

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión VI Patrimonio Cultural Ferroviario

Patrimonio industrial azucarero y ramales ferroviarios: un análisis a través de la fotografía histórica.

Isell Guerrero Bermúdez, *, Ana Cardoso de Matos *, Sheila Palomares Alarcón
**

*Universidade de Évora, CIDEHUS, **Universidad de Granada-Universidade de Évora-
CIDEHUS

i.magueber91@gmail.com, amatos@uevora.pt, sheila@uevora.pt

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

Resumen:

La fotografía constituye una herramienta fundamental para el estudio del patrimonio ferroviario vinculado a la industria azucarera, especialmente para reconstruir infraestructuras desaparecidas o transformadas. Las imágenes permiten identificar relaciones entre espacios productivos y ramales ferroviarios, aportando información sobre tecnologías, materiales y articulaciones territoriales entre áreas rurales, industrias y puertos. Este enfoque visual amplía el conocimiento sobre el ferrocarril en contextos agroindustriales y abre nuevas vías de investigación donde la documentación escrita es escasa. Esta comunicación plantea una reflexión metodológica sobre el potencial de las fuentes visuales para interpretar la articulación entre industria, ferrocarril y territorio en contextos de pérdida o fragmentación.

Palabras clave: Patrimonio industrial, Patrimonio ferroviario, Industria azucarera, Fotografía histórica, Paisajes agroindustriales.

INTRODUCCIÓN

La escasez de estadísticas sobre la producción y el consumo en la industria azucarera española hasta 1900, así como la limitada disponibilidad de datos sobre importaciones anteriores a 1850, ha condicionado el desarrollo historiográfico sobre este sector. Sin embargo, la conservación de archivos empresariales y fondos privados ha permitido investigaciones fundamentales sobre su evolución productiva y territorial, especialmente en Andalucía oriental (Martín Rodríguez, 1994: 45-67).

En el caso portugués, el estudio de la industria azucarera continúa siendo un campo aún poco explorado. A diferencia del contexto español, donde la mayor implantación del sector permitió la pervivencia parcial de instalaciones e infraestructuras pese a los procesos de desmantelamiento, en Portugal el número más reducido de complejos azucareros, unido a su desaparición progresiva, ha dado lugar a una pérdida casi total de su materialidad. Esta situación dificulta especialmente el análisis de las infraestructuras complementarias que articulaban la producción con el territorio, entre ellas los ramales ferroviarios, las vías industriales y los sistemas logísticos asociados al transporte de materias primas y productos elaborados.

En este contexto, la fotografía histórica se configura como una fuente esencial para el estudio integrado de estas infraestructuras productivas y territoriales, al permitir visualizar la materialidad de los espacios, los procesos técnicos y las transformaciones del paisaje industrial. Lejos de constituir un registro neutral, la imagen fotográfica actúa como un dispositivo de mediación que selecciona y organiza la visibilidad del sistema industrial (Tagg, 1988; Edwards, 2001), contribuyendo a la construcción de su memoria visual. La relación entre industria azucarera y transporte ferroviario fue decisiva para el desarrollo del sector. A los ingenios protoindustriales¹ y sistemas tradicionales sucedieron infraestructuras más complejas vinculadas a la industrialización, en las que los ramales ferroviarios desempeñaron un papel central en el

¹ El término *ingenios protoindustriales* designa instalaciones productivas de transición entre el trapiche tradicional y la fábrica azucarera industrial, caracterizadas por formas tempranas de mecanización, división del trabajo y creciente especialización técnica. En el ámbito azucarero mediterráneo, estos sistemas anticiparon la organización fabril posterior e introdujeron innovaciones técnicas decisivas para la modernización del sector (Macías, 2017, pp. 12–16).

abastecimiento de materias primas, el transporte de carbón y maquinaria, y la distribución de productos (Macías, 2017: 12-16). De este modo, se configuraron redes agroindustriales² que transformaron profundamente el paisaje.

Desde esta perspectiva, la fotografía histórica permite reconstruir relaciones espaciales entre fábricas, infraestructuras ferroviarias y territorio, así como identificar trazados y conexiones logísticas hoy desaparecidas o alteradas. Las imágenes no operan únicamente como testimonios visuales, sino como fuentes activas para la interpretación de dinámicas productivas y territoriales (Viscomi y Palomares-Alarcón, 2020: 1334).

