

CARTILLA PARA LA PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO DE LOS PUERTOS ARGENTINOS

Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales

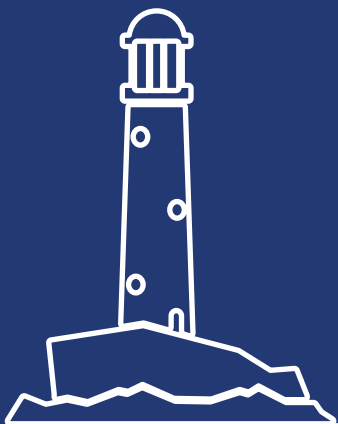
IDEHESI-CONICET 2022

IDEHESI

CONICET
Nodo Rosario

 **Agencia I+D+i**
Agencia Nacional de Promoción
de la Investigación, el Desarrollo
Tecnológico y la Innovación


Núcleo CPR



De Marco, Miguel Angel (h)
Cartilla para la preservación del Patrimonio Histórico de los Puertos Argentinos /
Miguel Angel De Marco (h) ; contribuciones de Marie Morgane Abiven ... [et al.] ;
coordinación general de Maria Beatriz Girardi ; editado por Carolina E. López ;
Marcelo Weissel. - 1a ed. - Rosario : IDEHESI- Instituto De Estudios Historicos,
Economicos, Sociales E Internacionales del Conicet, 2022.
58 p. ; 15 x 21 cm.

ISBN 978-987-29642-4-5

1. Protección del Patrimonio. 2. Patrimonio Histórico. 3. Puertos. I. Abiven, Marie
Morgane, colab. II. Girardi, Maria Beatriz, coord. III. López, Carolina E., ed. IV.
Weissel, Marcelo, ed. V. Título.
CDD 387.130982

Diseño y Diagramación: Productus. www.productus.com.ar
Fotografías de Tapa y Retiro de contratapa:
Puerto de Comodoro Rivadavia / Gentileza de Mauro Esains. Ig: @mauroesains

La presente publicación fue elaborada en el marco del proyecto la Agencia Nacional de Promoción de la Investigación, el Desarrollo y la Innovación PICT FONCYT 2018/02951: “Ciudades portuarias: patrimonio histórico y desarrollo regional sustentable. El caso de los puertos pampeanos de ultramar”, dirigido por Miguel Ángel De Marco (h); y contó con el apoyo del proyecto PUE-CONICET 0003/2018: “El Estado argentino y sus gestores: trayectorias, identidades y disrupciones, 1852/3-2010. De lo disyunto a lo complejo”, dirigido por Beatriz Figallo. Ambos proyectos tienen radicación en IDEHESI CONICET-Nodo IH.



CARTILLA PARA LA **PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO DE LOS PUERTOS ARGENTINOS**

Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales

SUMARIO

.....
GRÚAS DE PUERTO MADERO, BUENOS AIRES
FOTOGRAFÍA: MARCELO CANTÓ / PIXABAY

1 *El puerto,
bien cultural*

2 *Un patrimonio en común
Puerto/Ciudad/Región*

3 *Una necesaria
puesta en valor*

4 *Acciones a corto
y mediano plazo*

5 *Propuestas
innovadoras*

6 *Citas y
links de interés*

7 *Colaboradores*



.....
PUERTO DE MAR DEL PLATA, BUENOS AIRES
FOTOGRAFÍA: ELVIS BOAVENTURA / WIKIMEDIA COMMONS



EL PUERTO, **BIEN CULTURAL**

*Los puertos son bienes culturales,
según lo contemplan las normativas
internacionales y nacionales
que los regulan*



¿POR QUÉ?

El puerto es un bien de interés cultural porque forma parte del patrimonio material (estructuras, objetos, medios de transporte) e inmaterial (saberes y técnicas, costumbres y tradiciones, usos sociales y actos festivos) que una determinada comunidad hereda y transmite a las generaciones futuras, otorgándole un valor identitario único y excepcional.

Contiene un conjunto de bienes (portuarios, navales, industriales y subacuáticos) de dominio público que posibilitan conocer técnicas, culturas e historias del contexto de origen, a través de la investigación y el aprendizaje social, fomentando la capacidad humana de descubrir, aprender y solucionar problemas.



BOTES Y PLAYA DE PESCADORES PRÓXIMO AL PUERTO DE BARRANQUERAS, RESISTENCIA
FOTOGRAFÍA: GENTILEZA ADMINISTRACIÓN PUERTO DE BARRANQUERAS

UNA DINÁMICA

Los puertos comparten con la ciudad y la región una dinámica y, por ende, historia, presente y porvenir.

La preservación, observación y análisis del patrimonio portuario permite comprender los cambios en la relación comunidad-puerto que se desarrollaron a través del tiempo.

SU RELEVANCIA

El espacio portuario contiene múltiples ecosistemas (naturales y artificiales), bienes (materiales e inmateriales) y relaciones sociales de distinta índole, que se transforman o perduran en el tiempo.

A través del puerto se gesta y fomenta una vocación (marítima-fluvial-lacustre en el caso de los puertos acuáticos y relacional terrestre en el caso de los puertos secos) capaz de generar conceptos, valores y visiones del mundo que inciden en el modo de ser, percibir y sentir de las comunidades en las que se asienta.

Por lo tanto, es necesario pensar/imaginar/planificar el puerto a partir de una visión holística e interdisciplinar, que trascienda la perspectiva económica e incorpore otros aspectos también relevantes en la vida de

un puerto, como las relaciones sociales, las manifestaciones culturales, la biodiversidad, los restos materiales, los componentes identitarios que hacen único a cada espacio portuario.

¿QUÉ ES EL PATRIMONIO?

Es la huella de los pueblos y sirve a éstos como elemento de identificación nacional, constituye un recurso potencial en las iniciativas de desarrollo local y regional. Está estrechamente ligado a la memoria colectiva. Y a la construcción de la identidad de un grupo o de una sociedad.

¿QUÉ ES LA PATRIMONIALIZACIÓN?

Es el proceso de valorar, conservar e inventariar vestigios, reliquias, monumentos y expresiones culturales del pasado, para dar respuesta a la búsqueda individual y social de los orígenes y de la continuidad en el tiempo.

¿QUÉ ES EL PATRIMONIO PORTUARIO?

Es un conjunto de bienes tangibles (muebles e inmuebles) e intangibles, vinculados a las actividades portuarias, producidos a través del tiempo con implicancias para el desarrollo humano de las generaciones presentes y futuras; ya se encuentren estos en la superficie, subsuelo o sumergidos en aguas jurisdiccionales y que pueden dar información sobre los grupos socioculturales del país y de la continuidad en el tiempo.

.....
GALPONES PORTUARIOS DE ROSARIO, REFUNCIONALIZADOS CIENT AÑOS DESPUÉS DE SU CONSTRUCCIÓN PARA ACTIVIDADES SOCIO CULTURALES. FOTOGRAFÍA: MA. BEATRIZ GIRARDI





“ Hay 101 puertos activos en el país ”

¿A CUÁNTOS PUERTOS ARGENTINOS INVOLUCRA?

