

Presentación del *dossier*:
**Ciudades portuarias en cuestión.
Ciencias sociales, trandisciplinariedad
y cruce epistemológico en un campo
en formación**

Gustavo Chalié*
Bruno Rohou**



8-11

Tradicionalmente, se pensaba el puerto como un mero conjunto de instalaciones en la costa fluvial o marítima, una simple “abertura” o “paso” hacia y desde fuera, como lo quiere su etimología (Corominas y Pacual, 1985: 682-683): sujeto pasivo, simplemente canalizador de la circulación de mercancías y personas. Pero en las últimas décadas, el puerto fue objeto de análisis más profundos y complejos, hasta devenir en un campo concreto de las ciencias sociales, una zona de cruces epistemológicos que viene creciendo en espesor e intensidad a medida que se incrementan —felizmente— los ámbitos de discusión académica. A la luz de estas últimas indagaciones, el puerto se ha construido en artefacto¹, con toda la carga humana e histórica que posee el concepto, pero también en el centro de la reflexión que lo integra (o lo devuelve) a la comunidad.

* Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur. Correo electrónico: gustavo.chalier1@gmail.com.

** Centre François Viète, Université de Bretagne Occidentale. Correo electrónico: bruno.rohou@univ-brest.fr.

¹ Recordemos que, al pensar el puerto como un artefacto, se hace algo más que considerar su materialidad presente, su “aquí y ahora” ahistórico. En cuanto “arte-facto”, es decir, creación humana, entra de lleno en la dimensión temporal en que se mueve su creador, es decir, en la historia; se ve atravesado por circunstancias que tienen que ver no solamente con la etapa del desarrollo tecnológico en que fue diseñado o puesto en funcionamiento, sino también con el complejo entramado político, económico y social que, en última instancia, explican y dan cuenta de su objetividad tal como es y situado donde está. Cabe preguntarse por la “función” del artefacto, es decir, por esa instancia que media entre la intención de su creador y el artefacto mismo (cfr. Vaccari, 2011). La “función”, lógicamente, va más allá del “para qué sirve” y está constituida por el artefacto en relación con la circunstancia precisa en que fue creado. Asimismo, el artefacto está también en el centro de un sistema tecnológico e histórico que lo coloca en relación con su entorno inmediato y con otros artefactos que justifican su existencia (cfr. Rohou y Chalié, 2022).

El siglo XXI vio un crecimiento cuanti y cualitativo de los estudios portuarios en la Argentina, en concomitancia con el interés global por el tema experimentado un tiempo antes. Las líneas de investigación abiertas por los equipos de Fernando Jumar en la Universidad Nacional de la Plata, sobre el llamado “complejo portuario Rioplatense del Antiguo Régimen”, y de José Mateo en la Universidad de Mar del Plata, sobre el puerto y los trabajadores del mar, marcaron una apertura a la consideración de la complejidad del tema portuario (De Marco h, 2020). Sobre todo, fructificaron los trabajos de Mateo y su Grupo de Estudios Sociales Marítimos (GESMar), nucleado en torno a la *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, publicación del GESMar, cuyo primer número data de noviembre de 2008 y continúa publicándose en forma bimestral. A partir de este grupo, se constituyó la Red de Estudios Portuarios (Redep), que marcó un hito académico al respecto como “ámbito de investigación y debate (en formación y crecimiento) acerca de problemáticas que pueden ser objeto de análisis de diversas disciplinas y que tienen en común su vinculación a un puerto, a varios o a la cuestión portuaria en general” (Redep, 2009). Desde el principio, esta labor quiso ser transdisciplinaria, dado que la complejidad del objeto de estudio ameritaba una aproximación no solamente desde las ciencias sociales, sino también desde otros campos del saber. La Redep logró organizar una serie de *Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Portuarios*, la primera de las cuales tuvo lugar en Necochea, y la última, en la ciudad de Rosario en 2015. A partir de 2017, la Redep realizó sus Jornadas en Cádiz, y la organización no volvió a la Argentina.

En el 2016 un grupo de investigadores pertenecientes a la Redep y a otros ámbitos académicos constituyó el Núcleo de Historia de las Ciudades Portuarias Regionales (NH CPR), en el marco del Nodo Instituto de Historia del Instituto de Estudios Históricos, Económicos, Sociales e Internacionales (IDEHESI), Unidad Ejecutora en Red del CONICET, al cual, de manera directa o indirecta, pertenecen las autoras y los autores que participan en este *dossier*, como así también quienes escriben esta presentación. El NH CPR está “específicamente dedicado a abordar las posibilidades ofrecidas por el análisis de las ciudades portuarias regionales para la renovación de perspectivas de una historia regional interdisciplinaria y para la comprensión del presente y la planificación de políticas públicas”². Pese a su nombre restrictivo, pero fiel a la concepción transdisciplinaria que los estudios sobre puertos ameritan, pronto el NH CPR incorporó en su seno no solamente a historiadores, sino también a economistas, geógrafos, antropólogos y arquitectos, que dialogan entre sí en cada una de las instancias participativas que propone el grupo, desde los seminarios internos de capacitación hasta las reuniones periódicas de carácter internacional y académico, pasando por el Coloquio Internacional de Patrimonio Portuario, organizados en diferentes ciudades portuarias argentinas. Precisamente, el V Coloquio, que tuvo lugar en el 2020 de forma virtual en la Uni-