Este enfoque se inscribe en los debates clásicos sobre patrimonio industrial, donde se ha subrayado la importancia de las infraestructuras productivas como parte esencial de la memoria industrial europea (Bergeron y Dorel-Ferré, 1996; Cossons, 1975), así como en las reflexiones contemporáneas sobre la fotografía como construcción histórica y no como simple evidencia documental. En este marco, la investigación se articula en torno a una cuestión central, en qué medida las fuentes visuales permiten interpretar la articulación entre industria, ferrocarril y territorio, especialmente allí donde las infraestructuras han desaparecido o se conservan de forma fragmentaria.

A partir del análisis de diversos fondos archivísticos y fotográficos procedentes de la Península Ibérica entre los que destacan el Archivo Histórico de Protocolos de Granada, el Archivo Histórico Provincial de Málaga y el Arquivo Nacional da Torre do Tombo en Lisboa, esta comunicación reflexiona sobre el papel de la fotografía histórica como herramienta metodológica para el estudio conjunto del patrimonio industrial azucarero y sus ramales ferroviarios, presentando además resultados de investigación orientados a la reconstrucción de paisajes

² Se emplea aquí el término *redes agroindustriales* para designar sistemas territoriales integrados donde producción agrícola, transformación industrial e infraestructuras de transporte operan de forma interdependiente, a partir del concepto de *agroindustria* definido por la RAE como “conjunto de industrias relacionadas con la agricultura” (RAE, voz *agroindustria*), y de su desarrollo historiográfico en Martín Rodríguez (1994) y Cuéllar Villar (2003).

Isell Guerrero Bermúdez, Ana Cardoso de Matos, Sheila Palomares Alarcón.

ferroviario-industriales y al estudio de infraestructuras desaparecidas (Palomares Alarcón, 2022; 2024).

1. LA FOTOGRAFÍA HISTÓRICA COMO HERRAMIENTA DE ANÁLISIS DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

La fotografía histórica constituye una fuente primaria de gran valor para el análisis del patrimonio industrial azucarero, ya que permite acceder a configuraciones espaciales, infraestructuras técnicas y relaciones funcionales que, en muchos casos, han desaparecido o se encuentran profundamente transformadas. A diferencia de otras tipologías documentales, su especificidad radica en la capacidad de registrar simultáneamente arquitectura, maquinaria, trabajo y territorio, generando evidencias visuales de estructuras complejas como ramales ferroviarios industriales, apartaderos, conexiones puerto-fábrica, áreas de almacenamiento y dispositivos logísticos asociados a la producción azucarera. Cabe referir que mientras la fotografía permite una lectura morfológica y espacial de configuraciones industriales estáticas, el material filmico aporta información secuencial sobre procesos, movimientos y relaciones operativas del sistema productivo, particularmente relevantes para el análisis logístico-ferroviario.

En este contexto, la imagen fotográfica no debe ser entendida como una representación neutra del sistema industrial, sino como un dispositivo de mediación que selecciona, encuadra y jerarquiza determinados elementos del espacio productivo (Tagg, 1988; Edwards, 2001). Esta condición resulta particularmente relevante en el estudio de las infraestructuras ferroviarias, cuya presencia en el registro visual tiende a concentrarse en momentos de visibilidad operativa, carga, descarga, circulación de mercancías, mientras que otras dimensiones del sistema logístico permanecen fragmentadas o ausentes. En consecuencia, la fotografía no solo documenta el sistema industrial, sino que contribuye activamente a definir qué aspectos del mismo se han transmitido como memoria visual del patrimonio.

Desde una perspectiva analítica, el corpus fotográfico asociado a la industria azucarera puede organizarse en: fotografía documental terrestre y aerofotografía. Estas categorías no operan como tipologías cerradas, sino como marcos analíticos que permiten diferenciar escalas de observación, niveles de detalle y grados de intencionalidad representacional dentro del sistema industrial. La fotografía documental terrestre se centra en la

representación del proceso productivo y de las dinámicas laborales, permitiendo interpretar la relación entre infraestructura ferroviaria y organización del trabajo. Algunas de las fotografías documentales enfatizan la materialidad de las instalaciones y maquinaria, facilitando el análisis de dispositivos de carga, transporte y conexión intermodal. Por último, la aerofotografía introduce una lectura territorial del sistema industrial, esencial para comprender la disposición espacial de complejos productivos y su inserción en redes logísticas más amplias.

