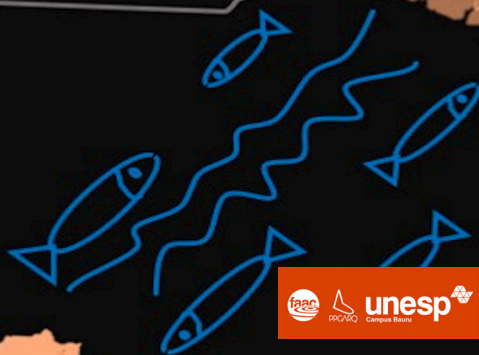
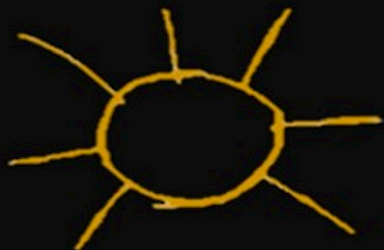


NUESTRO NORTE ES EL SUR: RE_VISIONES PATRIMONIALES

Vicente Julián Sobrino Simal
Francisca Ferreira Michelin
Enrique Larive Lopes
João Fernando Igansi Nunes
Evandro Fiorin
(Orgs.)



Minervina Teixeira Lopes

Bibliotecária FAAC-UNESP

Nuestro Norte es el Sur : re-visiones patrimoniales /
Vicente Julián Sobrinho Simal ... [et al.] (Orgs).
- Bauru : Unesp, 2023
208 p. : il.

ISBN 978-65-88287-13-2

Inclui bibliografia

1. Patrimônio cultural. 2. Patrimônio industrial.
3. Memória. I. Simal, Vicente Julián Sobrinho. II.
Michelon, Francisca Ferreira. III. Lopes, Enrique
Larive. IV. Nunes, João Fernando Igansi. V. Fiorin,
Evandro.

Revisão: Francisca Ferreira Michelin

Design Editorial / Projeto Gráfico: João Fernando Igansi Nunes

NUESTRO NORTE ES EL SUR: RE_VISIONES PATRIMONIALES





COMITÊ EDITORIAL

Prof. Dr. Julián Sobrino Simal

Universidade de Sevilha

Dr. Enrique Larive López

Universidade de Sevilha

Profa. Dra. Ana Cardoso de Matos

Universidade de Évora

Profa. Dra. Francisca Ferreira Michelin

Universidade Federal de Pelotas



NUESTRO NORTE ES EL SUR: RE_VISIONES PATRIMONIALES

Universidade de Sevilla
Universidade Federal de Pelotas
Fabricando El Sur - Associação de Patrimônio Industrial e da Obra Pública da Andaluzia
Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural - UFPEL
Faculdade de Arquitetura, Artes Comunicação e Design da UNESP - Campus Bauru-SP
Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo FAAC-UNESP

SUMÁRIO

- 10 JULIÁN SOBRINO SIMAL
NUESTRO NORTE ES EL SUR: RE_VISIONES PATRIMONIALES
PREFACIO
- 23 FRANCISCA FERREIRA MICHELON
UN ENCUENTRO DE LA DIVERSIDAD DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL
PRESENTACIÓN
- 27 ANA CARDOSO DE MATOS
BREVES REFLEXÕES SOBRE O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL – REFLEXOS DE UM PERCURSO DEDICADO A ESTA ÁREA
- 38 FRANCISCA FERREIRA MICHELON
DINÂMICAS TERRITORIAIS DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NAS ZONAS RURAIS DE TRADIÇÃO DOCEIRA: CASOS IBEROAMERICANOS
- 56 JOÃO FERNANDO IGANSI NUNES
XÉRÊTYPE
TIPOGRAFIA PICTÓRICA DO PATRIMÔNIO ALIMENTAR
- 88 EVANDRO FIORIN
PAISAGENS DA PRODUÇÃO: SEVILHA E SANTA CATARINA – DO ARENAL À ARATACA
- 105 RENATA RENDELUCCI ALLUCCI
PAISAGEM HISTÓRICA DA PRODUÇÃO. O VALE DO PARAÍBA