La Administración General de Puertos de la Nación reconoce la existencia en el país de 101 puertos en actividad, públicos y privados, los que se encuentran situados a lo largo del extenso litoral marítimo y fluvial de la Argentina, correspondiéndoles 33 a la provincia de Santa Fe, 31 a la de Buenos Aires y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 12 a Entre Ríos, 6 a Santa Cruz, 5 a Chaco, 5 a Chubut, 4 a Tierra del Fuego, 2 a Río Negro, 1 a Formosa, 1 a Corrientes, y 1 a Misiones.

¿QUÉ OTROS ÁMBITOS ESTÁN INCLUIDOS?

El patrimonio portuario también comprende los “puertos secos”, embarcaderos, estaciones navales, puertos inactivos, rastros y emplazamientos de antiguos puertos de actividad naval, huellas subacuáticas, embarcaciones y equipos sumergidos, instalaciones desafectadas en su uso operativo y áreas refuncionalizadas.

Incluye asimismo la impronta portuaria en las ciudades costeras y regiones como resultante de un pulso histórico relacional y contribuye a la valorización de los entornos naturales inherentes al patrimonio oceáni-

co, marítimo, fluvial, lacustre e isleño; a las obras de infraestructuras, la logística portuaria y el comercio internacional; a la utilización de las vías navegables y a las obras de dragado y señalización.

EN LAS IDENTIDADES CIUDADANAS

El patrimonio portuario también debe buscarse en la impronta generada en los habitantes de la ciudad y la región, en la construcción de los rasgos identitarios revelados en la toponimia, en la iconografía, en las metáforas, en sus hábitos, en sus costumbres y forma de relacionarse.

UN PATRIMONIO VIVO

Se trata de “un patrimonio vivo, con sentido de identidad y cultura, que hay que identificar, aprovechar a largo plazo y desarrollar para gestionar mejor el litoral” ⁽¹⁾. Es un conocimiento que deriva en la elaboración de políticas de Estado acordes con la trascendencia social del patrimonio portuario.



.....
DIQUES, MUELLES, GALPONES Y GRÚAS DE PUERTO MADERO, BUENOS AIRES,
EN LA ACTUALIDAD. FOTOGRAFÍA: DAVID DÍAZ / PIXABAY



.....
EVALUACIÓN DEL PATRIMONIO NAVAL
FOTOGRAFÍA: GENTILEZA MARCELO WEISSEL



.....
VISITA GUIADA AL PECIO ZENCITY PUERTO MADERO
FOTOGRAFÍA: GENTILEZA MARCELO WEISSEL

CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO SUSTENTABLE

El conocimiento de la historia portuaria arroja luz sobre la complejidad que encierra la dinámica de relación puerto-ciudad, con sus efectos a corto, mediano y largo plazo. Por lo tanto, puede cooperar en la consecución de objetivos globales como la integridad medioambiental, la eficiencia económica y la calidad de vida. Implica revitalizar la vocación marítima de la comunidad, y es en esa nueva identificación donde el Núcleo Ciudades Portuarias Regionales (CPR) sostiene que la patrimonialización del puerto es un puente efectivo para el desarrollo sustentable de las ciudades portuarias.

“El patrimonio material portuario debe ser peritado en su contenido y en su valor histórico-cultural para ser incluido en los planes de gestión ambiental” —

PATRIMONIO SUBACUÁTICO

El patrimonio cultural subacuático, según la UNESCO, hace referencia a “todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años”.

¿QUÉ ES UNA COLECCIÓN ARQUEOLÓGICA PORTUARIA?

Es aquella que comprende objetos conservados, que son producto del registro patrimonial en la costa, sobre la tierra, y debajo del agua.

¿QUÉ ES UN MONUMENTO PORTUARIO?

Es una obra de construcción con carácter estético que implica la conmemoración de producciones personales, grupales o sociales ligadas a la cultura portuaria.

¿QUÉ ES UNA EVALUACIÓN DE RIESGO ARQUEOLÓGICO Y DE PATRIMONIO PORTUARIO?

Es el estudio preliminar de un paisaje a los fines de prever medidas a incluir en el plan de gestión ambiental de una obra de construcción, para la protección del patrimonio arqueológico y portuario.

Los puertos argentinos aguardan una catalogación de su patrimonio cultural, efectuada profesionalmente, de manera sistémica e integral, y la sanción de una ley del Congreso que, además de garantizar su protección, asigne recursos a tal fin.

RECONOCER Y RESPONSABILIZARSE

El patrimonio material e inmaterial de un puerto sólo puede serlo si es reconocido como tal por las comunidades, grupos o individuos que lo crean, mantienen y transmiten. Las autoridades, funcionarios y agentes, públicos y privados, tienen una gran responsabilidad moral y legal en esta cuestión, más aún cuando muchos elementos de ese patrimonio se encuentran amenazados debido a los efectos de la globalización, la homogeneización cultural, los fenómenos de rápida urbanización e industrialización de las sociedades y el deterioro o pérdida de sentido de las funciones originales (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, UNESCO).

LEGISLACIÓN QUE PROTEGE ESTOS BIENES

El patrimonio portuario se encuentra alcanzado por un conjunto de convenciones internacionales, normas de nivel constitucional, leyes nacionales, provinciales y ordenanzas municipales.

La Reforma constitucional del año 1994 incorporó, con el art. 41, la llamada cláusula ambiental, por la cual se le otorgó rango constitucional a la protección del ambiente en general, sus recursos, el equilibrio de los ecosistemas y los bienes y valores colectivos. También el art. 75, inc. 19, establece dentro de las atribuciones del Congreso Nacional “dictar leyes que protejan la identidad y pluralidad cultural, la libre creación y circulación de las obras del autor; el patrimonio artístico y los espacios culturales y audiovisuales”.

“El patrimonio portuario se encuentra alcanzado por un conjunto de convenciones internacionales, normas de nivel constitucional, leyes provinciales y ordenanzas municipales”



OBRAS DE VICENTE WALTER, LUIS PERLOTTI Y ROBERTO CAPURRO EN CAMINITO Y CALLE NECOCHEA, BARRIO DE LA BOCA, BUENOS AIRES. FOTOGRAFÍA: GENTILEZA MARCELO WEISSEL



“Forman parte del Patrimonio Arqueológico”

La ley 9.080 de “Ruinas y Yacimientos Arqueológicos”, sancionada en 1913, se presenta como el primer antecedente legislativo nacional en materia de protección del patrimonio cultural de nuestro país. Fue derogada en 2003 por la ley 25.743 de “Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico”, que establece que “forman parte del Patrimonio Arqueológico las cosas muebles e inmuebles o vestigios de cualquier naturaleza que se encuentren en la superficie, subsuelo o sumergidos en aguas jurisdiccionales, que puedan proporcionar información sobre los grupos socioculturales que habitaron el país desde épocas precolombinas hasta épocas históricas recientes”. Esta norma delimita la competencia de la Nación y las provincias, estableciendo las facultades exclusivas de cada una y las facultades concurrentes (arts. 5 a 8).

En 1940 se sancionó la ley 12.665, de “Creación de la Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos”, que entre sus funciones tiene la de establecer, revisar y actualizar criterios y pautas de selección, clasificación y valoración para los monumentos, lugares y bienes protegidos y llevar su registro público.

