

De Marco. M. A. 2017. Ciudades portuarias, desarrollo regional y preservación del patrimonio portuario. Propuestas para la conformación de redes de estudios interdisciplinarios, internacionales y locales. *Red Sociales, Revista del Departamento de Ciencias Sociales*, Vol. 04 N° 02: 37-55.

CIUDADES PORTUARIAS, DESARROLLO REGIONAL Y PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO PORTUARIO. PROPUESTAS PARA LA CONFORMACIÓN DE REDES DE ESTUDIOS INTERDISCIPLINARIOS, INTERNACIONALES Y LOCALES.

Miguel Ángel De Marco (h)

IDEHESI-CONICET-Nodo IH Rosario UCA-USAL-UBA-UNR/CEI

REDEP-Argentina

migueldemarco@conicet.gov.ar

RESUMEN

Este trabajo analiza la influencia de los puertos en el desarrollo, la identidad e integración de las ciudades y regiones, y el reconocimiento y dimensión de los actores estatales y no estatales intervinientes en los hechos y procesos de relacionamiento internacional de las mismas. La atención del estudio se centra en su capacidad de colectar fuerzas y políticas del ámbito regional y nacional, la gestación de un perfil identitario singular. Una problemática compleja que requiere la cooperación de aportes y de perspectivas interdisciplinarias e interinstitucionales y que presenta como aspecto de común relevancia la necesidad de rescatar, preservar y poner en valor el patrimonio histórico portuario local y regional, apelando a los procedimientos provistos por las humanidades digitales como vía de resolución.

Palabras claves: Ciudad – Puerto – Desarrollo – Integración – Identidad

Recibido: 06.03.2017

Aceptado: 16.03.2017

© Miguel Ángel de Marco

www.redsocialesnet.unlu

ABSTRACT

This paper analyzes the influence of ports in the development, identity and integration of cities and regions, and the recognition and dimension of state and non - state actors involved in the events and processes of international relations in the same way. The focus of the study is on its ability to collect regional and national forces and policies, the creation of a unique identity profile. A complex problem that requires the cooperation of contributions and interdisciplinary and interinstitutional perspectives which presents as a common aspect the need to rescue, preserve and value the historical port, according to the procedures provided by the digital humanities as a way of resolution.

Keywords: City - Port - Development - Integration - Identity

I. Un nuevo campo interdisciplinario. Evolución historiográfica

“¿Es la ciudad portuaria una categoría científica particular, un objeto de estudio específico en el seno de las ciencias humanas? ¿Se trata de un sujeto suficientemente autónomo para justificar las aproximaciones conceptuales específicas, las metodologías originales y para esbozar una teorización?”, se preguntaba el prestigioso especialista en dinámica urbana, el francés Claude Chaline, en 1994.¹

Investigaciones efectuadas en las últimas dos décadas coinciden en señalar respuestas en sentido positivo y sugieren que las ciudades portuarias en sus implicancias regionales pueden contribuir a la comprensión de las características del desarrollo existente en sus respectivos hinterland, fomentando una reflexión capaz de interrelacionar los cambios en las formas de producción con las relaciones sociales y las representaciones culturales², en un necesario diálogo entre distintas escuelas y propuestas historiográficas.

*El presente trabajo forma parte de una investigación realizada en el marco de la Carrera de Investigador Científico del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas CONICET. El autor fue presidente de la Red Interdisciplinaria de Estudios Portuarios, e integra el proyecto Gobernanzas Puertos del Atlántico y el Proyecto Historia de los Puertos de Santa Fe. Sus libros en la temática son: “La batalla por el puerto de Rosario” (1999); “El puerto de los rosarinos” (2006) y “Ciudad Puerto, Universidad y Desarrollo”, entre otros. Dirige el Núcleo de Estudios de Historia de las Ciudades Portuarias Regionales CONICET-IDEHESI-Nodo IH. Email: migueldemarco@conicet.gov.ar. Fue presentado en el Simposio Puertos del Atlántico del V Congreso de Historia Económica Latinoamericana celebrado en San Pablo, Brasil, en 2017.

¹ C. CHALINE, *Ces ports que créèrent des villes*, Paris, Ed. L'Harmattan, 1994.

² PIERRE VILAR, “Crecimiento económico y análisis histórico”, en *Crecimiento y Desarrollo*. Barcelona, Planeta-Agostini, 1993, pp.17-105.

Al respecto puede encontrarse en el entrecruzamiento del aporte teórico del Neo Institucionalismo Económico³, el Análisis Histórico Institucional Comparativo, la economía política del desarrollo, la nueva historia política⁴, la historia regional y la microhistoria, posibilidades para efectuar análisis estructurales y funcionales de las Ciudades Puertos Regionales (en adelante CPR). Consiguientemente, identificar sus actores de negociación y relacionamiento⁵, su rol en la redistribución de recursos tangibles e intangibles y los mecanismos de adaptación y rechazo a los intentos de homogenización de los espacios políticos, económicos, culturales y sociales.⁶

Por otra parte, en pertinente determinar los componentes singulares de cada CPR porque de la combinación de ellos surgirán las combinaciones que fijaran perspectivas y sentido a la configuración de territorios, y las relaciones que lo construyen, identifican y generan tensiones.⁷ Componentes que a su vez replicarán la CPR en nodos y sub nodos que reproducirán un modelo para “garantizar su subsistencia en una cadena de relación, y con ello las acciones individuales y colectivas”.⁸

La construcción territorial de cada CPR responde a un tiempo y a un espacio y actividades humanas que generan “coordenadas identitarias”⁹, y por eso si bien podría disponer de características similares a otras es única e irrepetible, con ritmos y tipos de relacionamiento que le son particulares según su ubicación en relación con un centro de poder¹⁰ y de acuerdo a su inserción en determinada red económica mundial.¹¹

³ ROBERTO CORTÉS CONDE, “Historia económica, nuevos enfoques”, en *Revista Libertas*, VI, mayo de 1989, Instituto Universitario ESEADE.

⁴ GIOVANNA VALENTI NIGRINI Y ULISES FLORES LLANOS, “Ciencias sociales y políticas públicas, Social Sciences and Public Policy”, Publicada en la *Revista mexicana de sociología*, Rev. Mex. Sociol v.71 n.spe México dic. 2009.

⁵ MARIO RAPOPORT, “Para qué sirve la historia”, *Columna del IEHS*, n 38, noviembre 2003.

⁶ BRIAN J. LOASBY, *The Social Science of Economics*, Serie de conferencias, University of Stirling, Stirling, Escocia, 2006.

⁷ ELVIRA, SANTIAGO DE CALI, CLARA VIVIANA BANGUERO CAMACHO Y REINALDO GIRALDO DÍAZ “Bioemprendimiento: reconfiguración productiva de los agroecosistemas en el corregimiento Nodos y circuitos nodales”, revista *Entramado*, Print versión, Vol.8 no.1 Cali Jan./June 2012.

