

Épocas. Revista de Historia. ISSN 1851-443X
FHGT-USAL, Buenos Aires
Núm 19, primer semestre 2019, [pp. 11-37]

*Actores de la integración cultural de
las ciudades portuarias regionales*
*Una propuesta para la comprensión social de una
dinámica histórica condicionante*

MIGUEL ÁNGEL DE MARCO (h) ¹

Resumen

Los puertos urbanos transformaron su entorno en diversos aspectos, entre ellos, el cultural, de acuerdo a la dinámica de interfaces con las que cada uno configuró su foreland y su hinterland. De tal manera que influyeron en el trazado de corredores de conocimiento y saberes específicos, algunos de los cuales fueron sustanciales en la definición de propuestas de integración y desarrollo y en la construcción de identidades. La presente ponencia se refiere a actores individuales provenientes del ámbito académico, empresarial y artístico, intervinientes en la dinámica

1 Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Instituto de Estudios Históricos, Económicos, Sociales e Internacionales, Nodo Instituto de Historia, (CONICET-IDEHESI-Nodo IH)

“ciudad-puerto-región” y actores institucionales como la Universidad (a partir del caso de la Universidad Nacional del Litoral en el siglo XX). Por último, ante los recientes procesos de recuperación de los frentes de agua (marítimos y fluviales) y la reconversión de antiguas instalaciones portuarias, se propone una estrategia de puesta en valor de la trayectoria de dichos actores como herramienta eficaz a la hora de ofrecer una visión integradora del pasado portuario y su incidencia sobre el presente.

Palabras clave

Puertos - Ciudades portuarias - Actores sociales - Integración cultural

Abstract

Urban ports have transformed the environment in various aspects, amongst others their culture, based on the interface dynamics with which each one has constructed its foreland and hinterland, thus influencing the design of specific paths to knowledge and skills, some of which were substantial in defining the proposals regarding integration and development as well as the construction of identities. This piece refers to individual actors from the academic, business and artistic fields, who are involved in this “city-port-region” dynamic as well as institutional actors such as the University (based on). Finally, in view of the recent waterfront recovery processes (maritime and fluvial) and the modernization of old port facilities, a strategy to enhance the trajectory of these actors as an effective tool when offering an integrated vision of the port’s history and its impact on the present-day is addressed.

Keywords

Ports - Port Cities - Social Actors - Cultural Integration

Introducción

A partir del reconocimiento de una dinámica establecida entre puerto, ciudad y región, el presente escrito se refiere a la pertinencia del análisis de las trayectorias de vida de los actores vinculados a la actividad portuaria –en especial a aquellos profesionales con estudios universitarios– en atención a dos objetivos que se consideren relevantes: a) la comprensión misma de dicha dinámica, sobre todo en lo atinente a las construcciones identitarias e interpretaciones de la relación entre universidad, industria (puerto) y desarrollo; y b) la dotación de un recurso atractivo y de potencial formativo para los guiones museológicos, plataformas culturales, y los distintos ámbitos, en formación, interesados en preservar, difundir y enseñar sobre el patrimonio histórico portuario.

*I. Una visión retrospectiva del modelo de la “triple hélice”:
universidad, puerto y desarrollo*

Uno de los precursores de las investigaciones históricas referidas a las ciudades portuarias, Frank Broeze, comprobó que cada ciudad puerto dispone de un ritmo propio de desarrollo, el que podría ser evaluado según el grado de “interrelación de todas las fuerzas” sobre las que ejerce un rol de mediación². Entre ellas se encuentran las fuerzas intangibles: la cultura, la generación de saberes y conocimientos y la configuración de identidades. Como resultado de dicha dinámica se establecieron corredores y surgieron actores y, en algunos casos, gestores que los institucionalizaron, por ejemplo, a través de universidades, asociaciones y centros de estudios. Es así como determinadas ciudades portuarias transformaron el entorno local y regional, demostrando capacidad generadora de procesos de cambio y modernización, que fueron

² FRANK BROEZE, *Gateways of Asia, Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries*, Asociación de Estudios Asiáticos de Australia, Kegan Paul International, Londres 1997.

proporcionales, generalmente a la accesibilidad de los corredores de tráfico y a la intensidad de los flujos de intercambio. En el caso del litoral fluvial argentino, la expansión de las áreas de influencia portuaria de Buenos Aires, La Plata, San Nicolás, Rosario, Santa Fe y Paraná, también en el terreno de la ampliación de los ámbitos para la formación y la difusión del conocimiento, es contemporánea a la etapa de mayor intensidad de la dinámica portuaria registrada hasta ese entonces y del sistema de comercialización agroexportador dentro de un floreciente mercado global internacional en la fase expansiva de uno de los ciclos de la economía capitalista (1896-1920)³. Por otra parte, la revolución tecnológica aplicada a la producción, al transporte y a las comunicaciones “empujó” al gobierno nacional a autorizar la modernización de los puertos, adecuándolos a los nuevos requerimientos internacionales. Los *shocks* tecnológicos provocados por el transporte y las comunicaciones afectaron de distinta manera a las instituciones sociales, los usos y las costumbres⁴.

La interacción ciudad puerto región incidirá en las pautas de relacionamiento y comportamiento entre sus integrantes, en sus organizaciones, asociaciones, redes, familias y profesiones vinculadas, e influirá en el proceso de la toma de decisiones. Esto ocurre porque la mayoría de las actividades realizadas se vinculan con la circulación y la fluidez no solo de la operatoria portuaria, sino de la integralidad de la cadena logística de cuya eficacia depende la prosperidad del sistema. Una interacción que, con la asiduidad propia de la negociación de bienes y servicios, además, incide en relacionamientos económicos, sociales, políticos y culturales. Sin embargo, a medida que la ciudad portuaria se complejiza, aumenta su población, se expande más allá de sus límites establecidos y se conforma en metrópoli, se diluye la percepción que las partes tienen del sistema que integran y de la cooperación que debe existir entre las unidades que lo componen.

3 CARLOS AGUIAR DE MEDEIRO, “Dependencia financiera y ciclos de crecimientos en países latinoamericanos”, en revista *Ciclos*, año XX, Vol. XIX, n. 37-38, 2010.

4 COLIN M. LEWIS, “Transporte y comunicaciones”, en *Nueva Historia de la Nación Argentina*, Academia Nacional de la Historia, tomo IX, Buenos Aires, Planeta, 1999.

Es precisamente el ámbito universitario una plataforma cultural apta para integrar, formar y proveer de actores con capacidad de observar el sistema ciudad puerto regional e implementar acciones de integración para el desarrollo del conjunto. Cuando dichos actores acceden a funciones que los convierten en gestores públicos y privados, son clave en la consecución de acuerdos y, por lo tanto, otorgan con ello la tan necesaria elasticidad para dar fluidez a la dinámica.