Finalmente, en 1999 la ley 25.197, de “Registro del Patrimonio Cultural”, en su art. 2, define como “bienes culturales” a todos aquellos objetos, seres o sitios que constituyen la expresión o el testimonio de la creación humana y la evolución de la naturaleza y que tienen un valor

arqueológico, histórico, artístico, científico o técnico excepcional. El universo de estos bienes constituirá el patrimonio cultural argentino. El mismo artículo agrega que se entiende por “bienes culturales histórico-artísticos todas las obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza, de carácter irremplazable, cuya peculiaridad, unidad, rareza y/o antigüedad les confiere un valor universal o nacional excepcional desde el punto de vista histórico, etnológico o antropológico, así como las obras arquitectónicas, de la escultura o de pintura y las de carácter arqueológico”. Esta ley fue reglamentada en noviembre de 2020, mediante el decreto 843.

En el plano internacional, la República Argentina ha ratificado la Convención de la UNESCO sobre las medidas que deben adoptarse para prohibir e impedir la importación, la exportación y la transferencia de propiedad ilícita de bienes culturales (ley 19.943); la Convención sobre la protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural (ley 21.836); el Convenio de UNIDROIT sobre bienes culturales robados o exportados ilícitamente (ley 25.257); el segundo protocolo de la Convención de La Haya de 1954 para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado (ley 25.478); la Convención sobre defensa del patrimonio arqueológico, histórico y artístico de las Naciones Americanas de la OEA (ley 25.568); la Convención para la salvaguarda del patrimonio cultural inmaterial de la UNESCO (ley 26.118).



MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN, LA BOCA, BUENOS AIRES
FOTOGRAFÍA: ROBERTO FIADONE / WIKIMEDIA COMMONS



.....
PUERTO DE BAHÍA BLANCA, BUENOS AIRES
FOTOGRAFÍA: GENTILEZA DE GUILLERMO GIAGANTE / @GUILLEGIAGANTE



UN PATRIMONIO EN COMÚN

Puerto/Ciudad/Región

*Los puertos interactúan desde sus
orígenes con regiones y ciudades, en
especial con aquellas en las que se
encuentran radicados*

.....
DEPÓSITOS Y MUELLES SECUNDARIOS DEL PUERTO DE COMODORO RIVADAVIA
FOTOGRAFÍA: GENTILEZA DE MAURO ESAINS / @MAUROESAINS

EL PUERTO, LA CIUDAD Y LA REGIÓN

Las actividades portuarias generan relaciones que no son sólo comerciales, sino que impactan en el conjunto de la sociedad: desde los procesos de urbanización hasta los modos en que los habitantes desenvuelven sus existencias. Posibilitan la construcción de redes y conexiones, permiten articulaciones entre distintas operaciones y tareas, producen permanente comunicación e impulsan diversas experiencias culturales. Disponen de una enorme capacidad para generar identidad y sentido de pertenencia social y cultural en quienes forman parte de este espacio relacional.

EL PUERTO, HACEDOR DE EXPERIENCIAS GLOBALES

Redescubrir el patrimonio de un puerto hace a la historia en común de la ciudad y la región que lo contiene, pero también al patrimonio de la humanidad, porque forma parte de redes internacionales, económicas, sociales y culturales. En otros términos, el patrimonio histórico portuario se encuentra directamente vinculado no sólo a su “hinterland” (zona de influencia regional) sino también a su “*foreland*” (ámbitos a los que se relaciona a través de las redes y rutas comerciales de ultramar), es decir, a procesos globales diversos.

LAS INSTALACIONES PORTUARIAS Y SU INFRAESTRUCTURA

La infraestructura portuaria permite comprender la evolución urbanística de las ciudades en las que se asienta, el moldeado del espacio geográfico desde sus orígenes, su incidencia en la accesibilidad o no de la población a la ribera, y su apropiación como espacio social.

RECONSTRUCCIÓN DE UNA TRAMA SOCIAL

A partir del abordaje de la relación puerto-ciudad, puede trazarse una cartografía histórica para dar cuenta de las relaciones sociales, entendidas en sus múltiples dimensiones, que han dado forma a la vida de lo que hoy podemos considerar como patrimonio. Cada testimonio documental, artefacto y pieza portuaria, territorio y paisaje costero, es portador -directa o indirectamente- de las tramas sociales que nos constituyen como sociedad.

¿QUÉ COMPRENDE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LAS CIUDADES PORTUARIAS

Guía orientativa según la clasificación de José Ramón Ruiz Manso, Santander, España.⁽²⁾

EL PATRIMONIO MATERIAL

Infraestructura, arquitectura y urbanismo

- Infraestructuras portuarias: Muelles, dársenas, espigones, diques, etc.
- Astilleros y sus instalaciones: Diques secos, gradas, varaderos, atarazanas, etc.
- Edificaciones marítimas y portuarias: Almacenes, lonjas, faros, estaciones marítimas, baterías defensivas, etc.
- Urbanismo: Las huellas del puerto en el trazado, la trama y la morfología urbana de los núcleos urbanos.

Objetos producidos para navegar y explotar los recursos marítimos

- Embarcaciones: Compuesta por la diversidad de vehículos utilizados para el transporte marítimo y la construcción portuaria.
- Herramientas y maquinaria utilizada en la construcción naval: Hachas de doble filo, azuelas, filástica, hierros de calafatear, cabrestantes, remachadoras, etc.
- Instrumentos de navegación: Astrolabios, esferas armilares, agujas náuticas, octantes, brújulas, anteojos, cartas de navegación, etc.

- Equipos y utillaje utilizados para la manipulación de mercancías: Grúas, rampas, ganchos, etc.
- Artes de pesca: Redes, anzuelos, aparejos, etc.
- Vestido y atuendo: Uniformidad de las gentes vinculadas a las actividades marítimas: pescadores, estibadores, militares, etc.

EL PATRIMONIO INMATERIAL

El conocimiento marítimo-portuario

- “Know how” laboral de las profesiones marítimo-portuarias: Técnicas, habilidades, destrezas, procedimientos asociados al ejercicio de actividades laborales de marinos, armadores, pescadores, trabajos portuarios, etc.
- Ciencias y tecnologías marítimo-portuarias: Diseño, proyecto, construcción y mantenimiento de infraestructuras portuarias, buques, técnicas y sistemas de navegación, etc., métodos y procedimientos de pesca, etc.
- Normas, reglamentos y corpus jurídicos: Legislación específica, códigos, reglamentos, estatutos, guías de buenas prácticas, etc.
- Semiología, comunicación y lenguaje: Cartografía, códigos de banderas, señales luminosas, vocabulario, etc.
- Conocimiento revelado: Cosmogonías, mitos, leyendas, etc.

Las creaciones artísticas

- La producción artística inspirada en el mar y los puertos: Artes plásticas, literatura, novela gráfica, música, cine, etc.

Prácticas sociales

- Modos de vida cotidiana: Tradiciones, usos y costumbres marineras, etc.
- Prácticas religiosas: Celebraciones y cultos religiosos asociados al mar, exvotos y ofrendas marineras, etc.
- Actividades lúdicas: Juegos, juguetes, deportes, fiestas populares, etc.
- Alimentación y gastronomía: Recetas y cocina relacionada con productos de la mar.



