, 1850–2017, financiado pela Fundação BBVA.

12:00 às 12:20

Innovación, computadores y billetes de ferrocarril: el inesperado hito tecnológico de RENFE (1968)

Domingo Cuellar (Universidad Rey Juan Carlos)

RESUMO

Durante el verano de 1968 se puso en marcha el primer sistema de venta de billetes y reserva de plazas en los ferrocarriles. La protagonista de este hito fue la empresa pública de ferrocarriles española (RENFE), que explotaba una red de algo más de 13.000 km y que mantuvo durante casi toda la segunda mitad del siglo XX como la mayor empresa del país, tanto en número de empleados como en activos económicos. Aquel acontecimiento de innovación tecnológica es tan relevante como sorprendente. Su relevancia radica en que por primera vez se aplicaban las técnicas de automatización informática para la reserva y venta de títulos de viajes de ferrocarril en el mundo. A partir de entonces, este complejo proceso se haría más ágil y permitiría a las empresas ferroviarias disponer de forma más eficiente de sus plazas de tren y mejorar así el rendimiento operativo. Pero también es sorprendente, porque la España de aquellos años estaba entonces inmersa en una rígida dictadura militar, desde 1939, que no se había caracterizado por aplicar procesos de innovación y transformación, además se daba la circunstancia de que la tecnología necesaria para llevar a cabo este proceso debía ser importada, dado el atraso económico y tecnológico español. Esta investigación analiza dicho proceso a partir de la información disponible en el Archivo Histórico Ferroviario y el Archivo General de la Administración, así como de publicaciones especializadas y fuentes orales recopiladas a partir de entrevistas a algunos ingenieros que protagonizaron dicho evento.

DOMINGO CUÉLLAR

Es doctor en Historia y Especialista en Transportes. Ha sido profesor asociado de historia económica en la Universidad Autónoma de Madrid y en la Universidad Rey Juan Carlos, así como investigador visitante en la Universidade Estadual Paulista (São Paulo, Brasil), y ha desempeñado diferentes puestos de gestión en la Fundación de los Ferrocarriles

Españoles, siendo jefe de patrimonio documental y subdirector del Museo del Ferrocarril de Madrid-Delicias. Ha participado con investigador en varios proyectos de investigación relacionados con la historia ferroviaria y su patrimonio, la historia minera y la vivienda social durante el franquismo. Es autor de diferentes monografías, capítulos de libros y artículos en revistas especializadas sobre historia del transporte, la vivienda y el patrimonio industrial. De los libros se podrían citar el de "Historia de los Poblados Ferroviarios en España", "Inventario de Puentes Ferroviarios en España", "Inventario de Túneles Ferroviarios en España", "Los Transportes en el Sureste andaluz (1850-1950): economía, empresas y territorio", "150 de Historia del Ferrocarril en Andalucía: un balance" y "Planes, materiales, lugares: análisis de la vivienda social ferroviaria en España (1939-1989)". Esta labor investigadora y docente la ha compaginado con su profesión de ferroviario, primero como maquinista entre 1981 y 2002 y, finalmente, como responsable del archivo administrativo de RENFE Viajeros entre 2013 y 2023. Ahora, ya jubilado, continúa su labor investigadora como profesor honorario de la Universidad Rey Juan Carlos.

Painel 2 – parte 1: Portos, Ferrovias e Cidades

Moderação: **Ana Cardoso de Matos** (CIDEHUS-UÉ)

14:30 às 14:50

La conexión portuaria del Tinet de la Ribera. La línea de València a Nazaret

Virginia García Ortells (Universitat de València / TICCIH España)

RESUMO

La evolución del espacio portuario de València, como en el resto de ciudades de las mismas características, estuvo estrechamente ligada al desarrollo ferroviario. Entre 1852 y 1912, se inauguraron en la ciudad cuatro estaciones en el puerto, cuyas operaciones diarias implicaban la carga y descarga de mercancías, integrándose en un complejo sistema de vías, locomotoras, vagones, carros, muelles y tranvías.

La primera en abrir sus puertas fue la estación del ferrocarril de València al Grau en 1852 (de la Sociedad del Ferro-carril del Grao de Valencia á Játiva). Posteriormente, en 1893, la Sociedad Valenciana de Tranvías construyó un nuevo edificio destinado al tráfico de mercancías transportadas por sus líneas de ferrocarril de vía estrecha, que conectaban València con Lliria, Bétera y Rafelbunyol. En 1902, la compañía Central de Aragón estableció una conexión ferroviaria entre Aragón y el puerto valenciano.