⁸ *Ibidem*.

⁹ MARIO ARIAS BUCCIARELLI, “La Patagonia argentina como Territorio Nacional”. Perspectivas de análisis, Ponencia discutida en Octavo Congreso de Historia Social y Política de la Patagonia Argentino-Chilena, Chubut, 2009, p. 8.

¹⁰ JOSÉ ANTONIO SEGRELLES, “Los puertos, la mundialización de la economía y la ordenación del territorio, en revista *GeoUruguay*. Revista Uruguaya de Geografía, vol. 4, Universidad de la República, Montevideo, 2000, pp. 117-137.

¹¹ MASAHIIHA FUJITA Y PAUL KRUGMAN, “La nueva geografía económica, pasado, presente y futuro”, *Investigaciones Regionales*, primavera, n. 4, Asociación Española de Ciencia Regional, Alcalá de Henares, p. 179. Y Krugman, *The spatial economy: Cities. Regions and international trade*, MIT Press, Cambridge, MA

Los primeros estudios en los que se advirtieron un creciente interés de distintas disciplinas por comprender la estructura funcional de las ciudades portuarias, y en especial la realización de estudios retrospectivos sobre la relación “ciudad puerto” se originaron con la relocalización y refuncionalización de instalaciones portuarias que quedaron en desuso como consecuencia de los nuevos patrones en la operatoria del comercio naval. Inquietud se tornó cada vez más apremiante cuando a hacia la década del 80 y 90 del siglo XX, se aceleraron “las innovaciones tecnológicas” y las reglas aperturistas del comercio internacional requirieron acelerar las transformaciones en la morfología de los frentes portuarios.¹²

Geógrafos y urbanistas se interesaron en comprender “las diferentes etapas de la evolución del puerto y su ciudad, junto a los estudios de rentabilidad económica”.¹³

En 1997, B. S. Hoyle, basado en los estudios de “Teoría General de los Sistemas”,¹⁴ y en los trabajos escritos por él en coautoría con D. Hilling,¹⁵ conformó en la Universidad de Southampton, Gran Bretaña, un equipo interdisciplinario, para establecer directrices comunes que permitieran estudiar y comparar las ciudades portuarias entre sí. Esto atrajo la atención de geógrafos de la Universidad de Barcelona, donde se creó la cátedra de Geografía Portuaria¹⁶, en la Asociación Internacional Villés et Ports (AIVP)¹⁷ y en la Unión Europea que patrocinó proyectos que atrajeron a profesionales de otros campos.¹⁸

La utilización del concepto “ciudad puerto” en los programas financiados por organismos internacionales, nacionales y locales dedicados al mejoramiento de la calidad de vida de las ciudades y por ende al estudio de la secuencia de interfaces entre una ciudad y un puerto, en el espacio urbano, marítimo y fluvial, favorecieron su difusión. Referirse a una “ciudad puerto” invocó una compleja zona de mediación de funciones locales, regionales e internacionales¹⁹ tras la intención de favorecer “la simbiosis ciudad y puerto”.

¹² CRISTÒFOL TOBAL CONESA, “Nuevas perspectivas en la geografía portuaria: las relaciones puerto-ciudad”, *Biblio 3w*. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona [ISSN 1138-9796], N° 24. 20 de abril de 1997.

¹³ BS HOYLE, comp. *Transporte y desarrollo*, Barnes & Noble Books, Nueva York, 1973, y KNOWLES, *La Moderna Geografía de Transportes*, Grupo de Estudio de Geografía de Transporte del Instituto de Geógrafos Británicos, Londres, 1992.

¹⁴ LUDWIG VON BERTALANFFY, *General System theory: Foundations, Development, Applications*, New York: George Braziller, revised edition 1976.

¹⁵ HOYLEE, B.S., HILLING, D. *Seaports Systems and Spatial Change*. Technology, Industry, and Development Strategies. Chichester-New York-Brisbane-Toronto-Singapore: John Wiley & Sons, 1985.

¹⁶ Fue su primera titular la doctora Rosa Castejón, del Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional de dicha Universidad y asesora de AIVP.

¹⁷ CRISTÒFOL TOBAL CONESA.

¹⁸ Rosa Castejón, Reflexiones sobre Geografía Portuaria.

¹⁹ *Asociación Internacional de Ciudades Puerto, Montevideo: Interfaz ciudad puerto, múltiples oportunidades para volver a equilibrar la ciudad*, 15 de marzo de 2005. Ver Antecedentes históricos, www.aivp.org.

A tal fin se creó en 1988, en Francia, una estructura de enlace en la materia: La *Asociación Internacional Villes et Ports*. En el continente americano la institución decana de estas características es la *Asociación Americana de Puertos (AAPA)*, de 1912, y con sede en Alejandría, en el Estado de Virginia. En el mismo sentido en 1991 nació la *Agrupación de Ciudades Puertos de Chile* alentada por las aspiraciones de situar a ese país “como portal del Pacífico”. En la Argentina la ciudad de Rosario fue pionera en la integración de las ciudades puertos del Mercosur cuando, en 1994, al término del Primer Seminario sobre Ciudades Puerto del Cono Sur de América, se firmó el Acta de Rosario en la que los municipios de Rosario, Valparaíso, Santos, Porto Alegre, Montevideo, y Asunción crearon la Red de Ciudades Puerto del Cono Sur de América comprometiéndose a “abordar y solucionar la problemática propia de la identidad y proyección del concepto ciudad puerto vinculado al desarrollo comunal, regional, nacional e internacional”.²⁰

A mediados de la década de los 90 la Asociación Internacional *Villes et Ports*, junto a la Organización de las Naciones Unidas y la Asociación Internacional de Puertos, convocó a especialistas para identificar componentes básicos de la relación ciudad puerto a lo largo de la historia para una mejor comprensión de la problemática en el tiempo presente y adoptar decisiones conducentes a un desarrollo sustentable teniendo en cuenta que el 80% del comercio mundial de mercadería se realizaba por vía marítima.²¹ El estudio se sustentó en los ya citados Frank Broeze y B. Hoyle, concluyéndose que la sociedad industrial hizo inviable la coexistencia de grandes complejos portuarios en los conglomerados urbanos provocando el consiguiente distanciamiento físico, social y cultural entre “los puertos y las ciudades”.²²

La obra de Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, de 1949, implicó un salto cualitativo en los estudios de la historia de la actividad portuaria por su reflexión teórico y metodológica. Introdujo consideraciones acerca de las acciones ejercidas por las ciudades puertos en el devenir histórico: como la de “atraer” y “expulsar”. En “La Dinámica del Capitalismo”, de 1985, destacó la persistencia de un mismo patrón: la conformación de “economías mundo” -lideradas por dos ciudades puertos dominantes-, divididas en zonas: un corazón (que es la región del centro de poder, que ejemplifica con Ámsterdam y Londres); las zonas intermedias, pivotes del poder central; y las marginales (que a diferente de las anteriores son subordinadas y dependientes más que participantes). Es precisamente del escalonamiento entre las ciudades puertos dominantes y las zonas intermedias, la periférica donde el capitalismo obtenía sus mayores

²⁰ *Seminario sobre Ciudades Puertos del Cono Sur de América*, Publicación de la Municipalidad de Rosario, 1994.