La creación de las más antiguas universidades de occidente se da precisamente en momentos en que la actividad naval, en especial en el Mediterráneo, experimentó una gran actividad a impulso de las entonces repúblicas marítimas italianas de Pisa, Génova y Venecia, en los siglos X, XI y XII. Así surgen las universidades de Bolonia, 1088; París, 1096; Oxford, 1096; Montpellier, 1150; Cambridge, 1209; y Salamanca, 1218, siendo esta última en la que Colón, a través de su Departamento de Geografía, consultó acerca de una travesía hacia las Indias. También es a finales del siglo XII que surge la institución del Consulado, que se ocupa de cuestiones comerciales y marítimas⁵. Las ciudades puertos fueron un importante componente de los eslabones de los imperios, en especial en su empeño de mantener su poder naval y sus rutas comerciales⁶. Tanto los grandes imperios como las ciudades estados requirieron de los conocimientos tecnológicos, actores e instituciones que hicieran posible los objetivos del mantenimiento de los sistemas que confor-

5 Sin embargo, si se pretende buscar el más remoto antecedente de una ciudad portuaria del mundo antiguo, del que actualmente se conserven rastros, se podría coincidir en que se trata de Alejandría, en Egipto, que fue la entrada a la civilización del Nilo, desde al año 3000 al 2000 antes de Cristo, conformando a su vez, en sus proximidades, un conglomerado de otros puertos y ciudades y un ámbito de intercambio cultural privilegiado, que dará lugar a la famosa biblioteca de Alejandría, considerada como el principal repositorio del saber de la antigüedad. ARNOLD J. TOYNBEE, *Ciudades en marcha*, Buenos Aires, Emecé, 1973, p. 37.

6 Tal fue el caso de Cartago, Atenas, Venecia y Gran Bretaña, por citar los principales países imperiales marítimos. La subsistencia de estos y la perdurabilidad de sus ciudades portuarias se conquistó a partir de que dispusieron para sí de un *hinterland* comercial, para lo cual requerían facilidad de comunicación. La misma Roma nació en tiempos en que el Tíber era navegable hasta el Mar Tirreno. *Ibidem*, p. 46.

maban la dinámica. Las ciudades puertos, como el resto de las ciudades, no pueden ser autosuficientes. Desde la antigüedad, el esquema se ha repetido: las ciudades buscan una fuente externa de suministros en su región más próxima; mantener expeditos los circuitos de ingreso y egreso; y mantener medios efectivos de transportes. A cambio de estos recursos, las ciudades proveían a su *hinterland* de aquello que sí podían producir dentro de sus límites: manufacturas y servicios, entre los que se encontraban la intermediación organizada (comercial, legal, religiosa, médica, administrativa, educativa, etc.). También ofrecían recursos calificados para la supervivencia de las comunicaciones y el dominio y, especialmente, a la región más próxima educación especializada⁷.

A la inversa, el proceso de modernización de los puertos tuvo su implicancia en el desarrollo de los recursos humanos de una ciudad región. Desde la Revolución Industrial, la necesidad de dar respuestas a las nuevas necesidades del comercio y el transporte marítimo internacional provocó la demanda de participación de actores no directamente implicados en la actividad portuaria⁸. Asimismo, se evidenciaron requerimientos culturales y educativos acordes con un constante ejercicio de adaptación y mediación entre la ciudad, el puerto y su *hinterland*. En este último punto, no hay que soslayar la necesidad de producir algún grado de infraestructura que corrigiera la disfuncionalidad de la operatoria portuaria y los asentamientos urbanos, y esa es una constante que se ha mantenido hasta la actualidad⁹.

De alguna manera, la prosperidad integral del sistema ciudad puerto región se vinculó con la construcción de identificaciones a partir de la relación de los actores entre sí para obtener beneficios económicos, sociales y políticos, y avanzar en la consecución de intereses

7 *Ibíd.*, p. 47.

8 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, pp. 2-15.

9 *Ibíd.*, p. 16.

comunes, como el desarrollo regional¹⁰. Acciones que se potenciarían mutuamente a través de los recursos universitarios.

Una corriente proveniente de las ciencias empresariales y las ciencias de la educación se ha interesado por la relación entre la Universidad y el desarrollo regional. Henry Etzkowitz y Loet Leydesdorff propusieron el “modelo de la triple hélice”, que afirma que “hay un patrón espiral de relaciones y vínculos entre los tres actores institucionales: la universidad, la industria y el gobierno”, que contribuye a generar un clima de nuevas empresas. Una visión en perspectiva histórica, tomando el caso de la ciudad argentina de Rosario, puede servir de análisis, porque allí es verificable la evolución “del modelo de la triple hélice”, interpretando a la actividad portuaria como una industria en sí. En este sentido, la transferencia del conocimiento universitario a la gestión de gobierno y a la gestión empresarial tuvo una implicancia directa en la forma de entender el desarrollo regional. De esa dinámica surgiría la interacción entre innovación, conocimiento y espacios de consensos¹¹.

Quizás el ejemplo más elocuente fue la apertura y vertiginoso crecimiento de la Universidad Nacional del Litoral, la jurisdicción universitaria con mayor cantidad de ciudades portuarias del país¹², en la que predominó el progresismo de sus elites cosmopolitas y de los jóvenes profesores y estudiantes que abrazaron la “Reforma Universitaria” de 1918¹³. Las flamantes facultades de Rosario se abrieron al mundo cultural de su tiempo y fueron un espacio de recepción del pensamiento crítico, donde convivieron miembros del pujante Partido Demócrata Progresista (entre ellos conservadores e independientes) y los fervorosos militantes de la transformación de las estructuras del país en pos de

10 *Ibíd.*, p. 19.

11 JOÃO PAULO C. MARQUES, “Regional Dynamics of Triple Helix Spaces of Innovation, Knowledge and Consensus and the Creation of Firms in Coimbra (Portugal)”, *International Journal of Business and Social Research (IJBSR)*, Volume 4, No. 1, January, 2014, pp.61-69.

12 Discurso de Josué Gollán (h). Palabras en el acto de inhumación de los restos de Pedro E. Martínez en la ciudad de Paraná, en *Revista Universidad*, N. 1, 1935.

13 MIGUEL ÁNGEL DE MARCO (h), *Ciudad Puerto, Universidad y Desarrollo*, IDEHESICONICET, Rosario, 2013.

“la causa nacional” del radicalismo, en sus distintas vertientes, populistas y antipersonalistas. Ese momento de mayor exportación de cereales por el puerto de Rosario y de la dinámica de la ciudad portuaria fue también el de la formación y graduación de los primeros egresados de dichas facultades y de la aparición en el imaginario social de “una clase media”¹⁴. Allí se formó la dirigencia que llegó a posiciones de gobierno provincial y local durante las décadas de los 30 a los 60. Todos ellos, incluidos los propios peronistas, se reconocieron hijos de la “clase media” de una ciudad animada por su puerto internacional pero lejos estaban de consensuar partidariamente un proyecto de nación, provincia y municipio. Sí existía un consenso: Rosario debía velar por la prosperidad de la dinámica económica de su puerto y una mayor autonomía en relación con Santa Fe, sede de la Universidad y del gobierno provincial. Asimismo, debía bregar por su necesario desarrollo educativo y cultural. Es allí donde se observa el área de mayor identificación: universidad+puerto=desarrollo en los más variados órdenes. Tanto la Universidad como los puertos son en las ciudades y en las regiones un espacio de mediación (una, fundamentalmente cultural, y las segundas, productivas) que operan en una dimensión histórica determinada que los involucra. Las tendencias dominantes del comercio internacional o las interpretaciones sobre paradigmas como “el desarrollo” impactaron habitualmente en ambas dimensiones porque las interpretaciones de los gobiernos acerca del rol de la enseñanza superior, el perfil de los estudios y los recursos humanos en ella formados, se correspondieron, en muchos casos, con la orientación económica general, que también comprendía a las políticas portuarias¹⁵.