PAULISTA: IMAGINÁRIOS, MEMÓRIAS E PATRIMÔNIO CULTURAL

- 120** ISELL MARÍA GUERRERO BERMÚDEZ
FERROCARRIL E INDUSTRIA AZUCARERA EN EL SUR DE LA PENÍNSULA IBÉRICA Y CUBA
- 137** ALEXIS VALVERDE OÑATE
MOLINO DE LA COMPAÑÍA DE GRANEROS: REHABILITACIÓN DE UN PATRIMONIO AGROINDUSTRIAL DEL SIGLO XIX
- 152** LIZIANE PERES MANGILI
PAISAGENS DA MINERAÇÃO DE DIAMANTES: DISPUTAS EM TORNO DE SIGNIFICADOS E PROTAGONISMOS
- 172** CAMILA CRISTINA PICCOLI CAMPOY
SERRA DO ITAQUERI (SÃO PAULO) E SERRA NORTE DE SEVILHA (ESPAÑA): ENTRE CIRCUITOS-TURÍSTICOS E A PRESERVAÇÃO CULTURAL
- 181** CAMILO RAMÓN DARIAS RODRÍGUEZ
LAS CENTRALES TERMOELÉCTRICAS EN CONTEXTOS GEOGRÁFICOS DISTINTOS (FINALES DEL SIGLO XIX HASTA 1950)
- 197** FERNANDA DE LIMA LOURENCETTI
UMA INVESTIGAÇÃO SOBRE O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM CIDADES PORTUÁRIAS DA PENÍNSULA IBÉRICA





UMA INVESTIGAÇÃO SOBRE O PATRIMÓNIO FERROVIÁRIO DISTINTOS EM CIDADES PORTUÁRIAS DA PENÍNSULA IBÉRICA



Fernanda de Lima Lourencetti

Investigadora do CIDEHUS da Universidade de Évora. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. Doutorada em História pela Universidade de Évora.. Prestadora de Serviços de Arquitetura na Câmara Municipal de Évora. Atua com os temas: património industrial; urbanismo; arquitetura; infraestrutura ferroviária; infraestrutura portuária.

A investigação aqui apresentada, desenvolvida no âmbito do doutoramento de história na Universidade de Évora e inserida no Programa Doutoral HERITAS – Estudos de Património, financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia, abordou a valorização do património ferroviário através do desenvolvimento de estudos históricos sobre as relações estabelecidas entre as zonas portuárias, a implantação do caminho de ferro e o desenvolvimento urbano em cidades localizadas no litoral ibérico e ligadas com o oceano Atlântico. Assim, dentro do que o geógrafo irlandês O’Flanagan (2008) definiu como Ibéria Atlântica e a União Europeia como Arco Atlântico (Condesso, 2010), a investigação foi focada na análise de cidades

específicas, nomeadamente Lisboa, Setúbal e Porto em Portugal, Sevilha, Cádiz e Vigo em Espanha.

Desta forma, a tese desenvolvida é um contributo para a compreensão do ordenamento territorial e a valorização cultural das infraestruturas e equipamentos ligados com o caminho de ferro e o porto. As investigações “histórico-espaciais” como a elaborada se apresentam também como um incentivo para o desenvolvimento das “boas práticas” no campo da reabilitação urbana. Os estudos históricos, arquitetónicos, urbanos e os estudos sobre o património material e imaterial, apresentam potencial para serem utilizados na compreensão das “imagens”, ou perspetivas e modos de interpretação do espaço urbano, que muitas vezes foram determinadas por razões culturais, políticas ou outras.

Sendo infraestruturas de grande porte, a criação de um porto ou a implantação do caminho de ferro marcaram de forma significativa as cidades, determinando a sua organização espacial e ocupando a paisagem urbana de forma visível. A

posterior deslocação espacial ou desativação destas infraestruturas deixou também a sua marca em muitas urbes. Estas marcas são um legado que deve ser evidenciado para que possa ser utilizado na elaboração de projetos urbanos com um possível potencial para revalorizar esses espaços considerando o seu valor cultural.

Como aponta o urbanista Han Meyer (1999), por volta da década de 1980 a função de “centro cultural” da cidade passou a ser de suma importância nos projetos de reabilitação urbana. Estes centros procuram ressaltar a “cultura identitária” de cada cidade, criando uma característica própria e identificável principalmente através de estudos comparativos. O Conselho Europeu ressalta no Programa Europa 2030 a importância da academia e das comunidades epistémicas no fornecimento de recomendações relevantes para o desenvolvimento das políticas públicas (Conselho da União Europeia, 2019). O Conselho lembra que as políticas e medidas culturais devem ser sistematicamente aplicadas para complementar as medidas utilizadas no alcance da sustentabilidade, a fim de melhorar a eficiência das estratégias de desenvolvimento sustentável tanto a nível nacional como a nível Europeu.