La última estación en sumarse al entramado ferroviario portuario fue la de Nazaret, inaugurada en 1912 con la finalidad exclusiva de trasladar mercancías desde diversas localidades servidas por el ferrocarril de vía estrecha de València hasta Villanueva de Castellón (actual Castelló).

Esta intervención abordará el origen, evolución, características y cierre de estas infraestructuras que sirvieron al tráfico de mercancías (y posteriormente al de viajeros) del conocido Tinet de la Ribera valenciano, cuyo cierre estuvo marcado por la riada del 13 de octubre de 1957.

VIRGINIA GARCÍA ORTELLS

Doctoranda en Historia del Arte, con especialización en la gestión y conservación del patrimonio industrial. Trabaja desde el año 2002 como conservadora del patrimonio

histórico en Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, dedicándose a la conservación, gestión y difusión del patrimonio histórico ferroviario: Documental (Archivo Histórico), mueble (colección material ferroviario) e inmueble (infraestructuras históricas).

Trabajo que combina con la participación en proyectos I+D de la Universitat de València, congresos, comisariado de exposiciones y publicaciones, especialmente dedicadas al arte y arquitectura del ferrocarril de vía estrecha valenciano y sus artífices. Forma parte actualmente de la Junta del Comité Internacional de Patrimonio Industrial (TICCIH-España).

14:50 às 15:10

O projeto UF&Port: a relação entre o urbanismo e a ferrovia em cidades portuárias atlânticas da Península Ibérica e do Brasil

Fernanda de Lima Lourencetti (CIDEHUS-UÉ) e Keitty de Oliveira Silva (CIDEHUS-UÉ)

RESUMO

O projeto UF&Port, desenvolvido no âmbito dos projetos internos do CIDEHUS-Universidade de Évora, financiado pela Fundação da Ciência e Tecnologia de Portugal, teve como objetivo aplicar o método PRISMA (*Preferred Reporting Items for Systematic reviews and Meta-Analyses*) para responder à seguinte problemática: como se desenvolveram as ligações porto-ferroviárias dentro das cidades portuárias ibéricas e brasileiras? Na segunda metade do século XIX, com a implantação da ferrovia, Portugal, Espanha e Brasil ampliaram o seu mercado interno consumidor e fornecedor. No entanto, apesar dos caminhos de ferro terem feito parte dos primeiros planos urbanos elaborados a partir da segunda metade do século XIX a nível internacional, foi apenas a partir da segunda metade do século XX, que as áreas portuárias passaram a ganhar atenção, quando as infraestruturas dos portos começaram a ser desativadas, realocizadas e ampliadas por todo o globo.

Neste sentido, o projeto pretendeu identificar, seleccionar, avaliar e sintetizar as evidências disponíveis sobre o impacto da relação porto-ferroviária no tecido urbano de cidades portuárias atlânticas ibéricas e brasileiras. Durante a investigação foram utilizados os repositórios RCAAP, Scopus, Scielo e Dialnet, e os arquivos das Bibliotecas Nacionais do Brasil, Portugal e Espanha. Dentre as 44 cidades portuárias identificadas pelo projeto, foi possível obter informações sobre as ligações espaciais estabelecidas entre o porto e o

caminho de ferro em apenas 19 cidades, das quais 4 são portuguesas, 10 são espanholas e 5 são brasileiras, o que evidencia a importância do desenvolvimento de estudos mais focados neste tema.

FERNANDA DE LIMA LOURENCETTI

Graduada em Arquitetura e Urbanismo (UNESP, 2010), realizou uma iniciação científica em 2009, financiada pela FAPESP, e obteve o seu diploma de mestrado no Master Erasmus Mundus TPTI (2015), com um financiamento da Associação pela História Ferroviária Francesa (AHICF). Doutorada em História pela Universidade de Évora (2023), com bolsa do Programa Doutoral HERITAS – Estudos de Património, atuou em projeto da Universidade de Lleida (financiado pela Fundación BBVA), fez parte da coordenação do projeto ObsÉvora – Entre o conhecer e o fazer, financiado pelo Corpo Solidário Europeu, lecionou na cadeira de Geografia dos Transportes na Universidade de Évora, ligada à rede ERASMUS + Tour & RAIL (coordenado pela Universidad Politécnica de Madrid) e foi tutora no Mestrado Erasmus Mundus TPTI.