Al intercambio de conspicuos catedráticos como práctica distintiva entre las universidades de Argentina y el exterior en la primera mitad

14 EZEQUIEL ADAMOVSKY, *Historia de la clase media argentina. Apogeo y decadencia de una ilusión, 1919–2003*, Buenos Aires, Editorial Planeta, 2009.

15 MARCELA MOLLIS, “Un breve diagnóstico de las universidades argentinas: identidades alteradas”, en *Las universidades en América Latina: ¿reformadas o alteradas? La cosmética del poder financiero*, CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires, 2003, p. 203.

del siglo XX le sucedió, a partir de la finalización de la Segunda Guerra Mundial, en el marco de la Guerra Fría entre Occidente y los países alineados con la Unión Soviética, la implementación de estrategias de cooperación internacional de la educación superior, que comenzó principalmente por el otorgamiento de becas de perfeccionamiento, la conformación de uniones y redes universitarias¹⁶, para seguir, ya mucho más recientemente, con la gestión de proyectos conjuntos de investigación, acreditación y evaluación¹⁷. Asimismo, el creciente énfasis en la integración motivó el surgimiento de radios y canales de televisión universitarios¹⁸ que pusieron “su lente” no solo en la actividad interna de las casas de estudios, sino en la relación con la comunidad.

II. Conociendo a los actores. Las posibilidades del campo biográfico

La dinámica de interrelación de los puertos con las ciudades y regiones se sustenta en la fluidez del intercambio. Uno de los principales factores del movimiento es la motivación del beneficio que él conlleva¹⁹ y por ende promueve a los actores que son funcionales a ese cometido, a diferencia de otro tipo de ciudades, como las esencialmente burocráticas, que privilegian la conducta antes que el movimiento. De allí que en el universo de actores portuarios puede predominar una tendencia

16 GALO BURBANO, “Surgimiento e Importancia de las Redes Universitarias en América Latina y el Caribe”, en *Boletín IESAL*, N. 210, septiembre 2010.

17 IOHE – Inter-American Organization for Higher Education, <http://www.oui-iohe.org/>

18 ÓSCAR JULIÁN CUESTA MORENO, “Historia de la radio universitaria: estudios de caso de las emisoras LAUD y UN Radio”, *Ánfora* 20 (34), 97-115. Universidad Autónoma de Manizales, 2012.

19 FRANCISCO PALMERO, CONSOLACIÓN GÓMEZ, AMPARO CARPI y CRISTINA GUERRERO, “Perspectiva histórica de la psicología de la motivación”, *Avances de Psicología Latinoamericana*, Bogotá, Universidad del Rosario, Vol. 26, n. 2, julio diciembre 2008, p. 145.

hacia la orientación participativa y continua²⁰. De allí que la necesidad de analizar no solo la motivación, sino las dimensiones de la acción colectiva e individual que operan en una ciudad puerto, no debe soslayarse a la hora de abordar el “empreendedorismo”, desde sus formas más simples hasta las complejas, y las trayectorias de vida. Este es uno de los intersticios que ofrece el campo biográfico y el de la historia de las ciudades portuarias regionales.

Ambas comparten un interés por abordar procesos evolutivos constitutivos (nacimiento-orígenes, infancia-etapa inicial, formación-consolidación, desarrollo-expansión y decadencia-crisis) y reflejan las características institucionales de una época: familiares, políticas, educativas, económicas, religiosas, profesionales. El análisis del discurso de las élites, intelectuales y gestores culturales de las ciudades puertos sobre el ser y el deber ser de estas permite analizar la percepción de su historicidad, de su capacidad de reconocerse “producto”, “actores” o “productores” de la historia y en qué medida aspiran serlo o lo son, es decir, si intervienen, o desean hacerlo, en su propia historia y la de su entorno. En definitiva, se trata de considerar las posibilidades de los individuos de las ciudades puertos para hacer uso de instancias de mediación, integrarse y relacionarse con su propia historicidad, y en qué medida ello incide en su capacidad de involucrarse e influir en el entorno propio y social, en lo local, lo regional e internacional²¹. En tal sentido las biografías de actores de la ciudad puerto pueden ser reconocidas como un discurso histórico legítimo y prestar una función relevante, transmitiendo una “interpretación analíticamente sofisticada”, proporcional a la calidad de la actitud hermenéutica, crítica y problematizadora empleada²².

20 WAGNER NETO DE OLIVEIRA, “Cotidiano do trabalho na rota fluvial entre Buenos Aires e Corumbá (Brasil) de 1910 a 1930”, *El Taller de Historia*, Vol. IV, No. 4 / 2012, Universidad de Cartagena de Indias, Colombia, pp. 83-108.

21 MARCELA CORNEJO, “El Enfoque Biográfico: Trayectorias, Desarrollos Teóricos y Perspectivas”, *Psyche*, 2006, Vol. 15, N° 1, 95-106.

22 DAVID NASAW, “Los historiadores y las biografías”, *The American Historical Review*, 114, pp. 573-578, junio de 2009.

El método biográfico más apropiado a tal fin se presenta como aquel que contempla “los giros” o las adaptaciones de cada individuo a situaciones existenciales extraordinarias (aspiraciones, conflictos y crisis) porque en dichas instancias intervienen las dimensiones culturales, sociales y psicosociales e implican nuevos roles y concepciones para lograr la adaptación y la supervivencia, captando la dialéctica entre el hombre producto y productor de la historia. Esto supone la comprensión de los marcos micro y macro socioeconómicos, los que en el caso de una ciudad puerto pueden estar condicionados por la actividad portuaria que, a su vez, se encuentra en directa conexión con los ciclos económicos, el comercio exterior y las relaciones internacionales, y las políticas públicas adoptadas en tal sentido. Asimismo, involucra el análisis de las pautas psicociológicas, culturales e institucionales²³.

Las investigaciones de microhistorias italianas son un ejemplo de las ventajas de repositonar “la centralidad de los individuos para repensar épocas y para entender las tensiones posibles entre individuo y estructuras”²⁴. Los relatos de vida tendientes a escribir la historia “desde abajo”, como consecuencia de la expansión historia social, no tuvieron pretensiones biográficas porque “el principal interés pasaba por buscar explicaciones de fenómenos sociales más complejos y convincentes de los fenómenos sociales y culturales”²⁵. Un punto de inflexión lo constituyó la evolución de la investigación histórica que motivó la realización de biografías con método científico. Giovanni Levi estuvo a la cabeza de una amplia corriente que persiguió tal cometido²⁶.

23 JOSÉ GONZÁLEZ MONTEAGUDO, “Las historias de vidas. Aspectos históricos, teóricos y epistemológicos”. *Revistas Cuestiones*, Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad de Sevilla, 1996, N. 12, p. 238.

24 PAULA BRUNO, “Biografía e Historia. Reflexiones y perspectivas”. *Anuario IEHS* 27, 2012, N. 21, p. 157.

25 PEDRO RUIZ TORRES, “Le singulier et le collectif à l’épreuve de la biographie”, *Collegue d’Espagne*, 9 y 10 de febrero de 2010, p.3. publicación de la Red “Teoría y práctica de la biografía”, <http://www.uv.es/retpb/docs/Texto%20Ruiz.pdf>

26 Las trayectorias individuales y colectivas como herramienta válida del conocimiento científico han tomado distancia de los ensayos que enfatizan “la unidad de sentido implícita en el sujeto individual y colectivo, y el despliegue lineal en el tiempo de las

Guy Thomson²⁷, formado en la Universidad de Oxford junto a Raymond Carr, destacó la capacidad de la biografía para “conciliar” la historia local con la nacional e internacional, que a él le permitió llevar a la práctica “aquel tipo de historia total” que le enseñaron sus maestros en las décadas de los 60 y 70²⁸.