Nas últimas décadas, os estudos que abordam a comparação e a sistematização de diferentes formas de gestão do património industrial ibérico conheceram um desenvolvimento importante.

Como afirma o historiador Karl Schlögel (2007, p.268), comparar aguça e treina o olhar, podendo

conduzir o observador a um grau mais elevado de atenção e a rastrear contextos e esclarecer pontos de interdependência.

Assim, os estudos comparativos foram desenvolvidos com a aplicação de uma metodologia que consistiu na revisão, atualização e análise das fontes e bibliografias consultadas relativas às cidades selecionadas. Tratou-se de um estudo “histórico-espacial” elaborado através do emparelhamento dos casos de estudo dois a dois, sendo a comparação elaborada em pares de acordo com os critérios geográficos e demográficos das cidades, com a identificação das semelhanças e diferenças existentes na articulação do caminho de ferro e das zonas portuárias de cada par. Foram comparadas primeiramente as cidades de Lisboa e Sevilha, seguindo-se os casos de Setúbal e Cádiz, finalizando-se a análise com os casos do Porto e Vigo. Assim, tratando-se de um tema interdisciplinar, a investigação integrou a abordagem de vários pontos de vista – da arquitetura, do urbanismo, do património, da história e da geografia - para propor a montagem de uma plataforma onde se registem as transformações territoriais que se verificaram ao longo dos anos nas cidades selecionadas para estudo e se valorize o património ferroviário das mesmas.

O PERCURSO DA INVESTIGAÇÃO

A relação existente entre o caminho de ferro, o porto e o desenvolvimento económico da Península

Ibérica já vem sendo discutida desde meados do século XX. No entanto, na área do urbanismo, esta relação é frequentemente referida sem que seja mais elaborada a sua interpretação. Assim, para ampliar este conhecimento, foi considerado importante resgatar num primeiro momento algumas teorias urbanas elaboradas entre os séculos XIX e XX. Isto para entender como ao longo do tempo os urbanistas, geógrafos e outros profissionais foram analisando a questão dos portos no contexto urbano e a sua relação com o caminho de ferro.

Ao longo da investigação, foi considerado como estação de caminho de ferro todo o complexo ferroviário situado num determinado ponto geográfico destinado ao embarque/desembarque de mercadorias e/ou passageiros. Portanto, foram analisados o traçado dos carris e diferentes tipologias de edifícios que se enquadram no conceito de património ferroviário. A bibliografia e as fontes utilizadas foram escolhidas com o objetivo de alargar as análises que vêm sendo desenvolvidas sobre a relação ferrovia-cidade, mas tendo como foco as cidades portuárias.

Foram recolhidos livros e artigos sobre as redes ferroviárias portuguesa e espanhola em diferentes âmbitos (económico, empresarial, histórico, arquitetónico, valorização do património, etc.), este conhecimento da bibliografia permitiu a divisão da investigação em cinco diferentes subtemas - história, urbanismo, cidades portuárias, caminho de ferro e património. A partir desta divisão, foi feita uma recolha de estudos sobre o impacto espacial do caminho de

ferro nas cidades, que conduziram a investigação tanto para a análise dos principais planos urbanos desenvolvidos nos séculos XIX e XX, como para a recolha de material bibliográfico e fontes primárias específicas sobre a Península Ibérica e os casos de estudo.

As primeiras bibliografias encontradas abordavam temas e problemáticas que se mostraram análogos aos da investigação. No entanto, não foi encontrada nenhuma obra que abordasse de forma direta o papel da zona portuária na implantação da infraestrutura ferroviária no traçado urbano. Nesta recolha, ficou evidente a existência de um maior número de obras espanholas que mencionam o impacto do caminho de ferro e do porto nas cidades, quando comparado com o número de autores portugueses, os quais desenvolveram trabalhos maioritariamente no âmbito das relações económicas existentes entre estes dois meios de transporte.