.....
**ATRAQUE Y AMARRE DE BUQUE, PARA DESCARGA DE COMPONENTES DE MOLINOS EÓLICOS,
PUERTO QUEQUÉN, BUENOS AIRES. FOTOGRAFÍA: GENTILEZA DEL CONSORCIO DE GESTIÓN DE PUERTO QUEQUÉN**



.....
USINA DEL PUERTO DE ROSARIO. C. 1915

FOTOGRAFÍA DE J. GASPARY. ARCHIVO HISTÓRICO DEL ENTE ADMINISTRADOR DEL PUERTO DE ROSARIO (ENAPRO)





UNA NECESARIA PUESTA EN VALOR

Se considera imperioso ejecutar políticas públicas para la preservación del patrimonio portuario de la República Argentina, ya que el estado actual de muchas de las fuentes de conocimiento histórico es de desprotección y precariedad



EN EL ÁMBITO PORTUARIO PÚBLICO Y PRIVADO

Se han constatado acciones favorables emprendidas por entes portuarios públicos en la puesta en valor del patrimonio portuario, con limitaciones porque en general carecen de continuidad en la instrumentación y en la disponibilidad de los recursos necesarios.

A la vez, no se cuenta con información que permita evaluar si los concesionarios de las terminales portuarias privadas efectúan o no acciones de patrimonialización en las instalaciones a su cargo, incluso si han puesto a resguardo la documentación existente con anterioridad y con posterioridad a la privatización del sistema.

.....
USINA DEL PUERTO DE ROSARIO. C. 1915. FOTOGRAFÍA DE J. GASPARY.
ARCHIVO HISTÓRICO DEL ENTE ADMINISTRADOR DEL PUERTO DE ROSARIO (ENAPRO)

EN LA PLANIFICACIÓN URBANA

En distintas ciudades portuarias se ha posibilitado el acceso de la comunidad y visitantes ocasionales a zonas de la ribera, así como la reutilización de instalaciones portuarias en desuso.

Otras zonas portuarias que poseen bienes patrimoniales con un importante valor simbólico para la población, no han sido considerados para su preservación, ya que las inversiones realizadas han estado destinadas a crear/mantener los espacios altamente productivos.

Los procesos de urbanización que desde fines del siglo XX vienen modificando los waterfronts portuarios de distintas ciudades argentinas, no han contemplado, salvo contadas excepciones, propuestas de patrimonialización acorde a las inversiones económicas realizadas.

Surge como una necesidad perentoria que las autoridades portuarias implementen programas de integración puerto-ciudad recurriendo a profesionales capacitados a tal fin, dimensionando la importancia de los entornos naturales acuáticos, la actividad portuaria, la preservación y la difusión social del patrimonio común.

EN EL SISTEMA EDUCATIVO

Resulta deficitaria la presencia de políticas educativas que impliquen la transposición didáctica y la transferencia de conocimientos y saberes en torno a la relevancia de la amplia gama de actividades portuarias, a su legado patrimonial y a su potencial, con una llegada próxima, sencilla y completa, dotada de capacidad de disseminación entre el público en general, apreciando sus valores formativos.

LA CREACIÓN DE ARCHIVOS PORTUARIOS

La mayoría de los puertos argentinos carecen de archivos históricos formalmente constituidos. Los que sí lo tienen, no siempre cuentan con personal capacitado y presupuesto suficiente para llevar adelante proyectos de conservación preventiva, digitalización y consulta remota de los materiales mediante un catálogo o repositorio institucional. Se debe

tener en cuenta que atesoran fondos que son únicos y perecederos, irremplazables para la comunidad una vez perdidos.

Sólo mediante adecuadas acciones de identificación, conservación y acceso podrán desempeñar plenamente sus funciones en beneficio de la comunidad y de las generaciones futuras. La producción de documentos vinculados a las actividades portuarias y a los distintos aspectos de la vida de sus actores (oficiales y no oficiales, públicos o privados) corresponden que sean también entendidos como fuentes para la investigación histórica, ya sea institucional, como económica y socio-política, local, regional, nacional o internacional.

Instituciones, funcionarios, investigadores que impulsan la hazaña de preservar esta herencia social común, deben lidiar con fondos documentales descentralizados, desordenados y descontextualizados. Con frecuencia, los materiales se pierden tras los cambios de gestión o como consecuencia de una conservación y seguridad deficientes o inexistentes. Las dificultades no son menores, pero piden políticas de estado, a las que pueden contribuir actores privados, para beneficio de toda la sociedad

“Los archivos portuarios constituyen de cara al futuro un modo útil y cada vez más necesario de vinculación transnacional, herramienta que contribuye a posicionar a las ciudades puertos a escala global” —



“Los archivos constituyen una fuente confiable de evidencia”

¿QUÉ ES UN ARCHIVO?

Como consigna ODLIS (*Online Dictionary of Library and Information Science*) se trata de un conjunto organizado de los registros no vigentes de las actividades de una empresa, gobierno, organización, institución u otra entidad corporativa, o los documentos personales de uno o más individuos, familias o grupos, retenidos permanentemente (o por un período designado o indeterminado de tiempo) por su creador o un sucesor, por su valor histórico, informativo, probatorio, legal, administrativo o monetario permanente, generalmente en un repositorio administrado y mantenido por un archivista capacitado. También se refiere a la oficina u organización responsable de evaluar, seleccionar, preservar y proporcionar acceso a los materiales de archivo.⁽³⁾

TRANSPARENCIA Y CONTRALOR PARA EL BUEN GOBIERNO Y LA FORMACIÓN EN DERECHOS

Los archivos constituyen una fuente confiable y legalmente verificable de evidencia, explicación y justificación tanto de las acciones pasadas como de las decisiones actuales de una organización, facilitando procesos de investigación.

Son fundamentales para la buena gobernanza. Bien gestionados, los archivos son los medios por los cuales una comunidad puede comprender el quién, cuándo, dónde, cómo y por qué de las acciones gubernamentales.

EL PATRIMONIO DIGITAL

Según la UNESCO-2015 el patrimonio digital está formado por “los materiales informáticos de valor perdurable dignos de ser conservados para las generaciones futuras, y que proceden de comunidades, industrias, sectores y regiones diferentes”, y por lo tanto la producción informatizada de los puertos, más aún con el paradigma de los “*Smart ports*” (puertos inteligentes), tienen valor patrimonial. Aunque “no todos los materiales digitales poseen valor perdurable, pero los que lo tienen exigen metodologías de conservación activas para mantener la continuidad del patrimonio digital”.⁽⁴⁾

Pueden ser patrimonializados como objetos digitales, por ejemplo, textos, bases de datos, imágenes fijas o en movimiento, grabaciones sonoras, material gráfico, programas informáticos o páginas Web. Debido a que a menudo son efímeros, su conservación requiere un trabajo específico en los procesos de producción, mantenimiento y gestión.