Atualmente, trabalha na Divisão de Ordenamento e Reabilitação Urbana da Câmara Municipal de Évora, é investigadora responsável do projeto UF&Port, investigadora do projeto Caminhos de Ferro e Indústria, gestora científica de Rede de Estudos Cidades, Ferrovias e Portos, membro da diretoria da Associação Internacional de História Ferroviária (IRHA) e da Associação Ibérica de História Ferroviária (ASIHF).

KEITTY DE OLIVEIRA SILVA

Aluna finalista do mestrado de Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural, na especialidade de Património Científico, Técnico e Industrial. Atualmente é bolsista do projeto UF&Port – A relação entre o urbanismo e a ferrovia em cidades portuárias atlânticas da Península Ibérica e do Brasil. Já participou em projetos financiados pela Comissão Europeia, como a Noite Europeia dos Investigadores, e frequentemente realiza voluntariados na organização de eventos científicos sobre o património cultural. Suas áreas de interesse são o Património Digital, a Transformação Digital dos Museus, e o Património Industrial.

É graduada em História – Memória e Imagem (2015), pela Universidade Federal do Paraná, e pós-graduada em Museografia e Património Cultural (2019), pelo Centro Universitário Claretiano.

15:10 às 15:30

Porto de Antonina, Paraná: memória, ruína e tecnologia na era pós-industrial

Juliana Regina Pereira (Universidade Livre do Meio Ambiente – Brasil)

RESUMO

Na sociedade pós-industrial, a fusão entre tecnologia, mídia e informática redefine os processos de memória, desestabilizando as noções tradicionais de tempo histórico e culturas oral e escrita. A velocidade das imagens virtuais fragmenta a percepção temporal, expondo sua fluidez. Nesse contexto, questiona-se a relação entre a imagem fotográfica (vestígio visual) e a ruína urbana (escombros materiais), ambas marcas de temporalidade em um mundo acelerado.

O estudo analisa três projetos fotográficos sobre Antonina (PR), produzidos entre 1989 e 2018, que documentam o declínio do porto e a transformação da paisagem. Apesar das décadas de distância, as pesquisadoras compartilham o intento de registrar tradições desaparecidas, gerando resultados distintos: um fotolivro não realizado e duas dissertações acadêmicas. A materialidade das imagens, porém, revela paradoxos: cópias reprográficas de baixa qualidade comprometem a análise visual, enquanto fotografias antigas sobrevivem à era digital.

A degradação técnica dos arquivos, somada à obsolescência de suportes analógicos, exigiu reorientação metodológica. O projeto, inicialmente focado em políticas patrimoniais, transformou-se em um mosaico afetivo de temporalidades desconectadas. A ironia reside na fragilidade de registros recentes, perdidos em xerox desbotados, contrastando com a resistência de imagens do século XX. Essa tensão entre visão, máquina e objeto convida a refletir sobre o lugar da ruína em um mundo tecnológico, onde o passado persiste como sombra do efêmero digital.

JULIANA REGINA PEREIRA

Bacharel e licenciada em História pela Universidade Federal do Paraná, é produtora e co-autora do livro *Arqueologia Industrial na Paisagem Urbana de Curitiba*, publicado com recursos da Lei Municipal de Incentivo à Cultura. Concluiu mestrado em História como bolsista CNPq na área de Política, Memória e Cidade pela Universidade Estadual de Campinas, dedicando-se à pesquisa no campo do patrimônio cultural. Foi bolsista CAPES

de doutorado no Programa de Pós-Graduação em Tecnologia e Sociedade (PPGTE) da Universidade Tecnológica Federal do Paraná com pesquisa em periódicos de arquitetura. Atua como historiadora na Universidade Livre do Meio Ambiente em Curitiba-PR, onde realiza pesquisa documental e conduz entrevistas para a preservação da memória da entidade.

15:30 às 15:50

Red ferroviaria y estaciones portuarias en la Península Ibérica

Guillermo Esteban-Oliver (Universidad de Zaragoza), **Jordi Martí-Henneberg** (Universidad de Lleida) e **Zahra Behrouzmoghadam** (Universitat Oberta de Catalunya)

RESUMO

La red ferroviaria en la Península Ibérica fue concebida y desarrollada para conectar los puertos principales con el interior del territorio. Esta configuración resulta evidente cuando observamos un mapa conjunto de España y Portugal. Pero más allá de la observación visual, el estudio de este sistema ferro-portuario y los flujos que lo alimentan, precisa de una herramienta cartográfica que permita el análisis de datos diversos, en concreto de un Sistema de Información Geográfica (SIG). En esta comunicación explicaremos el proceso de elaboración de una base de datos que hemos realizado en SIG, a fin de que pueda servir de ejemplo para realizar investigaciones como la que aquí proponemos u otras. Además, aportaremos materiales cartográficos para el estudio de la implantación de las estaciones en las zonas portuarias ibéricas.