²¹ M. A. PESQUERA-J. R. RUIZ, *Estrategias de desarrollo sostenible para las ciudades puertos*, monografía de la UNCTAD sobre Gestión de Puertos, Nueva York-Ginebra, 1996, p. 2-15.

²² En el marco de este desafío se constituyó en 2001 la RETE, una red internacional de ciudades portuarias y puertos, destinada, entre otros aspectos a mejorar la integración de los puertos con su entorno territorial, económico, social, cultural y medioambiental.

réditos. Por eso en ellas, como mediadoras de la distancia, favorecían a los que negociaban la comunicación, desde el viajante al consignatario.²³ En “La identidad de Francia, el espacio y la historia”, de 1986, Braudel describe los vínculos de poder de las ciudades con actividad portuaria en razón de su ubicación en las rutas comerciales y su proyección internacional.²⁴

Contemporáneo del historiador francés Jaboc Price definió la relación entre la estructura socio-profesional de los puertos y la organización económica de los mismos²⁵, e inspiró la realización del simposio sobre las ciudades portuarias del Océano Atlántico del período 1650-1850, cuyos resultados fueron editados por Franklin W. Knight y Peggy K. Liss en 1991, y luego por Patrick O’Flanaggan y Alejandro de la Fuente, quienes al publicar en el 2008 la obra *Port Cities of Atlantic Iberia, c. 1500-1900*, reconocieron en la monumental obra de Pierre Chaunu, *Sevilla y el Atlántico, 1504-1650*, editada por primera vez en doce tomos, en París en 1955, las posibilidades de identificar ciudades portuarias.²⁶ En el 2009, Knight participó del libro “Ciudades portuarias de la Cuenca del Caribe, historia, cultura, economía y sociedad”, compilación de diecisiete artículos referidos a los más variados abordajes de la relación ciudad-puerto y que significó una puesta en valor de este enfoque en la región, fomentándolo en el pensamiento Latinoamericano y la integración regional.²⁷

Los crecientes trabajos presentados en coloquios, simposios y congresos históricos, tomaron giros diversos dependiendo del énfasis teórico y metodológico elegido por los investigadores por lo que fueron adscritos a la historia urbana, la historia económica, la historia regional, y la historia social.²⁸

Poco después de la expansión de los enfoques promovidos desde la geografía y el urbanismo, comenzaron a difundirse los trabajos teóricos de especialistas españoles que propusieron estudiar metodológicamente el devenir de las ciudades portuarias. Agustín Guimerá Ravina y Fernando Monge, siguiendo el camino trazado por Frank Boeze y por autores como Carlos Martínez Shaw, instaron a una nueva visión de las ciudades puerto que

²³ FERNAND BRAUDEL, *La dinámica del capitalismo*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 1985, p.2.

²⁴ FERNAND BROUDEL, *La Identidad de Francia*, I, Gedisa Editorial, Barcelona, 1993, p.172.

²⁵ J. PRICE, *Economic Function and the Growth of American Port Towns in the Eighteenth Century*, *Perspectives in American History*, 8 (1974), pp. 123-86.

²⁶ El Centro de Estudios Portuarios y Marítimos de la Universidad de Liverpool en el año 2009 publicó el título: *¿El Imperio en una ciudad? Inconveniente pasado imperial de Liverpool*. Sus autores son Sheryllyne Haggerty, Anthony Webster y Nicholas J. White.

²⁷ JORGE ENRIQUE ELÍAS CARO-ANTONINO VIDAL ORTEGA, *Ciudades portuarias de la Cuenca del Caribe*, historia, cultura, economía y sociedad, Universidad del Magdalena, Universidad del Norte, Santa Marta, 2009.

²⁸ ELIZABET PAYNE IGLESIAS, “El Puerto y la Región, revisiones historiográficas para el estudio del Puerto de Trujillo Honduras”, en *Memorias, Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, vol. 3, N.5, Barranquilla, Colombia.

incluyera a “los protagonistas de las ciudades portuarias, la propia gente”, haciendo uso de las herramientas de la historia social, la historia de la cultura y la antropología. En 1999, Guimerá Ravina y Monge, compilaron el libro *La Habana, puerto colonial (Siglos XVIII y XIX)* donde expresaron la conveniencia de avanzar en “la óptica analítica de la ciudad portuaria tal y como hace hoy la moderna historiografía mundial”.²⁹ La inquietud de los autores de incorporar un enfoque integrador partió del estudio de la obra Broeze: “*Gateways of Asia. Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries*”³⁰, y del mismo autor y del mismo editor, *Brides of the Sea. Port Cities of Asia from the 16th-20th Centuries*.³¹

Hasta ese momento predominaban las visiones que valoraban a los puertos en los procesos de modernización pero se obviaban “la función de las élites locales y su interacción con los grupos foráneos”, en tanto que otros, “se ocupaban de este último aspecto pero no el contexto comercial, permaneciendo el puerto en la sombra”.³² Observar a la ciudad portuaria desde lo sociocultural, según Guimerá Ravina y Monge, implicaba la identificación del desarrollo de una estructura social con el surgimiento de nuevas posibilidades y por ende de una dinámica específica de acuerdo a las necesidades del puerto y a las características de los productos comercializados. Monge, quién priorizó una visión antropológica de los estudios portuarios incluyó resumió sus inquietudes en la siguiente afirmación: “Todo puerto es en sí mismo una comunidad humana”.³³

Las ciudades portuarias encierran una dimensión histórico regional porque “a manera de cascada”, transforman “el entorno, su gente y la cultura”, de acuerdo al “haz de fuerza” generado por el ritmo de la “interrelación de todas las fuerzas” sobre las que ejerce un rol de mediación.³⁴

Guimerá Ravina sugiere que mientras el término “ciudad puerto” comprendería el estudio de dos realidades no definitivamente integradas, referirse a “ciudad portuaria” implicaría el análisis de una situación consumada, simbiótica en la que el puerto es la razón de ser de la ciudad pudiendo modificarse y dar paso a una tipología distinta, cuando otras

²⁹ AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA Y FERNANDO MONGE, *La Habana, puerto colonial (Siglos XVIII y XIX)*. Madrid, 1999, introducción, p. 3-20.