El análisis integrado de estas tipologías permite superar una lectura fragmentaria de la imagen y avanzar hacia una interpretación relacional del sistema industrial azucarero, donde la red ferroviaria aparece como elemento estructurante de la articulación entre producción, territorio y transporte. En este sentido, la fotografía histórica se configura no solo como fuente ilustrativa, sino como un registro analítico capaz de complementar y, en determinados casos, sustituir la ausencia de documentación técnica o cartográfica.

Su valor metodológico se intensifica cuando se combina con fuentes cartográficas, planos industriales y documentación empresarial, permitiendo reconstruir relaciones espaciales que no son directamente observables en registros textuales. De este modo, la imagen fotográfica se convierte en un instrumento operativo para el estudio de paisajes industriales desaparecidos, especialmente en lo relativo a las infraestructuras ferroviarias asociadas al sistema azucarero.

1.1. METODOLOGÍA PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE PAISAJES INDUSTRIALES A PARTIR DE FUENTES FOTOGRÁFICAS

El presente trabajo se inscribe en un enfoque cualitativo e interdisciplinar que articula historia industrial, arqueología del paisaje y análisis espacial de fuentes visuales. Su objetivo no es la reconstrucción formal de los complejos azucareros ni la restitución exhaustiva de sus trazados ferroviarios, sino la identificación de sus lógicas espaciales, logísticas y territoriales a partir de un conjunto fragmentario de evidencias históricas. En este marco, la fotografía histórica se concibe como una fuente operativa de primer orden, cuyo análisis requiere un procedimiento sistemático capaz de transformar la imagen aislada en evidencia espacial contextualizada dentro de un sistema industrial complejo.

Isell Guerrero Bermúdez, Ana Cardoso de Matos, Sheila Palomares Alarcón.

La metodología se estructura en cuatro fases analíticas secuenciales e interdependientes, concebidas no como etapas independientes, sino como niveles progresivos de lectura, verificación e interpretación del material visual.

Fase 1. Construcción del corpus visual y normalización documental.

La primera fase consiste en la identificación, recopilación y sistematización del corpus fotográfico procedente de archivos públicos, fondos empresariales, colecciones privadas y publicaciones históricas. Este proceso implica no solo la agregación de materiales, sino la construcción de una base documental homogénea que permita su análisis comparativo. Cada imagen se somete a una ficha analítica estandarizada que incluye procedencia, datación aproximada, autoría, contexto de producción, soporte y relación funcional con el sistema industrial azucarero. Este procedimiento permite establecer un primer nivel de control crítico sobre la fiabilidad, procedencia y representatividad de la fuente visual. Posteriormente, el corpus se organiza en dos categorías analíticas, la fotografía documental terrestre y la aerofotografía, entendidas como regímenes de visibilidad que reflejan distintas formas de representación del sistema industrial, más que como tipologías cerradas.

Fase 2. Análisis morfológico y descomposición espacial de la imagen.

En esta fase la fotografía es tratada como un documento espacial estructurado. El análisis se centra en la identificación de unidades morfológicas recurrentes que configuran el sistema industrial: edificios de producción, estructuras de almacenamiento, patios logísticos, infraestructuras ferroviarias (ramales, apartaderos, estaciones), dispositivos de carga y descarga, y elementos de conexión entre fábrica, puerto y territorio.

Este proceso implica una descomposición sistemática de la imagen en componentes espaciales, permitiendo su transformación en variables analíticas comparables entre distintos casos de estudio. La fotografía deja así de operar como un documento unitario para convertirse en un campo relacional de información espacial.

Fase 3. Análisis comparado multiescalar y lectura evolutiva del sistema.

La tercera fase introduce la dimensión comparativa y temporal del análisis. Las imágenes históricas se confrontan con cartografía industrial, planos técnicos, documentación empresarial y ortofotografías contemporáneas. Este cruce de fuentes permite identificar tres niveles analíticos fundamentales: permanencias estructurales, transformaciones funcionales y desaparición de infraestructuras. El objetivo no es únicamente registrar cambios morfológicos, sino comprender la evolución de las relaciones entre industria azucarera, redes ferroviarias y territorio en distintas escalas de análisis. Este procedimiento permite articular una lectura multiescalar que vincula el edificio industrial con la red logística y la estructura territorial.

Fase 4. Interpretación crítica y validación contextual de la evidencia visual.