Más concretamente, en esta ponencia presentamos el trazado de las líneas ferroviarias y la ubicación de las estaciones y apeaderos que existieron desde la apertura de la primera línea ferroviaria de España, en 1848, hasta 2023. También hemos añadido indicadores de la calidad de la red, más concretamente, las fechas de su electrificación y cuando se duplicó la vía para permitir el tráfico en doble sentido. El potencial de esta base de datos radica en su capacidad para analizar la interrelación entre el ferrocarril cualquier otro indicador o elemento físico ubicado en el territorio, entre los que cabe destacar los equipamientos industriales, el trazado urbano y el resto de modos de transporte, entre los que en este caso destacaremos los puertos.

GUILLERMO ESTEBAN-OLIVER

Es licenciado en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad de Zaragoza (UZ), Máster en Historia Económica por la Universidad de Barcelona (UB) y Doctor en Geografía por la Universidad de Lleida (UdL). Ha trabajado como investigador postdoctoral en la Universidad de Zaragoza y en la Universidad de Lund (LU). Actualmente, es investigador postdoctoral en la Universidad de Lleida y forma parte del Centro de Excelencia Jean Monnet – UE, Eurotrans. Es profesor suplente en la Universidad de Zaragoza.

JORDI MARTÍ HENNEBERG

Es catedrático de Geografía Humana en la Universidad de Lleida, donde ostenta una Cátedra Jean Monnet en integración europea y dirige en Centro de Excelencia Jean Monnet – UE.

ZAHRA BEHROUZMOGHADAM

Realizó un master en Planificación Urbana y Regional. Actualmente realiza su doctorado en la Universitat Oberta de Catalunya (UOC) sobre el impacto de las redes de transporte en la distribución de la población y el desarrollo económico a través del análisis geoespacial.

Painel 2 – parte 2: Portos, Ferrovias e Cidades

Moderação: **Pedro Pablo Ortuñez** (Universidad de Valladolid)

16:20 às 16:40

Caminho-de-ferro, Cidade e Porto: as conexões das fábricas de açúcar ibéricas

Isell María Guerrero Bermúdez (CIDEHUS-UÉ), **Ana Cardoso de Matos** (CIDEHUS-UÉ),
Sheila Palomares-Alarcón (Universidad de Granada / CIDEHUS-UÉ)

RESUMO

Este estudo analisa a relação entre o caminho de ferro e as fábricas de açúcar na Península Ibérica, com foco em dois complexos fabris em Granada e uma refinaria em Lisboa. Em Granada, as fábricas de beterraba açucareira dependeram da ferrovia para o abastecimento de matéria-prima e a distribuição do açúcar, estruturando-se em torno dessa infraestrutura. Em Lisboa, a refinaria, estrategicamente localizada junto ao porto e à rede ferroviária, articulava a importação de açúcar bruto e sua redistribuição. A partir desses casos, examina-se como a ferrovia não apenas otimizou a produção e o comércio açucareiro, mas também influenciou a configuração urbana e industrial, consolidando um vínculo essencial entre a cidade e o porto.

ANA CARDOSO DE MATOS

Professora na Universidade de Évora, ECS Departamento de História e investigadora do Centro de investigação CIDEHUS/UE. Desde 2007 é a coordenadora na Universidade de Évora do mestrado *Erasmus Mundus Master TPTI – Techniques, patrimoines, territoires de l'industrie*, um programa lecionado nas Universidades Paris 1- Panthéon Sorbonne, Évora (Portugal) e Padova (Itália) e que integra 6 outras universidades. É desde 2012 membro do *Comité d'histoire de l'électricité et de l'énergie da Fondation EDF*, desde 2013 membro do board da *International Railways History Association (IRHA)/Association internationale d'Histoire des chemins de fer (AIHCF)* e desde 2016 Vice-directora da Associação Ibérica de História Ferroviária. É membro do editorial board da revista *TST- Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, e *Journal of Energy History (JEHRHE)*, e membro do Comité

Científico das revistas *Patrimonio Industriale AIPAI* (Italy); *e-Phasistos. Revue d'histoire des techniques*. Integra o Comité científico da *Rede Interknowledge* – Rede de Estudos de Cidades, Ferrovias e Portos – Perspetivas Históricas e Realidades Atuais.