El paradigma de la investigación crítica efectúa aportes superadores de los positivistas y fenomenológicos comparativos, al situar a los sujetos como agentes activos en la configuración de su realidad, contribuyendo a transformarla.²⁹ En una visión retrospectiva cobra entonces mayor entidad el estudiar las trayectorias de vidas de aquellos que se percibieron en aquel rol, actuaron en tal sentido e interpretaron su realidad desde coordenadas alternativas y, sin embargo, no tuvieron la posibilidad de difundir su obra por estar –debido a esa misma situación– fuera de los circuitos habituales y no ser útil a los intereses dominantes de su tiempo³⁰.

La pertinencia de analizar una trayectoria de vida (un ciclo individual) contemplando los condicionamientos (en el sentido de estar sometido a una o más condición o limitación) coyunturales (micro y macroeconómicos, que a su vez forman parte de un determinado ciclo

respectivas trayectorias”, para tratar de comprender también “las múltiples representaciones de la experiencia y las diversas formas de racionalización de las mismas”... “la fragmentación, la contradicción y un cierto margen de indeterminación” que también forman parte de la historia. *Ibíd.*, p. 16.

27 El historiador nació en la ciudad puerto de Stourport on seven, cercana a Birmingham, que participó del comercio triangular entre el Imperio Británico, África y América en los siglos XVIII y XIX, sobre la que realizó su primera investigación.

28 GUY THOMSON, “La biografía como una solución del desencuentro entre la historia regional y la historia nacional: el México y la España decimonónicas”, *Rubrica Contemporánea*, vol.1, núm. 2, 2012, p. 25.

29 NOELIA AMELERO AGUILAR, “El paradigma crítico y los aportes de la investigación acción participativa en la transformación de la realidad social: un análisis desde las Ciencias Sociales”, en *Revistas Cuestiones*, Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad de Sevilla, N. 21, 2011, p. 352.

30 SANTA ARIAS, “Fray Servando Teresa de Mier’s, patriotic cosmopolitanism: París, London and Philadelphia”, *Vanderbilt e-Journal of Luso Hispanic Studies*, Vol. 9, 2013, Nashville, pp. 17-31.

económico) cobra relevancia en los estudios biográficos de los actores internacionales de la ciudad puerto, en especial de aquellos que, como los catedráticos, suelen ser catalizadores de paradigmas –entre ellos el del desarrollo– y de aspectos más específicos sobre la implementación de determinada obra de infraestructura o la lucha por los recursos hídricos, que de alguna manera también es la lucha por la vida por tratarse de un recurso indispensable. Por tanto, considero oportuno relacionar también la dinámica de la psicología social con la dinámica de las ciudades puertos, que tienen como actores a hombres y mujeres que, al igual que una ciudad portuaria, experimentan similares mecanismos de reacción ante la innovación y lo diferente: el miedo (los miedos sociales) y el rechazo, o la tolerancia a la comunicación, el entendimiento, el diálogo y la apertura.

III. De políticos, empresarios e ingenieros

Bernardino Rivadavia, siendo presidente, fue quien invitó al ingeniero suizo saboyano Carlos Enrique Pellegrini a la construcción de un puerto en Buenos Aires, que también había sido encomendado a ingenieros ingleses por el acuerdo con los prestamistas de esa nacionalidad. Cuando este llegó, Rivadavia ya no desempeñaba su cargo y el gobernador de la provincia de Buenos Aires, Manuel Dorrego, prescindió de sus servicios. Se dedicó así a la pintura, en especial de escenas y paisajes de Buenos Aires. Junto al ingeniero inglés James Bevans, comenzó a trabajar en el primer departamento de ingeniería hidráulica. Conoció María Bevans Bright –hija de James– con la que contrajo matrimonio y, en 1846, nació su hijo, Carlos Pellegrini, que desempeñaría un papel trascendente en la concreción del puerto de Buenos Aires. Carlos Pellegrini representa en sí al hombre de la ciudad puerto, su resultado y su consecución. Su padre fue un experto en la temática y testigo de la evolución de las propuestas e iniciativas para construir un puerto moderno. Los dos primeros proyectos de un puerto nacional en Buenos Aires de Eduardo Madero contaron con el apoyo de ingenieros ingleses

y de la Casa Baring Brothers como financistas. Sin embargo, habrían fracasado en gran parte por la oposición de Bartolomé Mitre, en 1861, a que la provincia de Buenos Aires nacionalizara su puerto y, en 1869, cuando siendo senador por Buenos Aires rechazó el contrato firmado entre el presidente Domingo F. Sarmiento y Madero por entender que no era conveniente ceder tierras de la provincia a un privado para la explotación de un puerto. De esta manera, la progresista Buenos Aires dispuso de innovaciones en las comunicaciones (telégrafo, diarios, ferrocarriles, ámbitos de la cultura) pero no de puerto³¹.

Por entonces, en 1870, Luis Augusto Huergo, agrimensor y senador provincial, fue el primero en graduarse en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires. Nacido en 1837, cursó estudios secundarios en un colegio jesuita de la ciudad puerto de Baltimore, Estados Unidos, los que culminó en 1856. Al año siguiente estaba de regreso en Buenos Aires. Junto a sus compañeros de profesión se opuso al proyecto de puerto del ingeniero John Bateman, por considerarlo sumamente costoso a causa de los trabajos de dragado que requería. En cambio, propuso mejorar el puerto del Riachuelo trazando un canal profundo y construyendo nuevos muelles. Argumentó su economía y factibilidad y el proyecto fue aprobado. En 1876 empezaron a entrar en La Boca naves de gran calado. Teniendo en cuenta el éxito de su obra, en 1881 presentó al Departamento de Ingeniero, presidido por Guillermo White, un proyecto para puerto de Buenos Aires, con forma de peine y en el lugar donde Madero proyectó el suyo. Sin embargo, se aceptó el presentado en 1882 por Madero, con el apoyo financiero de la Baring Brothers y la firma del proyectista inglés John Hawkshaw. Madero fue apadrinado por el entonces senador nacional Carlos Pellegrini y tuvo el apoyo del presidente Roca, quien logró que fuera aprobado sin trabas en la Cámara de Diputados, presidida por Francisco B. Madero, tío de Eduardo. La intervención de Pellegrini en el Senado fue decisiva, dijo “conocer el tema desde su infancia”, afirmó que hacía veinte años que

31 HERNÁN HUERGO, “Luis A. Huergo y la cuestión puerto”, [http://www.ciencias.org.ar/user/FILES/Luis%20A.%20Huergo%20y%20la%20cuesti%C3%B3n%20puerto%20\(2\).pdf](http://www.ciencias.org.ar/user/FILES/Luis%20A.%20Huergo%20y%20la%20cuesti%C3%B3n%20puerto%20(2).pdf), pp. 1-5.