.....
**CONSTRUCCIÓN DE LOS MUELLES DEL PUERTO DE ROSARIO AL SUR DE LA
ACTUAL AVENIDA PELLEGRINI. C. 1910. ARCHIVO HISTÓRICO DEL ENAPRO**



.....
VISTA DE LA CIUDAD DE ROSARIO, DESDE EL RÍO PARANÁ
FOTOGRAFÍA: MA. BEATRIZ GIRARDI



ACCIONES A CORTO PLAZO Y PLANIFICACIÓN

Es prioritario realizar tareas de preservación y difusión histórica, con el fin de identificar, localizar y poner al resguardo los bienes culturales



LÍNEAS DE ACCIÓN A CORTO PLAZO

PARA RESPONSABLES Y AUTORIDADES PORTUARIAS

A. Identificar dentro de la comunidad portuaria al personal formal o informalmente asignado a tareas de preservación y difusión histórica.

B. Localizar la posible existencia de documentación, ilustraciones, mapas, imágenes u objetos con valor patrimonial. De no estar concentrada en un solo lugar, consultar a los encargados de distintas áreas sobre la probabilidad de acceder y resguardar dicho material.

C. Poner a resguardo las piezas documentales y objetos detectados, encargando un registro provisorio y, de ser posible, obteniendo un registro fotográfico de cada elemento.

Mientras no se cuente con personal archivista profesional, se recomienda:

- No desechar elementos: dejar en manos del archivista la valoración de los materiales. Guardar desde informes hasta cuadernos de notas. No limitarse a materiales en soporte papel o formato impreso, incluir también documentos digitales, fotografías, objetos, cuadros, etc.
- Centralizar su almacenamiento sin alterar su orden y registrando su procedencia.
- Alojarlos en una zona limpia, oscura, cuyos valores de humedad y temperatura no sean excesivamente altos ni fluctuantes. Ventilar periódicamente la sala.

- Cuando sea posible, ubicarlos en cajas y a éstas sobre estantes. No dejar materiales sobre el suelo. No ocupar el techo de las estanterías. Dejar espacio entre las cajas, y entre los muebles, paredes y piso.

- Reunir toda documentación que dé cuenta de la estructura interna de la institución: organigrama, diagramas de flujo de trabajo, perfiles de funciones, plantillas de documentos de trabajo, etc.

- Confeccionar una lista de contactos que podrían proveer datos sobre los materiales.

En caso de disponer de personal archivista profesional, se recomienda:

- Considerar constituir un equipo de trabajo interdisciplinario: un archivista, un bibliotecólogo, un conservador, un digitalizador y un informático.
- Identificar los formatos y soportes de los materiales que integran los fondos y hacer un breve inventario.
- Realizar un diagnóstico del estado de conservación de los materiales y del espacio designado para su guarda. Adaptar dicho espacio según los requerimientos de conservación de los materiales.
- Hacer una primera valoración de los materiales para decidir qué se conservará y qué se descartará.
- Diseñar un plan de trabajo que incluya acciones de conservación preventiva, procesamiento técnico y digitalización de los materiales en conformidad con estándares internacionales y la capacitación del personal.
- Digitalizar los fondos con fines de conservación y acceso.
- Potenciar el acceso a los mismos mediante un catálogo en línea.
- Diseñar servicios para investigadores y la comunidad, como ser muestras *in situ* y en línea.



HISTÓRICA GRÚA DEL PUERTO DE LA CIUDAD DE SANTA FE

FOTOGRAFÍA: GENTILEZA DEL BANCO DE IMÁGENES DE LA MUNICIPALIDAD DE SANTA FE



.....
PLAYÓN DE CONTENEDORES Y MODERNAS GRÚAS DEL PUERTO DOCK SUD, BUENOS AIRES
FOTOGRAFÍA GENTILEZA CONSORCIO DE GESTIÓN PUERTO DE DOCK SUD

ACCIONES PLANIFICADAS

a) Analizar y recabar información, a través de las memorias de gestión, publicaciones, informes, o testimonios orales de los pasos dados en este sentido por sucesivas autoridades.

b) Establecer, si no existiera, un equipo de trabajo interno para crear un “Área de Patrimonialización Histórica del Puerto” (APHP), encargado de velar por el material ya existente.

c) Solicitar el asesoramiento de especialistas formados en la temática, del sector público o privado, para elaborar un plan de acción para la protección inmediata de los elementos de mayor fragilidad, con el propósito de preservar y efectuar una digitalización de rescate de los bienes culturales existentes en el área portuaria. Seguidamente, priorizar los paisajes culturales portuarios de mayor vulnerabilidad.

d) Efectuar un inventario del patrimonio cultural portuario y, en función del riesgo de destrucción, establecer un plan de prioridades eficiente para la protección inmediata de los elementos de mayor fragilidad.

e) Vincularse con las principales instituciones que a nivel nacional e internacional proponen acciones de patrimonialización cultural de los puertos y acciones de gobernanza.

f) Constituir una red de patrimonio portuario de acceso abierto, a partir de la utilización de las humanidades digitales para la definición de actores, saberes y productos, y así reconstruir en su complejidad la historia portuaria.

g) Ponderar potenciales bienes patrimoniales del área portuaria, elaborando un mapa y un catálogo, incluso incluyendo aquellos que siendo parte del patrimonio industrial de diversos medios de transporte terrestres y equipos vinculados con las vías navegables conviven dentro de las instalaciones: Talleres, fábricas, almacenes, depósitos, usinas eléctricas y de depuración de agua, etc.

h) Encomendar un estudio de riesgo arqueológico.

i) Planificar, programar y diseñar proyectos de reutilización potencial de instalaciones portuarias en desuso y que podrían servir para alojar convenientemente los fondos documentales, y habilitar su consulta a través de un Centro de Documentación Histórica y, si se tratara de objetos tangibles, áreas museológicas.

j) Diseñar corredores culturales y recreativos en áreas portuarias desafectadas en sus funciones, para disfrute y aprovechamiento de la comunidad.

k) Promover la vinculación con el entorno local/regional, en especial con universidades, instituciones, grupos de especialistas, procurando la formación de recursos humanos.





.....
PUERTO DE BAHÍA BLANCA, BUENOS AIRES

FOTOGRAFÍA: GENTILEZA DE GUILLERMO GIAGANTE / @GUILLEGIAGANTE



PROPUESTAS INNOVADORAS

EXPERIENCIAS DE CASO

Un puerto trasciende la actividad que se realiza en sus instalaciones y no puede ser pensado sólo como un nodo físico y geopolítico en el que se desarrollan tareas esencialmente económicas





.....
**HISTÓRICO GUINCHE GRÚA ANSALDO EXISTENTE EN EL PUERTO
DE LA PAZ, ENTRE RÍOS. FOTOGRAFÍA: MA. BEATRIZ GIRARDI**

TRABAJO

El trabajo investigativo y la experiencia compartida entre el Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales (IDEHESI-CONICET) y el Centre François Vieté (Université de Bretagne Occidentale-UBO), (en adelante CFV-UBO), fortalecido por el Proyecto de Cooperación Internacional Francia-Argentina, MINCYT-ECOS A18D03, 2019-2022, “Las humanidades digitales aplicadas al estudio comparado del impacto urbano y regional de la modernización tecnológica de los puertos de ultramar de Francia y Argentina”, nos permite acercar la construcción de conocimiento científico sobre los puertos a la sociedad, así como su aplicabilidad a casos concretos.

UN ABORDAJE INTEGRAL Y SISTÉMICO

Un puerto trasciende la actividad que se realiza en sus instalaciones y no puede ser pensado sólo como un nodo físico y geopolítico en el que se desarrollan tareas esencialmente económicas, ya que también es un espacio que ha otorgado –y lo sigue haciendo– sentido a la red de relaciones sociales, formales e informales, que se construyen al interior del puerto y en torno al puerto.