La fase final se orienta a la validación crítica de la información espacial contenida en la imagen fotográfica, más que a su reconstrucción tridimensional. El procedimiento se basa en la identificación de elementos de referencia presentes en la imagen, infraestructuras ferroviarias, trazados urbanos, accidentes geográficos, estructuras industriales o elementos portuarios, que permiten su localización aproximada en el territorio.

Este proceso de geolocalización se entiende como un ejercicio de aproximación espacial, no necesariamente exacto, pero sí verificable en términos de coherencia territorial. De forma complementaria, se realiza una triangulación entre series fotográficas, cartografía histórica y documentación técnica, con el fin de validar correspondencias espaciales y detectar vacíos o inconsistencias documentales.

Desde este enfoque, la fotografía no se aborda como un registro ilustrativo, sino como una fuente histórica activa capaz de aportar información única sobre infraestructuras ferroviarias desaparecidas, ramales industriales, sistemas logísticos de carga y descarga y relaciones funcionales entre producción, puerto y red de transporte. Esta fase consolida el valor epistemológico de la imagen como evidencia analítica dentro del estudio del patrimonio industrial.

La aplicación de este marco metodológico permite trascender el uso ilustrativo de la fotografía histórica para situarla como una herramienta operativa en el análisis de sistemas industriales complejos. La combinación de lectura morfológica, análisis multiescalar y validación contextual no solo facilita la identificación de estructuras desaparecidas, sino que permite reconstruir las relaciones funcionales entre infraestructura, producción y territorio a partir de evidencias fragmentarias. En este contexto, la fotografía se convierte en un dispositivo analítico especialmente eficaz para abordar aquellas configuraciones industriales cuya materialidad ha sido parcialmente eliminada o transformada.

A partir de este enfoque, el análisis puede trasladarse al estudio comparado de los casos español y portugués, donde la relación entre industria azucarera y redes ferroviarias presenta configuraciones espaciales diferenciadas, así como distintos grados de densidad documental y visual. Esta comparación no se limita a una descripción territorial, sino que permite evaluar cómo los distintos regímenes de producción industrial y de registro fotográfico condicionan la forma en que dichas infraestructuras han sido documentadas, representadas y, en última instancia, conservadas como evidencia histórica.

2. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS Y FOTOGRAFÍA HISTÓRICA EN ESPAÑA Y PORTUGAL

La aplicación del marco metodológico previamente definido permite extraer resultados comparativos sobre la relación entre industria azucarera e infraestructuras ferroviarias en España y Portugal. En este marco, la fotografía histórica no se utiliza como ilustración, sino como evidencias sometidas a un proceso sistemático de lectura espacial y verificación cruzada. (Guerrero Bermúdez, 2026)

Desde la Fase 1 (construcción del corpus y normalización documental), el conjunto de imágenes analizadas en ambos contextos revela una asimetría estructural en la densidad y tipología de los registros. En el caso español, la abundancia de series fotográficas industriales permite reconstruir de forma relativamente continua la relación entre fábrica y ferrocarril. En Portugal, en cambio, el corpus se concentra en entornos portuarios e industriales urbanos, donde el sistema ferroviario aparece integrado en sistemas logísticos más complejos y menos homogéneos.

La Fase 2 (análisis morfológico y descomposición espacial) permite identificar diferencias fundamentales en la configuración del sistema. En el caso español, las imágenes muestran de forma recurrente unidades espaciales claramente articuladas en torno al ferrocarril, naves de producción alineadas con patios de carga, apartaderos industriales adyacentes al perímetro fabril y ramales ferroviarios que conectan directamente con estaciones regionales. Esta repetición morfológica indica que el ferrocarril actúa como eje estructurante del espacio industrial, organizando tanto la disposición arquitectónica como los flujos productivos. (Cuéllar Villar, 2003; 2008).



Figura 1. Fotografía aérea del vuelo de 1936 de la azucarera El Tarajal. Escala del vuelo: 1/8700. Archivo: A-0065_1053_009_0487_cog.tif.

Fuente: Fototeca del Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG).

En el caso de El Tarajal (Málaga) (figura 1), la descomposición espacial de las imágenes permite identificar una integración funcional directa entre el complejo industrial y la línea Málaga-Córdoba (1865), donde el ferrocarril organiza principalmente la salida del producto refinado y estructura la conexión del sistema fabril con la red regional. La lectura morfológica evidencia, además, la disposición interna de patios de carga y

Isell Guerrero Bermúdez, Ana Cardoso de Matos, Sheila Palomares Alarcón.