³⁰ F. BROEZE, *Gateways of Asia. Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries*, London-New York, 1987.

³¹ Idem, *Brides of the Sea. Port Cities of Asia from the 16th-20th Centuries*, Honolulu, 1989.

³² AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA, “El vino y los puertos de la Bahía de Cádiz, siglos XVIII y XIX”, en *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Época Moderna*, Dir. Luis A. Ribot García-Luigi de Rosa, Istituto Italiano per gli studi filosofici. Nápoles, 2003, p. 217.

³³ Monge, al igual que Guimerá, investigador del Consejo de Investigaciones de España tiene unos 36 trabajos sobre la temática. En 2002 sintentizó su producción de veinte años, en el escrito denominado “Las ciudades puertos: antropología cultural de la ciudad puerto americana”.

³⁴ AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA, *Puertos y ciudades portuarias (Ss. XVI-XVIII): una aproximación metodológica*, ob. Cit. P. 290, en referencia al libro de Frank Broeze, *Gateways of Asia. Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries*, London-New York, 1997, p.3.

funciones, administrativas, políticas y culturales sobrepasaran en tamaño y alcance a las propiamente portuarias.³⁵

Al estudiarse el caso de los puertos de la provincia de Buenos Aires construidos durante la Primera Globalización, algunos historiadores han considerado pertinente establecer dos categorías de análisis. Por un lado la “ciudad portuaria” y por otro la “comunidad portuaria”, un deslinde que estiman necesario en función de representan dos distritos con cuestiones funcionales, étnicas, ocupacionales y sociales propias.³⁶

Al analizar la historia de los archipiélagos ibéricos el mismo Guimerá Ravina aplicó un enfoque sistémico, afirmando que “los puertos y sistemas portuarios son entes complejos” que al ser contemplados en otro de entidad mayor (insular, regional, nacional y supranacional), pasaban a convertirse en forma automática en subsistema del anterior, conservando los elementos que lo definían. En todos los casos ofrecían una dimensión pasiva y activa. En esta última los puertos eran agentes de modernización y cambio, generando sus propios procesos, entrelazando a sus actores, produciendo modernización económica, cultural y social en distintos niveles, y recibiendo inversiones externas.³⁷ Era esta dimensión activa la que caracterizaba a las ciudades portuarias porque era “germen de burguesía y movimiento obrero, colaborador en el proceso de mundialización de la ciencia y generador de una cultura marítima”.³⁸

En 2008 se realizó el primer gran estudio comparado e interdisciplinario de las ciudades portuarias españolas del siglo XIX y principios del siglo XX comprobando la simultaneidad de procesos económicos, culturales y sociales en su carácter de nodos articuladores de los mercados en distintas escalas: Internacional, regional, nacional y local.³⁹ Más recientemente, Miguel Suárez Bozza y Giménez González, siguiendo con la metodología abierta por la Escuela de Southampton y la geografía locacional de Cristòfol Tobal,⁴⁰ y los trabajos de Hole, Pinder, Guimerá Ravina y Jesús Mirás Araujo, validan el “término ciudad puerto”, y al analizar el vertiginoso surgimiento de la ciudad puerto de La Luz de las Palmas, en las Islas Canarias, señalan que el creciente interés por comprender la

³⁵ AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA, “Puertos y ciudades portuarias (Ss. XVI-XVIII): una aproximación metodológica”, en J. I. FORTEA PÉREZ; J. E. GELABERT GONZÁLEZ (eds.), *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*, Universidad de Cantabria, Santander, 2006.

³⁶ Graciela Silvestri, *color del río: Historia cultural del paisaje del Riachuelo*. Quilmes: Universidad Nacional de Quilmes, 2003, en *Del espacio portuario a la ciudad portuaria - los puertos del Caribe colombiano como espacios polifuncionales en el siglo XIX*, ob. Cit.

³⁷ AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA, “Puertos y ciudades portuarias (Ss. XVI-XVIII)”, ob. Cit. p. 210.

³⁸ AGUSTÍN GUIMERÁ Y ALBERTO VIEIRA, “El sistema portuario-mercantil de las islas del Atlántico Ibérico”, ob. Cit., p. 220.

³⁹ GERMÁN RUEDA, LUIS SAZATORNIL, Y CÁRMEN DELGADO, *Las principales ciudades portuarias españolas en el siglo XIX*, IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica, Murcia, España, 2008.

⁴⁰ *Ibíd.*, p. 2.

estructura de las ciudades portuarias, se relaciona con preocupaciones del presente. Los cambios en el comercio internacional y las innovaciones tecnológicas siguen incidiendo en la afectación de espacios urbanos en los que se produce la relación puerto-ciudad pero también en el ámbito regional que se beneficia de la actividad portuaria como generadora de ingresos fiscales, empleo, y mantenimiento de actividades económicas.⁴¹

Es extensa la producción historiográfica sobre el pasado portuario y naval de la Argentina, la que se encuentra desde los 90 en un proceso de renovación metodológica y especialización temática, pero son muy pocos y recientes aquellos trabajos que han implicado un esfuerzo por comprender la evolución pretérita de las secuencias de las interfaces de las ciudades puertos y ciudades portuarias argentinas. Las Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Portuarios (Redep), que se han celebrado desde el 2009 en adelante, permitieron dimensionar la evolución y las posibilidades historiográficas del tema.

II. El objeto de estudio plantea la multiplicidad de enfoques. La operatividad de la historia regional.

El estudio de las ciudades portuarias ofrece es un campo propicio a la historia social y cultural (al analizar, por ejemplo, el trasvasamiento de las elites portuarias y el arribo de contingentes extranjeros, características que puede iniciar o acelerar un proceso de diálogo entre ciudad y puerto activando una dinámica mayor y desencadenar procesos de transformación)⁴², los estudios de las mentalidades (identidad, discurso, relato y praxis)⁴³, historia de la ciencia y la técnica (recepción y circulación del conocimiento y los paradigmas como el desarrollo)⁴⁴, la historia política (elaboración de políticas públicas para su área de incumbencia, el control de los canales de relacionamientos)⁴⁵, la historia económica, el transporte y la logística (fortalezas y debilidades de cada ciudad portuaria en la lucha por su supervivencia frente a otras), etc.

La propuesta de abrir un campo de estudio especialmente abocado a las CPR implica un reconocimiento a las posibilidades operativas de la historia regional aplicada a la historia de las ciudades portuarias. Ambas comparten similares desafíos porque sus

⁴¹ MIGUEL SUÁREZ BOSA Y JUAN LUIS JIMÉNEZ GONZÁLEZ, *Puerto y actividad económica en el Puerto de Las Palmas*, Proyecto de Investigación I+D+i titulado “Los puertos y la configuración del tejido empresarial en las ciudades atlánticas (siglos XIX y XX)”, por el Ministerio de Educación y Ciencia, referencia HUM2006-05963/HIST

⁴² *Ibidem*, p. 34.