Madero impulsaba esta iniciativa y omitió decir que este, a diferencia del de Huergo, no contó con la aprobación del Departamento de Ingenieros³². El concejo de ministros del Poder Ejecutivo, presidido en ese momento por Francisco B. Madero, aprobó en 1886 las modificaciones del plano de Madero, lo que permitía iniciar la construcción³³.

White y Huergo renunciaron en sus cargos por lo sucedido. El 30 de marzo de 1887, comenzaron las obras que fueron inauguradas el 28 de enero de 1899 con la habilitación de la dársena sur y el malecón

32 La principal diferencia de uno y otro era la modalidad: esquema de peine o de esclusas o eslabones, lo que hacía más complejo y costoso a este último; la cantidad de metros lineales de muelle: veinticinco mil metros el primero, contra ocho mil del segundo; en comparación, los ocho mil metros de Madero estaban cotizados en veinte millones de pesos mientras que el de Huergo, con tres diques y ese metraje, fueron cotizados en diez millones. El proyecto del puerto de Madero estuvo a cargo, como se dijo, de Hawkshaw, con una foja de antecedentes probada en el terreno ferroviario y un antecedente en puertos: haber secundado al ingeniero principal en la obra del Puerto de Liverpool, Inglaterra, del año 1836. Precisamente dichas instalaciones, conocidas como Alberto Docks, se construyeron con el sistema de eslabones propuesto para Buenos Aires, que al poco tiempo fue dejado de lado como obsoleto, dando paso al Canadá Docks, concluido en 1859, que era un sistema peine como el propuesto por Huergo. Hawkshaw no viajó a Buenos Aires y delegó la dirección de Puerto Madero en su hijo. El intento de los promotores de este emprendimiento de sortear el examen del Departamento de Ingenieros llevó a Roca a nombrar una comisión evaluadora técnica, la que se expidió diciendo que Madero había presentado “un bosquejo”, un dibujo incompleto, sin aceptación de expertos. En 1884 el ingeniero Hawkshaw finalmente presenta los planos al gobierno y se firma el contrato, sin pasar por el Departamento de Ingenieros. Un año más tarde, se presentó un nuevo proyecto, con modificaciones que abarataban el costo en beneficio de la empresa, al remplazar materiales de una calidad por otra más económica; por ejemplo, el revestimiento de los muelles con madera y no con concreto; la reducción del área de dragado; y la desaparición de un dique militar que figuraba en el anterior. En 1886 el proyecto llega al fin al área técnica de evaluación, el Departamento de Ingenieros presidido por White, quien en un informe lapidario recuerda que el lugar elegido era el mismo que el proyectado por Bateman, rechazado en su momento por haberse comprobado el costo de su mantenimiento; que las esclusas eran innecesarias; y, fundamentalmente, que tenía dimensiones insuficientes para alojar a los navíos modernos. En función de estos argumentos propuso que el puerto ser realizara en el Riachuelo. Tal lo sostenido en la reseña de Luis Huergo, *Ibidem*, p. 6.

33 *Ibidem*, p. 8.

exterior. Los argumentos a su favor destacaban que financiera y tecnológicamente estaría a cargo de la principal potencia naval y portuaria del momento y concluiría un proyecto largamente anhelado. Hernán Huergo, nieto de Luis Huergo, al relatar su opinión sobre la trama que acompañó el triunfo del proyecto final, utilizó como testimonio documental probatorio de su tesis un óleo de Oreste Cortazza, contratado por Eduardo Madero en 1861 para retratarlo como precursor del puerto de Buenos Aires, al punto que el cuadro se denomina *Iniciadores de las obras del puerto de Buenos Aires*. En él aparecen Eduardo Madero, de pie en primer plano, Carlos Enrique Pellegrini, oficiando de experto portuario, también de pie, junto al escritorio, de sesenta y un años entonces, y como secretario de la reunión, en el extremo derecho, Carlos Pellegrini hijo, futuro presidente, entonces de quince años, quien oficia de secretario³⁴. A través de la imagen, Hernán Huergo reafirmó su convicción de que las relaciones de los Pellegrini con Madero fueron la causa de dicho proyecto y la neutralización del de su abuelo. El óleo refleja la existencia de un grupo de personas que desde veinticinco años antes de la inauguración se encontraba identificada y vinculada, por distintos motivos, con el emprendimiento de Madero. Una trama de relaciones unidas por distintos motivos, pero fundamentalmente por el conocimiento y la proximidad. Aquel muy joven secretario ayudante Pellegrini en 1890 fue presidente de la República por renuncia del presidente Miguel Juárez Celman. La crisis financiera que se abatió sobre el país no detuvo la concreción del puerto, aunque a un ritmo menor. El gobierno decidió continuar adelante y la obra se terminó en 1898; Puerto Madero terminó costando cincuenta millones de pesos, treinta millones más que el presupuesto inicial. Aun así, quedó desbordado en su operatividad en 1902. El puerto sobrevivió hasta 1925, es decir, tuvo una operatividad de treinta y seis años. Otro presidente, Figueroa Alcorta, decidió adoptar el modelo peine propuesto por Huergo, en el Puerto Nuevo de Dock Sud. Las obras se iniciaron en 1911 y culminaron en 1929 por lo que su autor, Huergo, no alcanzó a ver su terminación³⁵.

34 *Ibidem*, p. 9.

35 *Ibidem*.

Claudia Angélica Gallego recurrió al enfoque prosopográfico para referirse a los ingenieros interviniente en la construcción de los primeros puertos de la provincia de Buenos: San Nicolás, San Pedro, Baradero, Campana, Tigre, Buenos Aires y Ensenada. Estos, hasta 1880, eran muelles precarios. A partir de entonces se proyectaron y construyeron los puertos de Bahía Blanca, Quequén y Mar del Plata, y se fueron reemplazando los existentes. Por eso, cobra importancia la iniciativa de Juan María Gutiérrez de crear, en 1866, la carrera de Ingeniero Civil, dependiente de la Facultad de Ciencias Exactas de la Facultad de Buenos Aires, con la finalidad de formar recursos para dotar al país de las obras de infraestructura que necesitaba. Entre los primeros doce egresados estaban Luis Huergo, Francisco Lavalle, Guillermo White y Guillermo Villanueva, quienes intervinieron en la construcción de los puertos bonaerenses de fin de siglo XIX. Huergo, como se dijo, fue el responsable de proyectar las obras del Riachuelo y el Dock Sud; Lavalle (junto a un alemán y un holandés) el puerto de La Plata; White, el de Bahía Blanca; y Villanueva, como ministro de Guerra y Marina, convocaría a Luis Luiggi para el puerto militar de esa ciudad (quien conformará un equipo de asesores integrado por Huergo, White y su compatriota Ariodante Ghisolfi, quién realizará el puerto de San Nicolás).