Participa em vários projectos nacionais e internacionais e publica regularmente tanto em revistas com referee como em livros de editoras reconhecidas no meio científico.

SHEILA PALOMARES-ALARCÓN

Atualmente é professora do Departamento de Expressão Gráfica Arquitectónica e na Ingenieria (área projetos arquitetónicos) na Universidade de Granada e investigadora colaboradora do CIDEHUS-Universidade de Évora. É arquiteta, doutora internacional e doutora em História com competências específicas em Património Cultural. Tem sido investigadora de pós-doutoramento no programa Margarita Salas na Universidade de Jaén, professora auxiliar convidada na Universidade de Évora e investigadora auxiliar convidada no ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa. Realizou várias estadias de investigação em centros nacionais e internacionais e participou no desenvolvimento de projectos de investigação europeus, nacionais e regionais, num deles como investigadora principal. As suas linhas de investigação são a arquitetura, a história e o património cultural. O seu principal interesse é o património industrial no sul da Europa.

ISELL MARÍA GUERRERO BERMÚDEZ

É doutoranda na Universidade de Évora, Portugal, e associada ao CIDEHUS (Centro Interdisciplinar de História, Cultura e Sociedades). Natural de Cuba, formou-se em Arquitetura na Universidade de Havana em 2014. Em 2019, concluiu o Mestrado em Conservação do Património Arquitetónico na Universidade Autónoma de Yucatán, México. Em 2021, obteve o título de Mestre no programa *Erasmus Mundus Joint Master Degree em Técnicas, Património e Territórios da Indústria* (TPTI), com um percurso conjunto entre a Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (França), a Universidade de Évora (Portugal) e a Università degli Studi di Padova (Itália).

16:40 às 17:00

Los desheredados del ferrocarril. Un análisis de la expansión de la red ferroviaria española durante el último tercio del siglo XIX

Víctor Sanchís-Maldonado (Universidad Rey Juan Carlos)

RESUMO

El grueso de la red española de ferrocarriles se construyó en dos etapas bien diferenciadas. Durante la primera (1855–1865) se inauguraron más de 5.000 kilómetros de líneas que conectaron las regiones más prósperas del país. A partir de 1865, las crisis financiera y política hicieron que la actividad del sector se detuviese casi por completo. Tras los años convulsos del Sexenio Democrático, se promulgó la nueva Ley General de Ferrocarriles en 1877. En realidad, desde 1875 se habían reanudado las obras. Hasta 1900, se levantaron otros 5.000 kilómetros que, con los anteriores, suponían el 90% de la red española operativa a mediados del siglo XX (Menéndez y Cordero, 1978). La expansión del sistema ferroviario en este segundo período ha sido ampliamente estudiada. Se han publicado investigaciones en torno a distintos aspectos operativos (Gómez Mendoza, 1982, 1989; Herranz, 2008) y financieros (Broder, 2012; Cuéllar, 2018), así como sobre la historia de las compañías (Tedde de Lorca, 1978; Esteban-Oliver y Martí-Henneberg, 2022) y la implantación regional de la red (Cuéllar & Sánchez, 2008; Hernández Sempere, 1983; Ormaechea, 2019; Pascual Domènech, 1999). Sin embargo, pocos trabajos (Mateo del Peral, 1978) han estudiado el proceso técnico-administrativo que culminó en la Ley General de 1877.

La crisis que afectó al sector ferroviario desde 1864 llevó al diputado e ingeniero de caminos Constantino Ardanaz a plantear en Cortes la elaboración de un Plan General de ferrocarriles. Con su Proposición pretendía estabilizar la endeble situación económica del Tesoro, pero también mejorar los pobres resultados de explotación de las compañías ferroviarias. La Ley de 1855 no había incluido ningún Plan; ni siquiera una relación de líneas de servicio general. Debido a ello, y como concluirían las sucesivas comisiones técnicas de la década de 1860, la norma había amparado la construcción irrestricta de líneas, algunas de ellas de dudosa utilidad social. Entre 1864 y 1867 se elaboraron cuatro exhaustivos anteproyectos para ordenar las futuras construcciones. A partir de ellos se debería haber elaborado un Plan General que acompañara a la segunda Ley ferroviaria sancionada en 1870. Sin embargo, el Plan que finalmente se aprobó omitió muchas de

aquellas recomendaciones. Las provincias que no vieron atendidas sus demandas presupuestarias se llamaron a sí mismas “desheredadas”: argumentaban que, como sus impuestos habían contribuido a la construcción de la primera red, sería injusto no recibir la misma dotación de infraestructuras.