A primeira parte da investigação permitiu estabelecer algumas relações entre a história geral das redes ferroviárias e portuárias da Península Ibérica e a valorização do conhecimento sobre a influência espacial destas infraestruturas dentro da dinâmica urbana das suas respetivas cidades. Devido ao grande número de estudos desenvolvidos no campo da história ferroviária, existiu um grande esforço para sintetizar e selecionar as informações dentro da bibliografia recolhida. Foi com base em trabalhos de investigação, artigos e comunicações sobre o tema, que a historiografia urbana decorrente do período da instalação do sistema

ferroviário de cada cidade portuária foi delineada. Como a investigação pretendia ilustrar a complexidade da gestão urbanística, das políticas aplicadas no processo da coexistência do caminho de ferro, do porto, da cidade e da compreensão da evolução morfológica das urbes, na procura de fontes primárias foram privilegiados os arquivos municipais, distritais e portuários. Esta decisão gerou a necessidade de dar continuidade à investigação em arquivos de cidades que não foram selecionadas para estudo, mas que, devido ao seu posicionamento hierárquico na rede urbana, têm documentações relacionadas com o desenvolvimento tanto urbanístico como do caminho de ferro de alguns dos casos de estudo selecionados.

Nestes arquivos foram encontradas fontes primárias diversas, como cartografias, projetos arquitetónicos, cartas, informes, expedientes e fotografias das estações e dos portos em estudo, que auxiliaram na reconstrução “histórico-espacial”. Em alguns destes arquivos foram encontrados artigos de imprensa dos séculos XIX e XX, os quais auxiliaram na compreensão do desenrolar das discussões sobre a implantação do caminho de ferro nas cidades ao longo dos anos. Revelaram-se de grande valor as cartografias, os projetos e as fotografias que permitiram uma melhor visualização do processo de transformação espacial nas zonas envolventes do caminho de ferro e do porto.

Como afirma Schlögel (2007, p.29), as cidades não são textos. Para as ler é preciso vivenciar e observar as relações espaciais que nelas existem. Por tanto, no decorrer da investigação, foram feitos trabalhos de

campo nas cidades sob estudo, os quais viabilizaram a leitura in loco da organização espacial e arquitetônica do patrimônio ferroviário das cidades e a montagem de um acervo fotográfico que regista a situação mais atual dos elementos sob estudo. Desta forma, tendo visitado pessoalmente todas as estações, foram feitas fotografias e análises capazes de ilustrar também as condições espaciais nas quais os elementos em estudo estão inseridos atualmente.

Após a contextualização das cidades em estudo e da implantação do caminho de ferro no processo de expansão da rede urbana ibérica, foi feita uma contextualização da importância das cidades portuárias nesta rede, com a introdução das generalidades encontradas em estudos urbanos das cidades portuárias portuguesas e espanholas. Por sua vez, esta análise foi seguida por um breve levantamento do valor cultural do caminho de ferro e das zonas portuárias na Península Ibérica, que deu suporte à última análise comparativa, apoiada na situação atual dos casos de estudo.

Os estudos comparativos deram a possibilidade de serem selecionados o material teórico e iconográfico para a montagem do esboço de uma plataforma Open Access. Foram selecionadas imagens aéreas, cartografias e fotografias de diferentes épocas, as quais se mostraram importantes ao longo do estudo comparativo, para a sua inserção num Sistema de Informação Geográfico. Os dados a serem disponibilizados na plataforma proposta estão relacionados com a história da ligação do caminho de ferro com as áreas portuárias de cada cidade

selecionada para estudo e com as práticas de gestão e valorização dos remanescentes ferroviários e portuários. A importância desta plataforma é apoiada na necessidade de identificar “boas práticas” nas áreas do urbanismo e da preservação do património ferroviário das cidades portuárias ibéricas.

CONCLUSÃO

Em virtude da abordagem histórica comparativa utilizada, constatou-se que os portos tiveram um papel determinante na configuração da rede ferroviária ibérica, influenciando também o processo de expansão das redes urbanas de Portugal e Espanha. Percebeu-se que o início da relação destas duas infraestruturas ocorreu antes da construção das infraestruturas ferroviárias, estando patente a preocupação com o melhoramento dos serviços portuários. Identificou-se que, a maioria das teorias urbanas elaboradas a partir da segunda metade do século XIX foram inserindo a infraestrutura ferroviária nos planos urbanos, mas não fazem menção às zonas portuárias. Foi a partir da segunda metade do século XX, juntamente com a preocupação dos efeitos urbanos no deslocamento e na modernização dos portos, que as reflexões sobre a interface porto-cidade foram alargadas.