² Cfr. <http://www.institutodehistoria.org.ar/page/nehcpr>.

versidad Nacional del Sur, fue una oportunidad para congregarse a más de cuarenta especialistas de Argentina, Europa y África, de distintas disciplinas y con diferentes miradas sobre la temática portuaria en general (Chalier *et al.*, 2021). A su vez, estas reuniones fortalecen la colaboración con especialistas e instituciones del país y del extranjero. Ha sido particularmente provechosa la cooperación con colegas de Francia a través, fundamentalmente, de la Université de Bretagne Occidentale, lo que permitió que el NHCPR se insertara en varios programas de investigación y cooperación de carácter internacional.

Además, el mismo nombre del NHCPR pone en cuestión el concepto de ciudad portuaria. Noción elusiva si las hay, pero por eso lo suficientemente rica como para disparar un sinnúmero de análisis que debaten abiertamente y que integran diferentes visiones y puntos de vista respecto a un objeto que está en permanente transformación conceptual (Ducruet, 2011). No es aquí el lugar para elucidar la cuestión ni para ofrecer una definición unívoca al respecto, pero diremos, a modo de aproximación y con Miguel De Marco (hijo), que una ciudad portuaria regional

puede ser entendida como una matriz de convergencia del espacio físico y social donde se opera la interconexión de productos y bienes, ejerciendo entre sus partes un rol de diferenciación funcional, jerarquización de las relaciones de poder y articulación. Matriz que a su vez se encuentra conectada con otras redes de intercambio (2020: 274).

Considerada la ciudad portuaria como sistema, es el centro de una interfaz mediadora entre el *foreland* y el *hinterland*, pero con conexiones internas funcionales a una dinámica de integración de redes complejas que ordenan el territorio desde el punto de vista económico, político, social e ideológico.

De este modo, se dimensiona la ciudad portuaria como una rama del saber multi y transdisciplinar, susceptible de análisis diacrónico y sincrónico. Y más aún: como un diamante de varias caras que reflejan una realidad que es al mismo tiempo una y múltiple. El de los estudios portuarios es un campo problemático que debe ser escudriñado, para su cabal comprensión, desde la economía, la sociología, la antropología, el arte, la geografía, la arquitectura y el urbanismo, y también desde los diferentes abordajes que propone la historia: historia económica y social, de las ideas, cultural, de la técnica, de las instituciones, de los movimientos políticos, en su dimensión específica de historia local, regional, nacional, o considerando el estudio de los flujos —de mercadería, de ideas— transocéanicos y aún las humanidades digitales.

Los trabajos que integran este *dossier* —provenientes de Bahía Blanca, Rosario, Río de Janeiro, Poitiers y Nantes— son una pequeña muestra de la variedad de enfoques que suscita al especialista el tema portuario. Esperamos y deseamos

que su lectura sea un aliciente para que los investigadores consideren la temática portuaria en toda su dimensión y puedan aproximarse con sus contribuciones a solidificar este campo en construcción.

Bibliografía referida

Chalier, Gustavo et al. (2021), *La Bahía de todos los puertos. Actas del V Coloquio Internacional de Patrimonio Portuario, Bahía Blanca (Argentina), octubre de 2020*, Bahía Blanca, Ediuns, [edición digital] [disponible en <https://ediuns.com.ar/producto/la-bahia-de-todos-los-puertos/>].

Corominas, Joan y Pascual, José (1985), *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, tomo Me-Re, Madrid, Gredos.

De Marco (h), Miguel Ángel (2020), “La dinámica de las ciudades portuarias regionales. Un campo de investigación transdisciplinar”, *Revista Transporte y Territorio*, nº 23, pp. 267-287.

Ducruet, César (2011), “The port city in multidisciplinary analysis”, en Alemany, Joan y Bruttomesso, Rinio (ed.), *The port city in the XXIst century: New challenges in the relationship between port and city*, Venecia, RETE, pp. 32-48.

RedeP - Red de Estudios Portuarios (2009), *Primera circular. 1ras. Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Portuarios, Necochea, provincia de Buenos Aires, Argentina, 26, 27 y 28 de noviembre de 2009*, [disponible en <http://estudiosmaritimossociales.org/wp-content/uploads/2009/03/redep-circular-1.pdf>].

Rohou, Bruno y Chalier, Gustavo (2022), “La forme de radoub, un indicateur pertinent pour la périodisation de l’histoire des ports et des navires de guerre (1870-1920). Les cas de Brest (France) et de Puerto Belgrano (Argentine)”, *Artefact Techniques, histoire et sciences humaines*, nº 16, pp. 304-334.

Vaccari, Andrés (2011), “El artefacto, ¿estructura intencional o sistema autónomo? La ontología de la función artefactual a la luz del intencionalismo, el dualismo y la filosofía de Gilbert Simondon”, *Revista Iberoamericana de Ciencia, Tecnología y Sociedad - CTS*, vol. 7, nº 19, pp. 197-208.