áreas de circulación vinculadas a la red ferroviaria, confirmando su papel organizador del espacio productivo. De forma complementaria, en el caso de la azucarera Conde de Benalúa de Láchar (figura 2), la imagen revela un grado más profundo de integración ferroviaria, al observarse un ramal industrial que penetra en el interior del complejo fabril. La descomposición espacial permite identificar la articulación directa entre zonas de almacenamiento, áreas de producción y sistema ferroviario interno, lo que evidencia una relación de dependencia estructural entre infraestructura y organización industrial.



Figura 2. Vista general de la azucarera Conde de Benalúa en Láchar (1906). Álbum del señorío de Láchar.

Fuente: FM Archive (colección fotográfica histórica).

La Fase 3 (comparación multiescalar y lectura evolutiva) permite confirmar que estas configuraciones no son puntuales, sino sistémicas. La triangulación entre fotografía, planos técnicos y cartografía histórica evidencia que, en el contexto español, el ferrocarril no es un elemento accesorio, sino un componente estructural del sistema azucarero, condicionando la localización de fábricas, la organización interna de los complejos y su inserción territorial. Asimismo, la normativa ferroviaria del siglo XIX favoreció la proliferación de apartaderos industriales,

consolidando un modelo de integración productiva entre industria y red ferroviaria (Cuéllar Villar, 2008).



Figura 3. Passagem de nível junto à Refinaria Colonial de Alcântara (Lisboa, c. 1970).
Fonte: Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Lisboa.

En el caso portugués, la aplicación de la misma fase introduce una lectura distinta. En las imágenes de la Refinería Colonial de Alcântara (Lisboa) (figura 3), la comparación multiescalar muestra una integración funcional entre puerto, tejido urbano y red ferroviaria urbana (ramal de Alcântara-Mar), donde el ferrocarril actúa principalmente como dispositivo de redistribución hacia el interior del territorio, subordinado a la centralidad del transporte marítimo.

En cambio, en la Refinería Angola (Matosinhos, Porto) (figura 4), el análisis comparado adquiere una estructura diferente. La lectura secuencial del material visual, integrado en el corpus como evidencia de Fase 1, permite reconstruir el proceso completo, llegada del azúcar bruto al puerto de Leixões, transferencia inmediata al ferrocarril como eje logístico principal, transporte directo al complejo industrial y posterior entrada en el sistema de refinado. La validación contextual de esta secuencia confirma que, en este caso, el ferrocarril no es secundario, sino el elemento

articulador central del sistema productivo, estructurando la relación entre puerto, industria y transformación.



Figura 4. Vista aérea de la Refinería de Azúcar de Angola, Matosinhos (1936). **Fuente:** Beleza (1936), reproducido en Câmara Municipal do Porto (ed.), *Porto – Esquinas do Tempo*. Archivo fotográfico municipal de Porto.

La Fase 4 (interpretación crítica y validación contextual) permite sintetizar estas diferencias estructurales. En España, la evidencia visual muestra una lógica de integración fábrica–ferrocarril, donde la infraestructura de transporte ferroviario organiza el espacio industrial desde su interior. En Portugal, en cambio, se identifican dos modelos diferenciados, uno portuario-urbano (Alcântara), donde el ferrocarril es secundario respecto al puerto, y otro logístico-industrial (Matosinhos), donde el ferrocarril constituye el eje principal del sistema de circulación de mercancías. En conjunto, la aplicación del modelo metodológico no solo permite describir diferencias entre ambos contextos, sino demostrar cómo la fotografía histórica, incluido el material filmico, funciona como evidencia operativa para reconstruir relaciones espaciales no conservadas materialmente. La aplicación del modelo confirma que la fotografía histórica y el material filmico no funcionan como registros documentales pasivos, sino como dispositivos de inferencia espacial capaces de reconstruir sistemas logísticos industriales en ausencia de su materialidad física.

CONCLUSIONES

El estudio confirma que la fotografía histórica, cuando es sometida a un procedimiento sistemático de análisis espacial, puede operar como una fuente analítica capaz de reconstruir relaciones infraestructurales desaparecidas, especialmente en contextos donde la documentación técnica o cartográfica es incompleta o fragmentaria. Su valor no reside en la representación del objeto industrial, sino en su capacidad para revelar estructuras espaciales implícitas a través de la imagen.