⁴³ DARÍA G.BARRIERA, *La antropologización de la Historia*, Prohistoria Ediciones, Rosario

⁴⁴ TÓFOL TOBAL, “El terciario portuario como indicador de innovación”, Universidad de Barcelona, *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, N. 69, p. 66, 2000.

⁴⁵ MARCELA PATRICIA FERRARI, “Actores y poder en la Argentina del siglo XX”, Programa del Centro de Estudios de la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de la Plata, 2011.

respectivos objetos de análisis: ciudades, puertos y regiones, son cada uno conjuntos sistémicos funcionales implicados en una dinámica mayor⁴⁶ y permiten “aprehender en toda su riqueza el juego dialéctico entre condicionamientos y prácticas”, reconociendo asimismo el peso de los actores individuales.⁴⁷ Por otra parte la ciudad portuaria es en sí es el nodo de una “región funcional” y como tal permite observar “la expresión de la relación hombre espacio: las modalidades productivas y de intercambio; y los sujetos sociales involucrados, percibiendo de esa manera la supervivencia de una compleja red de relaciones económicas y socioculturales vigentes, detectando los elementos que facilitaron la perdurabilidad de tales contactos”.⁴⁸

De allí que una CPR en su dimensión histórica puede ser entendida como un polo de estructuración y conservación de un orden social particular dentro de un marco cultural determinado, que al mismo tiempo articula el pasado, el presente y el futuro, y le da sentido y establece condiciones de desarrollo hacia su periferia pueden tornarse asimétricas.⁴⁹ Ella replica modelos de su relacionamiento con el sistema internacional en la que se encuentra inserta y depende, y desde allí incide en el movimiento y la comunicación, conformando polos logísticos encargados de la formación de excedentes, almacenamiento, transporte y distribución.⁵⁰

Las CPR fueron sede de liderazgos en la política, el comercio, las finanzas, y la industria, según cada caso y la sumatoria de esos factores determinaron la intensidad de su intervención en los gobiernos de pertenencia.⁵¹ Como “espacio de flujos” globales, y “territorio-red” más allá de las divisiones zonales y regionales convencionales, la CPR presentaron patrones similares en cuanto a la acción del proteccionismo o el librecambio en el desarrollo del hinterland y en los ritmos de determinado tipo de articulación entre el

⁴⁶ SARA MATA DE LÓPEZ, “Historia local, historia regional e historia nacional. ¿Una historia posible?” En *Revista Escuela de Historia*, Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Salta, Año 2, Vol. 1, N° 2, 2003.

⁴⁷ NIDIA R. ARECES, “Regiones y fronteras, apuntes desde la historia”, en revista *Andes*, N. 10, del CEPIHA, Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Salta, 1999.

⁴⁸ SUSANA BANDIERI, “La posibilidad operativa de la Construcción Histórica Regional o cómo contribuir a una historia nacional más complejizada”, en *Lugares para la Historia, Espacio, Historia Regional e Historia Local en los Estudios Contemporáneos*, Segunda edición, Sandra Fernández y Gabriela Dalla Corte, compiladoras, UNR editora.

⁴⁹ ARIEL GARCÍA Y ALEJANDRO ROFMAN, “Poder y espacio. Hacia una revisión teórica de la cuestión regional en Argentina. *Revistas Problemas del Desarrollo*, 175 (44), octubre-diciembre de 2013, p. 101.

⁵⁰ ANDREA JAKOBSON, *Una Historia de Caminos de Brasil*. Textos de Angela Moreira da Silva Domingues - PhD en Historia de Getúlio Vargas (RJ) Fundación - y consultoría ad hoc Cezar Teixeira Honorato - PhD en Historia Económica, USP. Estudia los ciclo económicos de la geopolítica brasileña, a través de la extracción de madera, el azúcar, el de café, caucho y la minería de oro y piedras preciosas, a la par que los trasportes, las carreteras, las inversiones portuarias, el desarrollo industrial y la expansión de la agroindustria.

⁵¹ ROBERTO CORTÉS CONDE, “Rutas, puertos, transportes y formación del mercado en la provincia de Santa Fe, 1850-1914”, en actas del Quinto Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina, celebrado en Resistencia y Corrientes, del 1 al 5 de septiembre de 1981, tomo II, Buenos Aires, 1987, p. 237.

interior y el exterior.⁵² Por lo tanto la capacidad comunicacional es una de las características inherente a las CPR y al efectuarse sobre secuencias de interfaces representa un factor estratégico, no exento de tensiones.⁵³ Es en ese contexto que influye en las configuraciones del universo relacional de sus habitantes⁵⁴ y de allí que conocimiento del proceso histórico puede tornarse “estratégico” en el conocimiento de la densidad, la conectividad y la porosidad de los vínculos del presente.⁵⁵ Un ejemplo válido es el conocimiento pretérito del tipo de comunicación simétrica o asimétrica configurado por las CPR como matrices de su hinterland y ámbitos de incumbencias según su tipología: foreland, hub, gateway, puerto seco, puerto ciudadano y zona logística.⁵⁶ Me refiero a la capacidad de ordenar e imponer relaciones de poder, jerarquías, identidades, discursos, regulaciones, derechos y deberes, prioridades, demandas, la percepción de lo público y privado con incidencia directa tanto en lo cotidiano como en dichos aspectos que hacen a lo esencial de la vida misma.⁵⁷

Por otra parte los estudios históricos sobre la CPR se encuentran en la actualidad en un momento de amplia receptividad por los procesos de regionalización y las políticas de desarrollo impulsada desde el sector público y privado. La puesta en valor del patrimonio histórico de las CPR, socializado a escala urbana como una cátedra a cielo abierto a consecuencia del reciclado de las instalaciones portuarias, es hoy entendido como un factor clave para el desarrollo sustentable local y global⁵⁸, revirtiendo “la pérdida del patrimonio histórico cultural de los puertos”,⁵⁹ y comprendiendo que el acercamiento de la sociedad con su entorno portuario puede efectivamente influir en “la calidad de vida de sus habitantes”.⁶⁰

⁵² CARLOS MARTNER PEYRELONGUE, “El puerto y la vinculación entre lo local y lo global”, *Revista Eure*, V.25, N.75

⁵³ RITA RADL PHILIPP, “La teoría del actuar comunicativo de Jürgen Habermas: un marco para el análisis de las condiciones socializadoras en las sociedades modernas”, en *Papers 56, Revista de Sociología*, Universidad Autónoma de Barcelona, 1998, p.120.

⁵⁴ ROCÍO ENRÍQUEZ ROSAS, “Redes sociales y probrezas: mitos y realidades”. *Revista de Estudios de Género. La ventana*, núm. 11, revista de la Universidad de Guadalajara, 2000, pp. 36-72.