Su existencia justifica las políticas públicas y las gestiones privadas que se implementan en la región portuaria, es el espacio en el que interactúan actores con disímil grado de poder y en diferentes actividades, y constituye un referente de significados al dar sentido de comunidad a la población aledaña, a través de elementos históricos, culturales y sociales que sirven como base para la construcción colectiva de identidades.

RESTAURAR, REUTILIZAR O RECONVERTIR

Según la publicación de Región Bretagne: *Valorisez votre patrimoine*, la rehabilitación de antiguos edificios marítimos y portuarios puede ayudar a dar a estos legados una segunda vida, y así participar en el doble objetivo de conservación y desarrollo de proyectos con alto valor añadido para su territorio. Pero cabe añadir que si la mejora prevista es ambiciosa, también debe ser realista y económicamente viable.

“La rehabilitación de antiguos edificios marítimos y portuarios puede ayudar a dar a estos legados una segunda vida”





LA PROPUESTA DE PATRIMONIALIZAR LA COMUNIDAD PORTUARIA

La experiencia demuestra que las iniciativas individuales en esta materia, la preservación del patrimonio portuario, presentan notorias limitaciones para su desarrollo al no involucrar a los diversos actores de la actividad dentro y fuera del recinto portuario. El desafío, por lo tanto, es también comunicacional.

Los múltiples actores de “lo portuario” tienen que conocerse y reconocer a otros como parte de esa comunidad portuaria. Patrimonializar un puerto es, por lo tanto, una labor conjunta que beneficia y fortalece los lazos identitarios del sector, creando espacios de encuentro, reflexión y consenso.

DESARROLLAR APHP

La conformación de equipos de trabajo en diversas modalidades –foros, redes, centros, asociaciones, cátedras, observatorios, etc.– permite mejorar la accesibilidad de la población al patrimonio portuario, desarrolla métodos de sensibilización y establece herramientas de apoyo a la decisión para una gestión coherente en la gobernanza puerto-ciudad-región y zonas costeras.

Se trata fundamentalmente de un trabajo mancomunado entre los sectores público y privado y de matriz interdisciplinaria, ya que la complejidad relacional de un puerto hace necesario el diálogo entre historiadores, geógrafos, urbanistas, arquitectos, ingenieros, arqueólogos, sociólogos, politólogos, economistas, logísticos, técnicos, navales, artistas, museólogos, abogados, etc.

En 2018 Miguel Ángel De Marco h., presentó en el III Encuentro Multisectorial de la Comunidad Portuaria, realizado en el Auditorio central del CONICET (CABA) un “Programa de Puesta en Valor del Patrimonio Portuario Argentino”. Planteó en la ocasión que el conocimiento histórico resulta un valor agregado a la actividad portuaria porque es un puente de comunicación en dos sentidos: contribuye a la cohesión de la comunidad portuaria en sí, y a la vez, a la integración del puerto con su entorno natural.

En ese sentido, la conformación de un APHP representa una serie de ventajas:

- **Económicas**, por la generación de servicios (circuitos turísticos, lugares de consumo temático, obtención de fondos para la refuncionalización y resignificación de instalaciones en desuso);
- **Políticas** (el puerto histórico es un ámbito relacional de primer rango y un factor convocante para la construcción de consensos);
- **Sociales** (otorga sentido de pertenencia y compromiso, contribuyendo al desarrollo participativo y sustentable).

La sumatoria de estos aportes convierten al APHP en un espacio favorable a políticas de gobernanzas para el desarrollo sostenible de una ciudad portuaria y para el rescate de los paisajes litorales.



BARCOS PESQUEROS EN EL PUERTO DE COMODORO RIVADAVIA, CHUBUT
FOTOGRAFÍA: GENTILEZA DE MAURO ESAINS / @MAUROESAINS



“Es importante diagnosticar el estado del patrimonio portuario”

IDENTIFICAR, CATALOGAR Y ANALIZAR

Tan importante como identificar los actores que hacen a la relación puerto, ciudad y regiones es diagnosticar el estado del patrimonio portuario, para catalogarlo; a partir del trabajo conjunto con instituciones que se interesan de su preservación, como ser museos, archivos y bibliotecas, entre otras.

Organizar encuentros, participar de entrevistas, difundir material informativo para dar a conocer el estado actual de los bienes patrimoniales que integran los distintos puertos y concientizar a las autoridades y actores vinculados a éstos respecto de la importancia de su preservación, contribuye a hacer pública y visible la trascendencia social de las acciones que se llevan a cabo y se proyectan.

Visibilizar la necesidad de cumplir lo previsto por las bases normativas que definen los patrimonios específicos (por ej. arqueológicos, subacuáticos, museológicos, de monumentos y sitios, de archivos) y que confluyen en un Área de Preservación Histórica portuaria, resulta otra vía que da sentido a la tarea.

La resultante de los pasos mencionados puede contribuir a la implementación –previo acuerdo con las autoridades portuarias– del registro, inventario, y mapeo de la documentación existente, así como también a la realización de acciones comunitarias que incentiven a la sociedad a hacer propio un patrimonio cultural que por creación le pertenece.

De esta manera se podrían crear nuevas herramientas a partir de una planificación logística interdisciplinaria que permitan concretar remodelaciones edilicias, dar a conocer la importancia de edificios, declararlos de valor histórico (ya muchos se perdieron), permitir un acceso responsable a la zona portuaria e implementar tecnología acorde para que sean visibles y atrayentes a un público que siempre está dispuesto a contemplar nuevos espacios por ser portadores de memoria colectiva.





.....
PUERTO DE BAHÍA BLANCA, BUENOS AIRES

FOTOGRAFÍA: GENTILEZA DE GUILLERMO GIAGANTE / @GUILLEGIAGANTE



.....
COMPLEJO PORTUARIO DE DOCK SUD. PLAYA DE CONTENEDORES, GRÚAS, DEPÓSITOS DE INFLAMABLES,
Y REFINERÍA. FOTOGRAFÍA: GENTILEZA CONSORCIO DE GESTIÓN PUERTO DE DOCK SUD

CONOCER Y RECONOCER

El Observatorio de Patrimonio Marítimo Cultural (OPMC), de la Universidad de Bretaña Occidental (UBO), propone al que desee aprehender la riqueza y el potencial del patrimonio marítimo, en primer lugar, “conocer y reconocer”.

Parten del hecho de que tanto las autoridades como los habitantes de las ciudades portuarias tienen una percepción deficitaria de su identidad marítima y que para revertir esta situación, el camino pasa por enriquecer sus conocimientos y favorecer la transmisión entre las generaciones mayores, los jóvenes y los nuevos habitantes. En tal sentido, el OPMC promueve la producción comunitaria de información colectiva y participativa, apoyándose en las asociaciones ciudadanas, los estudiosos locales y los investigadores en ciencias sociales.

Con tal propósito elaboró una tabla graficada que permite visualizar la amplia gama de edificios resultantes de las actividades marítimas del pasado, elemento por elemento, mostrando además la diversidad de formas, tamaños y funciones dentro de una misma categoría.