No entanto, percebeu-se que, a partir do final do século XIX, a ligação entre o caminho de ferro e o porto fez parte de planos parciais de melhoramento urbano. Concluiu-se que nas primeiras décadas do

século XX, os acordos pontuais, em muitos casos, não consideraram o seu impacto nas cidades como um todo, mesmo tendo a ligação entre estas infraestruturas ocasionado transformações urbanas, nomeadamente a destruição de edifícios preexistentes, a criação de bairros extramuros e a construção de grandes avenidas.

Ao identificar o valor patrimonial do caminho de ferro nas cidades portuárias, percebeu-se que este vem sendo inserido no conceito do património portuário, existindo alguns remanescentes ferroviários nas zonas portuárias requalificadas. Em síntese, no estudo comparativo identificou-se algumas particulares na evolução das cidades espanholas e portuguesas, quando analisada a modernização dos espaços ferroviários e portuários, mas nos momentos de reorganização territorial das zonas portuárias é frequente o estabelecimento de condições que permitam a formação e a permanência de um transporte intermodal de mercadorias com a integração do comboio e da navegação.

No contexto da revitalização urbana, percebeu-se que ambos os países desenvolveram planos com o objetivo de melhorarem as áreas que envolvem tanto o caminho de ferro como o porto. No entanto, concluiu-se que estes planos não costumam dar a mesma importância à preservação do património ferroviário e do património portuário concomitantemente. Em linhas gerais, o caminho de ferro, apesar de estar a ser inserido nas discussões sobre a preservação da paisagem portuária, ainda é considerado em termos patrimoniais como um conjunto industrial independente, sem fazer

referência às suas ligações com o porto. Diante disso, a plataforma Open Access mostrou ter grande potencial para preservar e valorizar a história das áreas ocupadas pela ligação porto-ferroviária.

Assim, a investigação comparativa desenvolvida apresenta uma revisão bibliográfica e documental importante para ampliar a compreensão das relações espaciais entre o caminho de ferro e o porto em cidades da Península Ibérica. Além de complementar uma área de estudo em desenvolvimento com materiais inéditos, ainda deixou aberta a possibilidade de serem desenvolvidas investigações semelhantes com outros casos de estudo que possam enriquecer a historiografia da ligação porto-ferrovia e auxiliar na elaboração de planos de preservação e revitalização urbana ligados com os espaços que no passado foram ocupados pelo porto e pelo caminho de ferro.

REFERÊNCIAS

CONDESSO, Fernando. Desarrollo y cohesión en la Península Ibérica. El problema de la ordenación territorial. Barcelona: Erasmus Ediciones, 2010.

MEYER, Han. City and Port: The Transformation of Port Cities: London, Barcelona, New York and Rotterdam. Roterdão: International Books, 1999.

O'FLANAGAN, Patrick. Port Cities of Atlantic Iberia, c. 1500-1900. Inglaterra: Ashgate Publishing Limited, 2008.

SCHLÖGEL, Karl. En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la civilización y Geopolítica. Espanha: Siruela, 2007.

SOBRINO SIMAL, Julián. Revisión crítica de las estrategias para el Patrimonio Industrial en este nuevo siglo. In: BUENAS PRÁCTICAS EN PATRIMONIO INDUSTRIAL. EL CASO DE ANDALUCÍA, II Encuentro de Asociaciones dedicadas a la protección del patrimonio cultural. Sevilla: Grupo de Investigación S.O.S. Patrimonio (HUM-673) de la Universidad de Sevilla e Asociación “La Base Natural y Cultural de Rota”, 2014, 09-16.

AGRADECIMENTOS

Ao CIDEHUS – Universidade de Évora

À Fundação para a Ciência e a Tecnologia (UIDB/00057/2021)
- HERITAS PhD Program – Heritage Studies [Ref.^a: PD/
BD/150431/2019].

À Prof. Ana Cardoso de Matos (CIDEHUS - Universidade de Évora),
Ao Eduardo Duarte (CIEBA – Faculdade de Belas Artes de
Lisboa) e ao João Soares (CHAIA – Universidade de Évora)

A todos aqueles que fizeram parte do desenvolvimento da minha
tese, direta ou indiretamente, os meus agradecimentos.