⁵⁵ *Ibíd.*, p. 51.

⁵⁶ CARLOS RÚA COSTA, *Los puertos en el transporte marítimo*, Instituto de Organización y Control de Sistemas Industriales, Universidad Politécnica de Cataluña, 2006. p. 14.

⁵⁷ CLAUDIA BONAM Y VIRGINIA GUZMAN, “Aportes de la teoría de género a la comprensión de las dinámicas sociales y los temas específicos de asociatividad, participación y poder”.

⁵⁸ LUIGI FUSCO GIRARD, KARIMA KOURTIT Y PETER NIJKAMP, “Áreas costeras como Hotspots de Desarrollo sostenible y creativo de ciudades”. *Revista Sostenibilidad*, Basilea, julio de 2014.

⁵⁹ Panel “Las Humanidades ante los retos portuarios del siglo XXI”, con la participación de José Miguel Delgado (moderador), Ramón M. Alvargonzález, Agustín Guimerá, Fernando Monge y José Luis Casado, España, 2000.

⁶⁰ JORGE ENRIQUE ELÍAS CARO-ANTONINO VIDAL ORTEGA, *ob. Cit.* p. 4 a 8.

La evolución histórica de las interfaces CPR puede de alguna manera explicar el presente y advertir su futuro. Se evidencia la conveniencia de una metodología que la contemple bajo el paradigma de la complejidad. Porque la ciudad puerto es como la complejidad misma, una unidad interrelacionada en un dinamismo⁶¹ y que requiere necesariamente de enfoques interdisciplinarios, interinstitucionales y transdisciplinarios (superando la especialización positivista) para poder abordar al sistema ciudad puerto como un todo organizador, de interacciones, retroacciones, e interretroacciones que se organizan “por sí”.⁶²

Las CPR siguen siendo uno de los circuitos funcionales donde se alcanza un elevadísimo grado de interconexión y por lo tanto mayores son los requerimientos para abordar el conocimiento de la realidad y tomar las decisiones más lúcidas para la comprensión y resolución de las contingencias del presente.⁶³

III. Investigación en red de las CPR, el caso de la provincia de Santa Fe (Argentina)

La implementación de investigaciones históricas de CPR en red es un recurso propicio para la integración del conocimiento de realidades históricas comunes que tienen por principal obstáculo la vastedad territorial del Estado del que forman parte. Este es el caso de la provincia de Santa Fe, en la República Argentina, de 133.007 km cuadrados, 3 millones y medio de habitantes, y un frente fluvial de 849 kilómetros sobre la hidrovía Paraná – Paraguay, que la comunica con el Río de la Plata, el Océano Atlántico, la Mesopotamia Argentina, y las repúblicas de Brasil, Paraguay y Uruguay. Comprende doce ciudades puertos, medio centenar de embarcaderos y terminales privadas. Dentro del complejo portuario o frente fluvial de la ciudad Rosario, se encuentran veintidós terminales portuarias por las que se exporta el 78% de toda la producción nacional de granos y sus derivados, y sobre esta actividad se “recuestran” los planes estratégicos provinciales y municipales que sitúa a Rosario como eje del Mercosur, el Corredor Biocianico, y la Región Centro (integrada por las provincias de Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos).

Entre los mayores desafíos para la integración cultural y la puesta de valor del papel de los puertos en el pasado, presente y futuro de la provincia, en la superación de los obstáculos de las extensas distancias que a su vez han incidido en la falta de comunicación

⁶¹ BONIL, J. & SANMARTÍ, N. & TOMÁS, C. & PUJOL, RM., “Un nuevo marco para orientar respuesta a las dinámicas sociales: el paradigma de la complejidad”. Este artículo ha sido elaborado en el marco del grupo Complex del Departament de Didàctica de la Matemàtica y las Ciències Experimentals de la Universitat Autònoma de Barcelona.

⁶² CLARA ROMERO PÉREZ, “Paradigma de la complejidad, modelos científicos y conocimiento educativo”, en Revista Egora Digital, del Grupo de Estudios e Investigaciones Educativas en Tecnología Educativa, página web: www.uhu.es/agora/version01/digital/números/.../clara_romero.pdf

⁶³ Ibídem.

entre las distintas regiones que la conforman, y la ausencia de una política de preservación y conservación de la documentación portuaria de estos centros, las que atraviesan similares desafíos, entre ellas la dispersión y en algunos casos se encuentran en serio riesgo de destrucción.

Es por eso que a partir del año 2014 se implementó a iniciativa de quién escribe el Proyecto Historia de los Puertos de Santa Fe, ejecutado en colaboración entre la Dirección de Puertos de la Provincia de Santa Fe (conformada por cinco entes portuarios mixtos, públicos y privados, de las ciudades de Santa Fe, Villa Constitución, Rosario y Reconquista) y el Instituto de Estudios Históricos Económicos e Internacionales (IDEHESI), perteneciente al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas de la República Argentina (CONICET-Rosario).

La metodología consistió en la realización de reuniones trimestrales, una en cada ciudad puerto involucrada y una jornada de dimensiones internacionales en el 2015, organizadas por la Red Interdisciplinarias de Puertos, bajo mi presidencia. Entre las conclusiones de éste último encuentro se fijó la de crear un Foro de Ciudades Portuarias y fomentar la realización de estudios comparados y en red.

Como consecuencia de éstas acciones se creó a principios de 2016 el Núcleo de Historia de las Ciudades Portuarias Regionales, del IDEHESI-CONICET, con sede en el Nodo Instituto de Historia de la Universidad Católica de Rosario. A través del cual se ha elaborado un proyecto cuyo propósito es la investigación del impacto de las ciudades portuarias santafesinas en el desarrollo, la identidad e integración de sus regiones de incumbencia y la aplicación de las humanidades digitales en la preservación y puesta en valor del patrimonio portuario de la provincia de Santa Fe. Aspectos complementarios entre sí para poder responder de manera efectiva a una problemática que por las condiciones señaladas requiere necesariamente de un tratamiento simultáneo.

Jalones que permitieron conformar un equipo interdisciplinario integrado por profesionales de distintas universidades, ámbitos laborales y especialistas del sector público y privado, vinculados por los espacios de interacción mencionados. Es en función de éstos objetivos que el rectorado de la Universidad Nacional de Rosario ha aprobado, en noviembre de 2017, la creación del Proyecto Interfaces de Ciudades Portuarias Regionales, que con mi dirección funciona en un ámbito especializado y propicio para dar cabida a investigadores de distintas carreras, el Centro de Estudios Interdisciplinarios (CEI).