La investigación retrospectiva de la prosopografía busca determinar las características comunes a un grupo de protagonistas históricos, mediante un estudio colectivo de sus vidas, para lo que se suelen efectuar preguntas en relación con su formación, relaciones, ocupación, ideología, etc. De esta manera, por ejemplo, tomando como referencia la fecha y el lugar de nacimiento, Gallego observó en diez ingenieros con participación en la construcción de los puertos de la provincia de Buenos Aires que fueron contemporáneos, cuatro nacidos en la Argentina y seis en el extranjero (tres italianos, un francés, un holandés y un uruguayo). Comprobó que Huergo, Lavalle y White se habían conocido en el Departamento Topográfico antes que en la flamante Facultad de Ingeniería; que la presencia de un condiscípulo en el gobierno nacional facilitó sus respectivos cometidos; y que tres de los cuatro argentinos que se dedicaron a obras de infraestructura portuaria fueron becados

por la provincia de Buenos Aires para perfeccionar sus estudios en Europa, en tanto que Huergo fue comisionado para la compra de ciento dieciocho puentes para ser instalados en el país. Los seis extranjeros habían completado sus estudios universitarios en sus países de origen y al llegar al país ya tenían antecedentes de obras realizadas en África, Asia, y Europa.³⁶

Los diez estuvieron vinculados a la Sociedad Científica Argentina y al Centro Nacional de Ingenieros, y el grupo de egresados de la UBA siguió vinculado a la casa como docentes y trabajando publicaciones científicas. Otro elemento común que destaca Gallego es la participación de estos ingenieros en las logias masónicas. Huergo participó con Estanislao Zeballos, ambos masones, de la Sociedad Científica Argentina y Levalle integró la Logia Docente, de La Plata. Este último presidió la comisión de ingenieros encargados del trazado de esa ciudad y, a partir de 1881, quedó a cargo del Departamento de Ingenieros de la Provincia³⁷.

A aquellos puertos nacionales construidos con participación directa de ingenieros argentinos le siguió una etapa caracterizada por la participación de ingenieros franceses como Abel Pagnard, quien luego de trabajar para la firma Hersent en el puerto de Rosario, proyectó y desarrolló el Puerto Comercial de Arroyo Pareja (Coronel Rosales); otros connacionales suyos intervinieron en puertos construidos con capitales de origen francés, como los de Quequén y Mar del Plata, terminados al finalizar la Primera Guerra Mundial³⁸.

El análisis de la actuación de Pagnard permite comprender el mundo de relaciones de profesionales empresarios de la obra pública de su época. Su trayectoria personal está lejos del aura que se les ha otorgado a

36 CLAUDIA ANGÉLICA GALLEGO, "Prácticas y saberes en común: Los ingenieros responsables de las obras de infraestructura portuaria de Buenos Aires", en *Temas de Patrimonio Cultural* 30, Argentina de puertos, III Jornadas Red de Estudios Portuarios, María E. Sandrín, Et. al; Buenos Aires, Ministerio de Cultura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2011, p. 210.

37 *Ibidem*, p. 212.

38 *Ibidem*.

determinadas personalidades que han pasado a la historia como “hacedores” de pueblos, colonias, e innovaciones tecnológicas o comunicacionales. Se trató de un profesional de capacidad e iniciativa técnica en el área de su especialización –las construcciones portuarias– y dotado de una posición y condiciones que le posibilitaron sacar provecho de una red de relaciones de la que formaba parte para llevar adelante un negocio cuyos resultados no alcanzó a ver, ya que murió antes de que el mismo hubiera concluido. Gustavo Chalier, estudioso del Puerto Comercial de Arroyo Pareja, lo ha definido de la siguiente manera:

No es la idea de un emprendedor aislado, genial, heroico la que triunfa, sino la de alguien perfectamente vinculado con los inversores y dispuesto a seguir las reglas impuestas por las circunstancias. En este sentido Pagnard actuó como tantos en su época, y supo interesar a un conjunto de grandes inversores para la concreción del negocio del puerto comercial en Arroyo Pareja³⁹.

Susana González, del Cesmar, afirma que los ingenieros delegados por el Estado argentino para estudiar la factibilidad de los puertos del Atlántico se encontraban ampliamente capacitados para realizar los estudios de medición de mareas, profundidades y demás observaciones relativas al emplazamiento de puertos y conocían, además, las problemáticas que podrían afectar a los emplazamientos elegidos y de las soluciones que se utilizaban en Europa. A pesar de la premura con la que fueron realizados los puertos de Quequén y Mar del Plata, se trató de experiencias pioneras en el litoral marítimo argentino (construido sobre arenas móviles), “existía un acabado conocimiento de las labores necesarias para que estos pudieran funcionar efectivamente”⁴⁰.

39 GUSTAVO CHALIER, “Guerra y conflictos: La Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca y la construcción del puerto de Arroyo Pareja (1912-1919)”, en *III Jornadas Red de Estudios Portuarios*, María E. Sandrín, Et. al; Ministerio de Cultura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Buenos Aires, 2011, p. 277.

40 SUSANA S. GONZÁLEZ, “Los puertos sobre playas de arenas móviles. El caso de los puertos de Mar del Plata y Quequén en los inicios del s. XX”, en *Temas de Patrimonio Cultural* 30, Argentina de puertos, III Jornadas Red de Estudios Portuarios, María E.

Dentro del mundo portuario hay áreas muy poco transitadas por el recurso biográfico, como la de los capitanes y la tripulación de los barcos de cabotaje comerciales que unieron el litoral argentino, marítimo y fluvial. En este último caso, en rutas que llegaban a Paraguay y al territorio brasileño. Es una herramienta de gran valía para observar a las ciudades y sus puertos desde el río, y reconstruir los circuitos de cabotaje y la geografía humana de un determinado período histórico. En este sentido, estamos elaborando la biografía del capitán Bienvenido Godoy, quien desempeñó sus funciones a mediados de siglo XX y que ha facilitado su testimonio personal. Una investigación pionera vinculada a la temática se denomina “Cotidiano do trabalho na rota fluvial entre Buenos Aires e Corumbá (Brasil) – de 1910 a 1930”, escrita por Vitor Wagner Neto de Oliveira, en la que reconstruye la vida de la tripulación (jerarquía de mandos, funciones, composición étnica, salubridad) de los buques en la ruta de Curumbá (Brasil, Estado de Matto Grosso) y Buenos Aires. Asimismo, referirse a esta actividad es reflejar la vida portuaria de las ciudades riverseñas, la geografía y los principales actores de tierra vinculados a esta actividad, entre los que se destacan los cónsules en las respectivas ciudades, estos últimos personajes relevantes en la jerarquía marítima junto a los capitanes de puerto. Ambos representaban la ley, la burocracia y el Estado. Por otra parte, el estudio de la cotidianeidad dentro de los barcos permite observarlos como “microsociedades”, que no eran “aisladas” ni “homogéneas”, por la heterogeneidad de sus integrantes, étnicas, de oficio, de clases, de intereses⁴¹.

Sandrín, Et. al; Ministerio de Cultura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Buenos Aires, 2011, pp. 341 a 358.

41 MIGUEL ÁNGEL DE MARCO (h), “Cónsules y empresarios extranjeros en la dinámica regional de una ciudad portuaria, Rosario, 1852-1945”, *Actas de las XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*, Mar del Plata, 9 y el 11 de agosto de 2017. Organizada por el Departamento de Historia y el Centro de Estudios Históricos de la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Mar del Plata.