Desde esta perspectiva, el trabajo demuestra que la infraestructura ferroviaria no debe entenderse únicamente como un soporte logístico del sistema productivo, sino como un principio organizador de la espacialidad industrial, cuya presencia o ausencia condiciona la configuración del paisaje industrial en distintos contextos territoriales (Bergeron y Dorel-Ferré, 1996; Cossons, 1975; Cuéllar Villar, 2003).

La comparación entre casos pone de manifiesto que las diferencias observadas no derivan únicamente de modelos industriales divergentes, sino de distintas formas de articulación entre infraestructura, territorio y sistema productivo, lo que obliga a replantear la lectura del ferrocarril como categoría homogénea dentro de la historia industrial. En términos analíticos, el estudio introduce una lectura relacional de la infraestructura, en la que su función no es fija, sino dependiente de su inserción en sistemas logísticos específicos.

Metodológicamente, la investigación valida un enfoque basado en el análisis morfológico de la imagen, la triangulación multiescalar y la validación contextual como herramientas operativas para el estudio del patrimonio industrial a partir de fuentes visuales. Este enfoque permite superar tanto la lectura ilustrativa de la fotografía como su uso exclusivamente documental, situándola como un dispositivo de inferencia espacial.

En conjunto, el trabajo contribuye a una redefinición del papel de las fuentes visuales en el estudio del patrimonio industrial, al situarlas no como representación del pasado industrial, sino como instrumentos activos para su reconstrucción analítica. En este sentido, el trabajo propone desplazar la fotografía histórica del ámbito de la evidencia ilustrativa al de la modelización espacial indirecta de sistemas industriales desaparecidos.

Isell Guerrero Bermúdez, Ana Cardoso de Matos, Sheila Palomares Alarcón.

BIBLIOGRAFÍA / BIBLIOGRAFIA / BIBLIOGRAPHY

- Bergeron, Louis y Dorel-Ferré, Gracia (1996). *Le patrimoine industriel: un nouveau territoire*. Paris: Liris.
- Cossons, Neil (1975). *The BP Book of Industrial Archaeology*. London: David y Charles.
- Cuéllar Villar, Domingo (2003). Los transportes en el sureste andaluz (1850–1950): Economía, empresas y territorio. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Cuéllar Villar, Domingo (2008). La construcción de las primeras líneas ferroviarias en Andalucía (1851–1880). *Cuadernos del Archivo Histórico Ferroviario*, (3), 4–32.
- Edwards, Elizabeth (2001). *Raw histories: Photographs, anthropology and museums*. Oxford: Berg.
- Guerrero Bermúdez, Isell María (2026). *Caminho-de-ferro e património açucareiro no sul da Península Ibérica e em Cuba: transferência de conhecimentos, arquitetura e tecnologia*. Tesis doctoral, Universidade de Évora. <http://hdl.handle.net/10174/41899>
- Macías Hernández, Antonio (2017). Tecnología e industria azucarera: el molino de cilindros horizontales en el Mediterráneo occidental durante la Baja Edad Media. *Revista de Historia Industrial*, (66), 11–28. <https://revistes.ub.edu/index.php/HistoriaIndustrial/article/view/18187>
- Martín Rodríguez, Manuel (1994). Del trapiche a la fábrica de azúcar, 1779–1904. In J. Nadal Oller y J. Catalán Vidal (Eds.), *La cara oculta de la industrialización española*. Madrid: Alianza Editorial.
- Palomares Alarcón, Sheila (2022). El ferrocarril como factor determinante al proyectar la arquitectura industrial harinera: El caso andaluz. *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, (47), 16–42. <http://hdl.handle.net/10174/31260>

Palomares Alarcón, Sheila (2024). La influencia del ferrocarril al proyectar los primeros almacenes reguladores de aceite del Sindicato Vertical del Olivo. *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, (52), 73–97. <https://doi.org/10.24197/tst.52.2023.73-97>

Tagg, John (1988). *The burden of representation: Essays on photographs and histories*. Amherst: University of Massachusetts Press.

Viscomi, Pietro, y Palomares-Alarcón, Sheila (2020). Fototecas portuguesas: el patrimonio industrial del s. XIX a través de sus fotografías. In L. G. Fontana (Ed.), *Stati Generali del Patrimonio Industriale 2018*, 1332–1342. Venecia: Marsilio.