IV. Cátedra Internacional de las Ciudades Puertos Regionales

A partir de 2013 quién escribe ha propuesto y dictado el Seminario de doctorado, “Ciudades Puertos y Desarrollo Regional”, en el marco del Doctorado en Historia de la Universidad del Salvador (Buenos Aires, Argentina). Asimismo, en la Cátedra de Historia

Económica Argentina I de la Maestría de Historia Económica y de las Políticas Públicas de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, me referí a la temática de las ciudades portuarias regionales como una manera distinta de enfocar los orígenes de las asimetrías. La presencia en estos cursos de estudiantes de distintos países y provincias de la Argentina, demostró la capacidad de la temática para involucrar a los cursantes en seminarios y trabajos parciales a partir de la realidad particular de su lugar de origen.

Teniendo en cuenta esta experiencia docente, y el trabajo en red del Proyecto Historia de los Puertos de Santa Fe, y los considerandos finales de las VI Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de la REDEP, Rosario, 2015, en la que participaron más de setenta investigadores de distintos países que coincidieron en la necesidad de un abordaje integral de la problemática en materia de investigaciones, formación y preservación identitaria de los puertos de América Latina

es que se propone la creación de una Cátedra Internacional de las CPR, delineando objetivos generales y específicos, ejes centrales y derivados, unidades, mecanismo de evaluación y fuentes, y destinatarios, permitiendo además la integración de las experiencias de redes de estudios interdisciplinarios, internacionales, provinciales y locales en la temática.

Las cátedras internacionales suelen responder a la necesidad de abordar una problemática común e inherente a diferentes países y bloques regionales. El hecho de encontrarse insertas en ámbitos académicos universitarios y vincularse a organismos de investigación científica, -que suelen a su vez disponer de redes de especialistas internacionales y experiencia en el afianzamiento de vínculos interinstitucionales-, convierten a su labor en un canal adecuado para la promoción y actualización de conocimientos y su transferencia a la práctica. De allí que una cátedra internacional sobre las ciudades portuarias regionales permitiría un fructífero intercambio de perspectivas, posibilidades de detectar aquellos obstáculos comunes en las secuencias de interfaces de las ciudades portuarias regionales, y estimularía la cooperación frente a cuestiones como el desarrollo humano y sustentable, y la preservación del patrimonio identitario.

La Cátedra Internacional de las Ciudades Portuarias Regionales “INTERFACES”, tal como se podría denominar, tendría como destinatario a los graduados universitarios interesados en la temática, en especial a aquellos que integren casas de estudio superior en las ciudades con puerto cabeceras de una micro o macro región.

El objeto general de la Cátedra/Seminario:

- a) Contribuir al mejor conocimiento de las problemáticas de las ciudades portuarias y su incidencia en la configuración de las regiones.

b) Coadyuvar a la generación de un espacio de formación, reflexión, investigación y actualización historiográfica.

c) Fomentar la interacción de enfoques que permitan un adecuado nivel comprensivo entre los procesos históricos mundiales, nacionales, regionales y locales.

d) Propender a la puesta en valor de la identidad y patrimonio cultural portuario.

Los objetivos específicos:

a) Analizar la dinámica regional de las ciudades portuarias en sus contextos espaciales y temporales.

b) Identificar en ella a los actores e instancias de relacionamiento favorables a la definición de intereses sectoriales, locales, nacionales y regionales, con sus implicancias en la adopción de políticas públicas.

c) Estudiar la función desempeñada por estos actores en el surgimiento y evolución de corredores internacionales del conocimiento.

d) Justipreciar la incidencia de las ciudades puerto en las asimetrías regionales.

e) Fomentar enfoques comparados, interdisciplinarios e interinstitucionales.

f) Actualizar el estado del arte.

g) Propiciar el valor patrimonial cultural de los puertos en su relación con lo urbano y regional. Archivos y museo.

Se proponen cuatro unidades temáticas.

Unidad	Contenidos
1-Planteo historiográfico y espacial	Introducción a la historiografía regional y los aportes provenientes de la historia local, la microhistoria, los trayectos de vida, la nueva historia económica y política. La Geografía Económica y las Relaciones Internacionales. Interfaces “Ciudad puerto”. Interdisciplinariedad, trandisciplinariedad y práctica interinstitucional en los abordajes de las mismas. La Ciudad Puerto como reto historiográfico. Ciudad Puerto-Historia del Tiempo Presente. El proceso de regionalización en la historia

	<p>contemporánea. Configuración de regiones competitivas. La construcción de la identidad portuaria. Los circuitos comunicantes de las regiones interprovinciales. Complejidad metropolitana y demanda de conocimiento. Área de influencia portuaria y región comunicacional. Identidad regional y validación universitaria. Elite regional y modelo universitario. ¿Neutralidad historiográfica? La construcción de la identidad portuaria. Instituciones de enseñanza y medios de comunicación.</p>
<p>2-Dinámica de interacción de los procesos económicos y productivos</p>	<p>Mercados, transportes y redes: Las ciudades puertos y la constitución de mercados locales, regionales y nacionales. La nueva dinámica regional de posguerra. La expansión de los sistemas de comunicación y transporte. La integración vial y fluvial. Las nuevas carreteras pavimentadas. El espacio aéreo. La competencia de los capitales internacionales por el sistema de transporte de América Latina. La crisis del capitalismo, la inestabilidad política, y el acceso de egresados universitarios a la gestión pública. Las profundas transformaciones de la década del 30. Proteccionismo y desarrollo en América Latina. El pensamiento económico de las Universidades latinoamericanas en materia de puertos, soberanía y dependencia. Nuevos rumbos para la economía y la diplomacia. La unión aduanera con los países limítrofes. La defensa de las producciones regionales. Los conflictos bélicos y los cambios en la dinámica portuaria. La formación de los nuevos técnicos y las primeras investigaciones universitarias en materia de transporte. La integración vial de los espacios costeros y fluviales en los sistemas nacionales de transporte. Propuestas de regionalización del sistema portuario argentino. La formación de las metrópolis portuarias. Gestión, urbanización y servicios.</p>
<p>3-Los actores civiles</p>	<p>Asociaciones profesionales, instituciones científicas y académicas de las ciudades puertos y la circulación del conocimiento. Los actores sociales y la ciudad metropolitana. Colectividades extranjeras y la representación consular. Los apostaderos navales. La burocracia portuaria. Los puentes culturales de la inmigración. La enseñanza superior. La Universidad de los dirigentes partidarios y los cimientos de la investigación científica. Políticos fundadores de cátedras y de líneas de investigación. Gestores de políticas portuarias en tiempos de crisis financiera, en los procesos de globalización y posguerras. La actividad portuaria metropolitana en los primeros barómetros y estudios de los ciclos económicos. Las riquezas de las naciones, el imperialismo y el provecho empresarial. La gestión de las entidades autárquicas del Estado. Ante la amenaza de guerra y la vulneración de los derechos de las naciones. Los seminarios y</p>