IV. “Los númenes culturales”, mecenas y artistas

Rodolfo Rivarola, nacido en Rosario en 1857, fue junto a Estanislao Zeballos uno de los “númenes” de la elite cultural rosarina de la primera mitad del siglo XX⁴². A partir de 1910, fue director de la *Revista Argentina de Ciencias Políticas*, surgida para otorgar a este saber un ámbito de reflexión sobre la problemática nacional. Otro rosarino, Estanislao Zeballos, había fundado y publicado desde 1898 la *Revista de Derecho, Historia y Letras*, que perduró hasta su muerte en 1923. La de Rivarola perduraría cinco años más. Una y otra circulan en el exterior: se distribuyen en los Estados Unidos, Brasil, Uruguay, Paraguay, Perú y Chile, y también en Europa. Ambos intelectuales publicaron en sus revistas artículos de especialistas sobre la cuestión portuaria y fueron personalidades que dispusieron de incomparable ascendencia sobre la dirigencia de su época⁴³.

Otra visión de la dinámica cultural de las ciudades portuarias fue otorgada por los coleccionistas particulares, una actividad que creció en Rosario exponencialmente en los mejores años del modelo agroexportador y de la actividad de la ciudad puerto. Juan B. Castagnino pertenecía a una familia genovesa que, además de su fortuna, se interesó en acrecentar un caudal de obras artísticas. Juan viajó a Europa durante la Primera Guerra Mundial, cuando familias y coleccionistas, por razones económicas, decidieron ofrecer y vender a bajo precio sus propias colecciones. Conocedor del mercado, tuvo como base de acción Italia y España. Murió muy joven y su familia decidió en 1941 hacer donación

42 Luego de cursar las primeras letras en su Rosario natal continuó sus estudios en el Colegio Nacional de Concepción del Uruguay y luego en Buenos Aires, donde se recibió de abogado en 1881. Fue magistrado en La Plata y decano de la Facultad de Filosofía y Letras de Buenos Aires entre 1896 y 1904, y profesor de Filosofía del Derecho y Derecho Civil en la Facultad de Derecho de Buenos Aires. Vicepresidente fundador de la Universidad de la Plata y luego presidente, fue promotor de la integración de estudiosos de los países limítrofes; presidió el Instituto Cultural Argentino Brasileño y promotor de la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas (1938).

43 NÉSTOR TOMAS AUZA, “Revista Argentina de Ciencias Políticas, Homenaje a su fundador”, conferencia en Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas, 2008.

de toda la colección al Museo que lleva su nombre⁴⁴. La modernización del arte rosarino se da en la década de los 20 a la par de la expansión del modelo y su actividad portuaria. La primera Comisión Municipal de Bellas, que funcionó entre 1913 y 1917, comenzó a interesarse por adquirir y difundir las obras de los artistas locales. Desde entonces, las figuras claves del proceso como coleccionistas profesionales (diferenciado de los consumidores familiares) fueron, además de Castagnino, Antonio Cafferata, Julio Marc, Ángel y José Guido y Ángel Minetti. El coleccionismo como una red de relacionamientos no puede, por lo tanto, entenderse fuera de la dinámica de la ciudad puerto en el contexto internacional⁴⁵.

Las ciudades puertos han sido ámbitos del desarrollo de las artes plásticas referidas a la propia actividad portuaria y su relación con el entorno del mar o del río: una ventana de la imaginación a otras realidades. Por eso se puede hablar de una identidad histórica pictográfica portuaria y ofrecer abundantes obras que, además, reflejan la evolución de los puertos y sus protagonistas, al mismo tiempo que las tendencias artísticas en boga. En un estudio realizado por Luis Zazatornil sobre el arte en los puertos españoles se señala que, a mediados de siglo XIX, se incrementa la atención por actividad de los barcos (en especial para registrar la novedad del buque a vapor sobre la vela) y la operatoria de carga y descarga, que desplazará la hegemonía de paisajes de las ciudades portuarias. Con el auxilio del registro fotográfico y de las tomas en globos aerostáticos, se tendrá una visión más completa de la ciudad

44 PABLO MONTINI, "Mecenazgo en Rosario, Juan B. Castagnino", palabras en el Conservatorio del Instituto de Historia de la Facultad Católica de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario, 2014.

45 En la revista de Rivarola, el especialista italiano Arturo Lancelotti publicó, en 1917, su artículo "Roma, puerto de Mar"; y Norberto Piñero, en 1922, "Zona franca en el puerto de La Plata". Juan Ferreira, en 1911, "La Construcción de ciudades", y Valentín Letelier, en 1916, "Las ciudades", en tres entregas. Fernando Rivarola, en 1921, "La industria naval en la República Argentina"; Julio Monzó, en 1914, "La política naval en la Argentina"; C. de la Vega, en 1918, "La navegación". Temas económicos conexos: Emilio Pellet Lastra, 1921, "Los principales factores de nuestra vida económica"; y Guillermo Pinto, 1917, "Treinta años de proteccionismo excesivo".

puerto. Se agregarán luego los testimonios de los reporteros gráficos. El crecimiento demográfico de las ciudades mostrará realidades sociales nuevas y el interés del artista se desplazará a escenas costumbristas de la vida en el puerto⁴⁶. En argentina, el caso de Benito Quinquela Martín en “La Boca”, es ilustrativo.

En una reciente publicación, el Museo Histórico de Buenos Aires Cornelio Saavedra dio a conocer la obra del artista plástico Jean Désiré Dulin (1839-1919), quien como dibujante, litógrafo y cartógrafo se destacó por sus representaciones de la ribera y puerto de Buenos Aires “a vuelo de pájaro”, que con una notoria exactitud permite observar en imagen la evolución de las instalaciones portuarias y su relación con la urbe⁴⁷.

A partir del siglo XX un caudal de producciones cinematográficas reflejarán la vida en los puertos y en las ciudades portuarias, incluyendo retratos costumbristas, problemáticas sociales y perspectivas biográficas y testimoniales⁴⁸.

46 GERMÁN RUEDA, LUIS SAZATORNIL y CARMEN DELGADO, “Las principales ciudades portuarias españolas en el siglo XIX”, IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica, Murcia, España, 2008.

47 MARCELO WEISSEL, ALBERTO GABRIEL PIÑEIRO, *La obra de Jean Désiré Dulin y obras a vista de pájaro, en Buenos Aires a vista de pájaro, Jean Désiré Dulin (1839-1919)*, Buenos Aires, Museo Histórico de Buenos Aires, Cornelio Saavedra, 2017.

48 Como ejemplo puede en mencionarse el caso de la cinta “La Mujer del Puerto”, primera película relevante del cine sonoro en México, protagonizada por la actriz Andrea Palma y dirigida por el cineasta ruso, Arcady Boytler. Filmada en 1934, está basada en novela *Le Port*, escrita por el francés Guy de Maupassant y cuenta la historia de Rosario quién tras la muerte de su padre y el engaño de su novio, tiene que elegir el camino de la prostitución para sobrevivir. La elección de su restauración pasó por una decisión de la Academia de las Artes y Ciencias Cinematográficas y la Filmoteca de la UNAM, únicos organismos capacitados en el país para proceder a su restauración, por considerarla de elevado significado cultural. Diario *El Siglo*, Durango, México, 19 de noviembre de 2013.