De esta manera creó una tipología del patrimonio marítimo: señalización y seguridad marítima; defensa militar; protección contra la erosión costera; tránsito tierra-mar; actividades de conservación, transformación, y comercialización de productos del mar; actividades marítimas ligadas a la construcción, navegación y suministros; vidas de las comunidades costeras; actividades balnearias y de salud; prácticas religiosas, memorias y actividades científicas y de museos.

INVENTARIAR Y “ESPACIALIZAR”

La segunda acción adoptada por el OPMC consistió en identificar e inventariar el patrimonio marítimo construido en los municipios y defi-

nir el esquema de los subsistemas geográficos vinculados al mar, valiéndose de la cartografía para la mejor composición de la evolución de los paisajes culturales portuarios y marítimos.

PARA LA ACERTADA TOMA DE DECISIONES

La participación de especialistas, investigadores y docentes, así como de personal capacitado en las acciones hasta ahora descriptas, como lo ha comprobado el OPMC, garantiza a la comunidad la neutralidad de la información y le permite tomar una decisión informada para el futuro. A partir del cumplimiento de esta fase de “conocer” y “reconocer” es que el patrimonio marítimo y portuario puede ser objeto de algún tipo de planificación “en función del grado de protección deseado”.

CRONOGRAMA DE LA PATRIMONIALIZACIÓN

El OPMC ha propuesto y aplicado tres etapas:

- a) Realización del inventario y recolección de memorias marítimas con un grupo de trabajo compuesto por funcionarios públicos, miembros de las asociaciones locales del patrimonio, asociaciones vecinales y eruditos locales (Duración de 6 meses a un año).
- b) Definición de las grandes líneas de la política patrimonial y las acciones a realizar, a través de un grupo estratégico compuesto por autoridades locales, intercomunales, socios territoriales (públicos y privados), y distintos actores del litoral (De 4 a 6 meses).
- c) Aplicación de un plan de acción a cinco años, bajo la conducción de un Consejo Directivo compuesto por un equipo pluridisciplinar, autoridades, técnicos y asociaciones profesionales (De 5 años en adelante).

NÚCLEO CPR + APHP

El Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales comparte la propuesta de convocar y articular a los diversos actores de la comunidad portuaria, instituciones educativas, museos, bibliotecas, asociaciones de vecinos, entidades de bien público y deportivas para que transiten por esta vía, apropiándose de su identidad, sin esperar que la iniciativa surja desde los que se encuentran principalmente abocados a las gestiones de contralor y operatividad de las terminales de carga, descarga y transferencia.

Se entiende como favorable una articulación de las APHP que se fueran creando con una entidad científica, como este Núcleo, que aunque surgido en torno a la ciudad puerto de Rosario, incluye en la actualidad a una pluralidad de puertos fluviales, marítimos y secos de toda la Argentina.

HACIA UN SELLO DE CALIDAD PARA LOS MUNICIPIOS PORTUARIOS

El OPMC, desde su ámbito científico, universitario y académico de pertenencia, no sólo promovió la creación de una asociación de los alcaldes de municipios litorales de la Región Breña (Francia) interesados en ejecutar tareas de patrimonialización sino que propuso otorgarles a un sello denominado: “Puerto de interés patrimonial” —

PATRIMONIALIZAR ARTICULANDO CON LA LEGISLACIÓN MEDIOAMBIENTAL

Según el Manual de Patrimonio Cultural de la UNESCO-2014, las autoridades de los principales puertos de la Unión Europea se ajustan a la tendencia de entender al patrimonio cultural como inherente a la planificación y legislación medioambiental, y es por tanto el primer instrumento para aplicar la política arqueológica o para designar, y proteger edificios de carácter histórico, incluyendo el paisaje portuario en su conjunto. ⁽⁵⁾

POR UN PLAN NACIONAL Y FEDERAL DE DIGITALIZACIÓN DEL PATRIMONIO DOCUMENTAL PORTUARIO

La documentación histórica portuaria es un insumo indispensable para la investigación del pasado argentino, pero también para advertir sobre problemáticas irresueltas y contribuir a la elaboración de políticas públicas en la materia. No sólo debiera hallarse en los entes y terminales portuarias sino también en archivos, museos, bibliotecas y las más diversas instituciones guiadas por el bien común.

Entre los principales reservorios documentales públicos se destaca el Archivo General de la Nación. Las fuentes disponibles, esencialmente económicas, permiten analizar a la sociedad y a los sectores de la misma vinculados a la actividad portuaria del siglo XVIII y XIX. A esta altura del siglo XXI dicha documentación se encuentra en carpetas (unidas con hilo) para su consulta.

La ausencia de digitalización es la nota común de la documentación portuaria en los archivos públicos nacionales, provinciales y municipales, y no sólo en los entes y terminales portuarias. En igual situación se encuentran parte de los fondos documentales que atesoran reparticiones como la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, algunas de las cuales son indispensables para el contralor y marcha misma de los asuntos vinculados con la actividad portuaria.

Una situación preocupante que nos lleva a proponer la redacción y sanción de una ley que específicamente proteja y financie la digitalización y catalogación de este caudal de información que comprende legajos, mapas, expedientes, relevamientos, registros fotográficos, estudios, etc.

LA PROPUESTA DEL NÚCLEO CPR EN EJECUCIÓN

El estudio de las ciudades portuarias regionales que persigue el Núcleo-CPR tiene una vocación transdisciplinar en función de los siguientes objetivos:

1. Contribuir a la comprensión de las tensiones y retos del presente
2. Cooperar en la preservación de fuentes y patrimonio de las CPR en peligro
3. Aportar al desafío de la integración puerto, ciudad y región
4. Explicar procesos comunicacionales de las CPR
5. Favorecer la elaboración de protocolos para dar respuesta a la complejidad creciente de la dinámica puerto, ciudad y región.

El Núcleo se propone detectar, preservar y sistematizar la documentación histórica existente dentro de los recintos portuarios y en diversos repositorios públicos y privados, a través del empleo de una ontología informática comunicacional que permita examinar determinadas constantes que en la historia han marcado la prosperidad, estancamiento y atraso de las áreas de influencia.

LA UTILIZACIÓN DE HERRAMIENTAS DIGITALES

El Núcleo CPR y el CFV-UBO procuran elaborar metodologías innovadoras y entornos informáticos basados en la inteligencia artificial. Su propósito es ir más allá del imprescindible objetivo de inventariar digitalmente y describir el patrimonio potencial que encierran uno o más puertos, y para ello se trabaja en un modelo teórico que permitirá analizar aspectos que hacen a la identidad y el desarrollo de las ciudades portuarias regionales.

Ambos grupos avanzan en constituir una plataforma tecnológica común de documentación y archivos sobre el patrimonio portuario basada en la web semántica y una ontología resultante del modelo ANY-ARTEFACT ampliada a los temas de desarrollo de la relación ciudad-puerto en ciencias humanas y sociales (historia, antropología, economía, sociología, etc.) para asegurar la interoperabilidad con otras bibliotecas digitales ya existentes.