De Marco. M. A. 2017. Ciudades portuarias, desarrollo regional y preservación del patrimonio portuario. Propuestas para la conformación de redes de estudios interdisciplinarios, internacionales y locales. *Red Sociales, Revista del Departamento de Ciencias Sociales*, Vol. 04 N° 02: 37-55.

	monografías sobre las ciudades puertos y el desarrollo de las regiones. El industrialismo y el sindicalismo. Las entidades gremiales de la actividad portuaria. Las asociaciones, cámaras, centros, confederaciones, federaciones, sociedades, ligas, y uniones del ámbito. Las entidades de la producción, comercialización y el cooperativismo y la dinámica portuaria.
4-Las políticas portuarias y el desarrollo regional	El contexto económico internacional y las políticas públicas en la Argentina en la segunda mitad del siglo XX. Egresados de las Facultades de la ciudad puerto en la creación de instituciones de integración regional. Las políticas de integración nacional en la segunda mitad del siglo XX. La planificación del desarrollo. La evolución del concepto de región y regionalización. Los consejos estatales de promoción del desarrollo. Obras de infraestructuras de integración regional. Los ejes bioceánicos. La regionalización desde el Poder Central. La regionalización desde las provincias. Las reivindicaciones federalistas en las restauraciones democráticas. El tiempo de las regiones. La participación de la Sociedad Civil en los procesos de integración. “Los noventa” y la descentralización de los puertos. La persistencia de la dinámica de la ciudad puerto y los desafíos del presente.
5-Humanidades digitales aplicadas a la preservación del patrimonio portuario.	Humanidades digitales aplicadas a la investigación de la historia de los puertos, las ciencias y técnicas navales y las interfaces con las ciudades y regiones. Experiencias y propuesta de sistematización de datos. Estudio y protección del Patrimonio Portuario, tangible e intangible: registros de la evolución de la industria naval, las obras públicas, y la tecnología y sus repercusiones socio-económicas, etnográficas y culturales. La reconversión de las instalaciones portuarias. Puertos de la cultura. Museos, archivos y centros de documentación. La reconstrucción el mundo portuario en sus distintos tiempos y coyunturas. Caminos de reencuentro entre la sociedad con su propia identidad portuaria.

La bibliografía sugerida para este programa podría poner su énfasis en dos planos: el general, que marcaría la evolución y la tendencia del campo de los puertos y ciudades regionales en producciones de escalas globales, y el específico, que se ocuparían de dimensiones regionales, nacionales, provinciales y locales.

En cuanto al dictado de la cátedra y el cursado de la misma, y con ella su encuadre en actividades de posgrado podría variar según fuera la política institucional de la sede anfitriona. Implicaría un cursado teórico-práctico con clases presenciales y/o virtuales

mensuales, en el que se dictarían los contenidos de cada unidad, complementadas con la profundización del diálogo de las cuestiones analizadas en el curso, con orientación bibliográfica y documental. Asimismo, y en una etapa ya de afianzamiento de la actividad se podrían planificar actividades conexas como talleres de práctica interdisciplinar e interinstitucional (tan necesaria para comprender el juego de interfaces); de humanidades digitales y preservación documental; integración ideomática especializada; y laboratorio de políticas públicas. La Cátedra eventualmente también ofrecería cursos cortos, conferencias magistrales, y mesas de debate orientados a la exposición de temas de vanguardia de las ciudades portuarias regionales. También podría realizar aportes concretos a problemáticas que afectan a las ciudades portuarias, contribuyendo a los debates actuales sobre aquellas cuestiones comunes que afectan los procesos de integración e inclusión entre ciudades, puertos y regiones.

Utilizándose una plataforma institucional virtual moderna no hay obstáculos para que la relación del docente con el estudiante se sostenga y se desarrolle a distancia. Se aspiraría a que el cursante logre un compromiso con la temática, dedicación en el estudio de la misma, participación activa durante las clases y un pensamiento reflexivo y crítico. Además, se promovería una actitud investigadora que incentive la formulación de problemáticas y la creatividad. Tomando en consideración las repercusiones actuales de las temáticas estudiadas en éste cátedra, se recurriría también al método retrospectivo por su capacidad de motivación y de sociabilización de la clase, reconociendo la validez de la historia del tiempo presente.

Por último, se incentivaría la participación en redes, grupos, centros, jornadas, coloquios, workshop, simposios y congresos que se realicen en la cuestión, que a su vez podrían otorgar un ámbito propicio para la convivencia y camaradería académica.

La modalidad de evaluación tendría una instancia de parciales y otra de presentación del trabajo final. Los parciales se vincularían con la presentación de informes de avances de la monografía de promoción y la promoción y evaluación final consistiría en la realización de una monografía, la cual sería obligatoria para aprobar el curso. La misma será individual y ella debe evidenciar la integración y la aplicación de los conocimientos adquiridos en un marco teórico y metodológico adecuado. Previamente se impartirían consignas claras en relación con la elección del tema y la elaboración del plan provisional, la fase de búsqueda y recolección de datos e información y los aspectos y etapas propias de la redacción monográfica.

En cuanto a las autoridades de la Cátedra Internacional, al igual que otras en su tipo podría tener un director, subdirector, secretario, comité de honor, consejo consultivo, profesores invitados, adscriptos, ayudantes docentes y no docentes, y en cuanto a sus áreas internas: investigación, docencia, aula virtual y conectividad, redes de especialista, relaciones interdisciplinarias, y relaciones interinstitucionales.

V. Conclusión

Como se ha dicho, los estudios históricos sobre la CPR gozan en la actualidad de amplia receptividad en las políticas públicas. Si bien en muchos casos fueron impulsados por la reutilización de las instalaciones portuarias en desuso, repercutiendo favorablemente en la recuperación del patrimonio histórico cultural de los puertos, persiste el desafío de comprender la dinámica histórica regional de los mismos, explicando procesos, señalando fortalezas y debilidades en las distintas coyunturas, en relación con la consecución de un desarrollo inclusivo y sustentable. El objeto de estudio, las CPR, implica una multiplicidad de enfoques y aquí se propone la adopción del método de la nueva historia regional para articular análisis interdisciplinarios de la ciudad portuaria. Asimismo, el resultado del camino emprendido en el caso de la provincia argentina de Santa Fe demuestra la conveniencia del trabajo interinstitucional en red, involucrando a estudiosos radicados en ciudades puertos distantes. Por último, la creación de la Cátedra Internacional de las Ciudades Portuarias como plataforma de intercambio de perspectivas ante problemáticas comunes a las secuencias de interfaces y la formación de especialistas, surge como una iniciativa académica viable y de pronta concreción, capaz de responder a las inquietudes de la hora y a la relevancia adquirida por la temática.