*VI. Arquitectos, urbanistas, geógrafos, arqueólogos,
antropólogos y gestores culturales*

La Revolución Industrial, la expansión e integración de un mercado internacional, los adelantos tecnológicos aplicados a la industria del transporte naval y la especialización de la tarea portuaria iniciaron un proceso que se impondría en la segunda mitad del siglo XIX y que se extendería en el siglo XX: la modernización de las instalaciones portuarias y el distanciamiento de las operaciones portuarias del centro de las ciudades. Sin embargo, aun las actividades mercantiles vinculadas a la actividad portuaria, enlazadas con el tráfico terrestre, ferroviario y carretero, se mantuvieron en el centro de las ciudades, hasta la segunda mitad del siglo XX y principios del XXI, cuando ya no solo el puerto sino también su administración y actividades conexas se desplazaron a sectores menos urbanizados de las ciudades. De esta manera, las antiguas instalaciones quedaron en desuso y en proceso de deterioro social y ambiental. Sin embargo, representaban parte de la historia y parte de un valioso patrimonio cultural identitario: almacenes, silos, muelles, etc. En distintas ciudades se procedió a la rehabilitación urbana de dichas zonas que permitió acercar el pasado y presente de la relación de la ciudad con el puerto, y las posibilidades de la ciudad puerto en un futuro próximo. La puesta en valor del sistema ciudad puerto es clave para el desarrollo sustentable local y global⁴⁹.

Geógrafos, urbanistas, historiadores, arqueólogos y antropólogos que han estudiado este proceso en los últimos cincuenta años son, en nuestra opinión, sujetos del análisis biográfico y, por ende, como tales deben estar presentes en los guiones museológicos y plataformas culturales vinculadas al pasado portuario. Por ejemplo, analizar las trayectorias de James Bird o Bryan Hoyle (pioneros en enfatizar en el modelo de transformación de los puertos no solamente en base al desarrollo de

49 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.

infraestructura sino en función de la relación ciudad puerto, de las etapas de unidad, crecimiento y distanciamiento; aislamiento y separación; y acercamiento e integración), implica de alguna manera explicar la evolución de la comprensión de la dinámica puerto, ciudad y región⁵⁰.

No pocos historiadores también se han manifestado en el sentido de exponer “sin ingenuidad” las estrategias de esa evolución morfológica urbana y portuaria, y propusieron que la recuperación de espacios portuarios obsoletos para la ciudad se realizara sobre una base documental y cartográfica fiable, que los protegiera de la especulación inmobiliaria y los recuperara como zonas de ocio en las que, además, pudiera llevarse a cabo una interpretación de la historia portuaria que, por otra parte, podría ser, a través del turismo cultural, una fuente de ingreso para las comunidades que estaban perdiendo las funciones marítimas⁵¹.

Asimismo, el análisis de trayectoria de vida podría comprender aquellos que han hecho posible una de las mayores y primeras intervenciones culturales de gran envergadura realizada a escala mundial que redundó en el diálogo ciudad puerto: el Complejo Cultural Parque de España, en Rosario, que significó la emergencia de un nuevo paradigma en la intervención de la ciudad. El estudio del proyecto fue encargado en 1978 al estudio Martorell-Bohigas-MacKay. En 1992 se inauguró la primera etapa y, a partir de allí, se inició un proceso de reutilización de cada vez más antiguas instalaciones del mismo tipo con la apertura y valorización de la rivera en una gran extensión⁵². La visión “de la ciudad” ya no fue la misma. El Centro Cultural Parque de España por su parte, se convirtió en un ámbito de revalorización del Paraná como ámbito de pueblos, del pensamiento y las expresiones artísticas⁵³.

50 CRISTINA AMIL LÓPEZ, *Integración urbana de los espacios portuarios*, Instituto Universitario de Estudios Marítimos, Universidad de la Coruña, Documento 9, 2004.

51 J. M DELGADO y A. GUIMERÀ (coords.). ob. cit.

52 CECILIA GALIMBERTI y JOSÉ LUIS ROSADO, “Parque España: un proyecto para la reconversión del frente fluvial de Rosario”, en *Revista Portus*, N. 23, RETE, Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades. www.retedigital.com

53 MARTÍN PRIETO (dirección) y GABRIELA SILVESTRI (edición), *Paraná Ra'anga. Un viaje filosófico*, Centro Cultural Parque de España (CCPE), Agencia Española de Cooperación Internacional y Desarrollo (AECID). Editado por Copyright Centro Cultural

Otro tanto resultaría con aquellos que han participado de la Corporación Antiguo Puerto Madero Sociedad Anónima, a quienes, en 1989, se les encargó el dominio del área y su desarrollo. A diferencia de complejo rosarino, se trataba de impulsar un gran proyecto comercial y de renovación urbanística de una extensa área portuaria, dentro de una tendencia mundial en boga⁵⁴.

El caso del Port Vell, Barcelona, es un modelo internacional para los urbanistas que en las últimas décadas trabajaron por la recuperación del frente marítimo de sus ciudades, al punto que sus gestores no pueden ser soslayados⁵⁵.

Por último, esta propuesta se privaría de una perspectiva de gran trascendencia social si no se rescata la participación de profesionales que en las últimas décadas han observado la dinámica de integración puerto, ciudad y región a la luz de los estudios antropológicos y arqueológicos, analizando aspectos tales como la cultura de los habitantes de la ribera y las islas, las condiciones de vida y el impacto ambiental. El estudio de la cuenca baja del Riachuelo, La Boca, asiento comercial, industrial y doméstico vinculado a la actividad portuaria de la ciudad de Buenos Aires es un caso testigo⁵⁶. La investigación sobre “La muerte del puerto del Riachuelo” (Weissel-Rodríguez Basulto) asocia la actividad patrimonial con “la reconstrucción y restauración de la idea de salubridad y bienestar para el cuerpo y la mente, para su realización física y su bienestar espiritual y moral, para sanear las relaciones sociales”⁵⁷.

Parque de España, Rosario, Argentina, y coeditado con Revista Altaír S. A., Barcelona, 2011.

54 JIMENA RAMÍREZ CASAS, “La Reconversión de Puerto Madero”, en *Revista Portus Plus*, Buenos Aires, N. 2, 2011.

55 KAREM SEAMAN CUEVAS, “Port Vell, Imagen y Espacio de un puerto urbano”, Master en Diseño Urbano, Universidad de Barcelona, 2012, p. 13.

56 ELEONORA GRISEL ALBERTOTTI, “Análisis de fuentes documentales en el estudio de una tecnología por descubrir. Cuenca baja del Riachuelo, La Boca”, *Argentina de puertos*, III Jornadas Red de Estudios Portuarios, ob. cit., p. 87.

57 *Ibidem*, pp. 121-134.

Conclusión

El diálogo ciudad puerto implica una constante búsqueda y redefinición de la identidad urbana, para lo que es necesario contemplarla como un proceso. Veladas o exhibidas, las identidades se hacen presentes y perduran. Dentro de la población se encuentran profesionales universitarios –de las más diversas disciplinas–, artistas y especialistas, que han contribuido al análisis de la evolución del puerto en relación con la ciudad y la región. Al efectuar abordajes desde sus trayectorias de vida se rescatan visiones del pasado portuario y, al mismo tiempo, a través de dicha experiencia, puede comprenderse el tipo de relacionamiento con el entorno portuario, fluvial o marítimo, la incidencia de la dinámica de la ciudad portuaria de pertenencia en los grados de aceptación y rechazo de los paradigmas internacionales, el acceso y las posturas ante los adelantos tecnológicos y la modernización, las reglas de la economía internacional, la configuración de sentidos de pertenencia en ámbitos de gran heterogeneidad económica, ideológica y social, en la construcción identitaria, los criterios de exclusión e inclusión y el desarrollo de los respectivos *hinterland* portuarios. *é*