Con la vuelta de la monarquía, también se restauraron las políticas de Obras Públicas anteriores al Sexenio. En 1877 se promulgó la última Ley General de ferrocarriles del siglo, que impulsó la expansión de la red hacia las regiones más remotas e improductivas del país con un nuevo plan de subsidios que se oponía a la recomendación facultativa de la Comisión Especial de 1866 de paralizar las construcciones. A lo largo del artículo, estudiaremos cómo esta contradicción se explica por la presión política de las provincias “desheredadas”.

VÍCTOR SANCHÍS-MALDONADO

Trabaja como investigador doctoral para el Departamento de Economía Aplicada I de la Universidad Rey Juan Carlos desde 2022. Posee títulos académicos en Historia y Economía, además de dos másteres: uno en Historia Contemporánea y otro en Formación del Profesorado. Entre sus publicaciones destacan un libro sobre la Gran Depresión en el cine y un capítulo sobre el exilio republicano en EE. UU. Ha presentado ponencias en congresos sobre la red ferroviaria española en el siglo XIX, consolidando su perfil en la historia económica. Cuenta con dos artículos académicos en prensa que formarán parte de su tesis doctoral sobre los factores técnico-políticos que determinaron el diseño y desarrollo de los ferrocarriles en España. Además, su investigación ha tratado la imagen de nación creada por los republicanos españoles exiliados tras la guerra civil española. A este respecto, cuenta con dos publicaciones en editoriales de impacto.

17:00 às 17:20

La relación ferrocarril-puerto-ciudad en el contexto cubano. Desafíos en la conservación de sus bienes patrimoniales

Frank Ernesto Villarreal Quevedo (Universidad de Oriente y la Universidad de Guantánamo - Cuba)

RESUMO

El patrimonio industrial cubano ha estado marcado por hechos y obras significativas que enaltecen el legado cultural de la nación. El interés por el estudio y reconocimiento de sus principales bienes y exponentes, específicamente los asociados a la estrecha relación ferrocarril-puerto-ciudad, reviste singular importancia para identificar su evolución mediante el análisis de los remanentes materiales y documentales; además de registrar y analizar los valores atribuidos a sus vestigios, de los cuales puede derivar su estatus de patrimonio.

La investigación que se presenta, expresa la importancia que tiene el estudio y preservación de estos bienes como potencial para la regeneración urbana, la revalorización del patrimonio para las conexiones externas y logísticas, así como su utilidad en el presente a partir del significado histórico-cultural que representan. Comprender sus potencialidades para la resignificación del territorio, puede ayudar a la supervivencia del patrimonio en toda su integridad y no solo como vestigios aislados, lo cual constituye un desafío importante en el trabajo para su reconocimiento, gestión y conservación.

FRANK ERNESTO VILLARREAL QUEVEDO

Arquitecto, Doctor en Ciencias Técnicas por la Universidad de Oriente, Cuba (2023). Labora como Especialista de Proyectos en la Empresa de Diseño e Ingeniería Guantánamo, Cuba. Profesor Asistente en la Universidad de Oriente y la Universidad de Guantánamo, Cuba. Su actividad científica fundamental ha estado encaminada a la investigación y reconocimiento del patrimonio industrial ferroviario en el suroriente cubano. Los resultados constituyen un soporte teórico-metodológico para emprender acciones prácticas de gestión, conservación y puesta en valor del patrimonio, asociado al desarrollo socio-económico del territorio. Miembro colaborador de la *Red Académica Internacional Estudios de Ciudades, Ferrocarriles y Puertos* y miembro del *Comité Editorial del Proyecto Internacional Mapa Colaborativo del Patrimonio Industrial en América Latina y el Caribe*, coordinado por *Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH)*. Presidente de la *Sociedad de Arquitectura Guantánamo*, de la *Unión Nacional de Arquitectos e Ingenieros de la Construcción en Cuba (UNAICC)* y miembro de la *Comisión Provincial de Monumentos en Guantánamo, Cuba*.