El desarrollo alcanzado por las herramientas digitales ofrece la posibilidad de conocer e identificar de manera eficaz bienes tangibles e intangibles basándose tanto en observaciones de campo como en la investigación bibliográfica y archivística. La información suele ingresar a bases de datos que ofrecen posibilidades de georreferenciación que benefician al proceso de conocimiento en su conjunto y son conducentes a la elaboración de distintos productos culturales, como podría ser un necesario “Atlas digital del patrimonio portuario argentino”.

.....
CARGA DE SÓLIDO A GRANEL EN EL GIRO 5/6. PUERTO QUEQUÉN
FOTOGRAFÍA: GENTILEZA CONSORCIO DE ADMINISTRACIÓN PUERTO QUEQUÉN





.....
VISTA AÉREA DEL PARQUE SAN MARTÍN, EX PUERTO DE SAN NICOLÁS
FOTOGRAFÍA: GENTILEZA DE MARTÍN ZAMPEDRI

Se propone generar:

- 1) Estudios históricos comparativos destinados a impulsar la conservación y valorización de los paisajes culturales portuarios en el marco de la ciencia participativa (incluso el patrimonio arqueológico subacuático).
- 2) El apoyo a la toma de decisiones de los agentes de las zonas portuarias para la gestión de su patrimonio y su valorización desde un punto de vista socioeconómico (comunicaciones, urbanismo, vivienda, turismo, obras de infraestructura, impacto ambiental, promoción cultural, tecnología aplicada al desarrollo etc.).

EL NÚCLEO DE CIUDADES PORTUARIAS

El N-CPR fue creado en el año 2016 con el propósito de profundizar investigaciones sobre la relación histórica puerto-ciudad-región, poner en valor el patrimonio portuario y transferir el conocimiento en la materia, a las políticas públicas.

Cuenta con una red de más de 60 investigadores de universidades públicas y privadas de distintas ciudades portuarias del Cono Sur, y proyectos comunes con el CFV-UBO.

Desde su creación ha organizado anualmente coloquios internacionales de patrimonio portuario, seminarios de perfeccionamiento y publicaciones sobre la temática. Asimismo, a través de sus integrantes, se mantiene una actitud colaborativa con autoridades portuarias de distintas ciudades del país.

.....
Email: nucleociudadpuerto@gmail.com

En Facebook: <https://www.facebook.com/foro.ciudades.portuarias>

En Instagram: [nucleociudadesportuarias](https://www.instagram.com/nucleociudadesportuarias)

Blog: ciudadport.hypotheses.org



.....
AMARRA DE PUERTO

FOTOGRAFÍA: KACPER LĄWINSKI / PIXABAY



CITAS Y LINKS **DE INTERÉS**



Citas y links de interés

NOTAS:

1• Laure Ozenfant, Nicolas Bernard, Françoise Peron, “Le patrimoine maritime bâti comme levier de renouvellement urbain des villes portuaires. Mise en oeuvre d’une recherche action appliquée au littoral breton”, VI Coloquio Internacional de Patrimonio Portuario, Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales-OCI, Universidad Nacional de Luján, Campana, octubre 2021.

2• José Ramón Ruiz Manso, “Cultura e identidad de la ciudad portuaria”, en Revista Portus, RETE, N. 19.

3• Online Dictionary for Library and Information Science (ODLIS).

4• <https://es.unesco.org/themes/information-preservation/digital-heritage>

5• Manual de referencia sobre Gestión del Patrimonio Mundial Cultural, Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 2014.

ENLACES:

• **AIVP**, ¿Cómo compartir y proteger la cultura y el patrimonio de las ciudades portuarias?
Link: <https://www.aivp.org/en/newsroom/how-to-share-and-protect-port-city-culture-and-heritage/>

• **RETE**: Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades, Sitio Web: <http://retedigital.com/>

• **Centro François Viète**, de la Universidad de Bretaña Occidental.
Sitio Web: <https://hal.univ-brest.fr/CFV-BREST>

• **Inventario y valoración de Bretaña** (Francia)
Sitio Web: <https://patrimoine.bretagne.bzh/>

• **Centro de Investigaciones del Patrimonio Costero (CIPAC)**
Universidad de la República Uruguay
Sitio Web: <https://cipac.cure.edu.uy/>

• **Congreso Internacional de Museos Marítimos ICM**
Sitio Web: <https://icmm-maritime.org/>

• **Conseil régional de Bretagne Direction Tourisme et Patrimoine Service Valorisation du patrimoine**
E-mail: valorisation.patrimoine@bretagne.bzh

• **Fundación Historia y Arqueología Marítima**
Sitio Web: <https://www.histarmar.com.ar/>

• **Observatorio de Patrimonio Marítimo Cultural de Bretaña**, de la Universidad de Bretaña Occidental.
Sitio Web: <https://www-tmp.univ-brest.fr/obspatmaritime>

• **Red Atlántica para el Desarrollo del Turismo Histórico Marítimo**.
Sitio Web: <https://www.tide-atlantic.eu/>

• **Red Patrimonio Década de los Océanos - UN**.
Sitio Web: <https://www.oceandecadeheritage.org/>

• **UNESCO Ciudades Portuarias**.
Sitio Web: <https://whc.unesco.org/en/canopy/georgetown-2/>

• **UNESCO Convención para la Protección Patrimonio Cultural Subacuático**
Link: <https://es.unesco.org/news/fortaleciendo-arqueologia-subacutica-america-latina-y-caribe>

• **INFOLEG. Información legislativa y documental (Argentina)**
Sitio Web: <http://www.infoleg.gob.ar/>



OPERATORIA EN EL PLAYÓN DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE BARRANQUERAS, CHACO

FOTOGRAFÍA: GENTILEZA ADMINISTRACIÓN PUERTO DE BARRANQUERAS



COLABORADORES **EN ESTE PROYECTO**



Colaboradores en este proyecto

• MARIE MORGANE ABIVEN

Doctora Investigadora asociada del Centro *François Viète* EA 11 61, Francia. Ingeniera de Investigación de Realidad Virtual y Mediación en ENIB. Tema de doctorado: Humanidades digitales y métodos de conservación y valorización del patrimonio portuario, el ejemplo del arsenal de Brest.

• SEBASTIÁN CARRIZO

Especialista en Planificación Logística, UNLP, Diplomado en Portuaria y Vías Navegables-Instituto de Transporte Buenos Aires. Experiencia en puertos, *Dock Sud* y La Plata, y docencia en UNLA, profesor en la Asociación Argentina de Logística Empresaria, y miembro de la Comunidad Logística 2050.

• MIGUEL ÁNGEL DE MARCO (H)

Doctor en Historia, investigador del IDEHESI-CONICET, docente de posgrado en la temática en Argentina y Chile. Miembro de la Academia Nacional de la Historia y de la Academia Argentina del Mar. Director del Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales. Área de investigación: Identidad y desarrollo de las ciudades portuarias regionales y vías navegables del litoral fluvial argentino.

• LUCÍA DI MASSO

Bibliotecóloga. Técnica Asistente (CPA) en CONICET. Participa en la organización y puesta en marcha del proyecto de Archivo Histórico del ENAPRO en el marco del IDEHESI, Nodo IH. Fue responsable de la biblioteca del Grupo Asegurador La Segunda, donde asistió técnicamente a los sectores Museo, Archivo y Digitalización. Es docente de la tecnicatura en Bibliotecología del ISET N° 18 “20 de Junio” de la ciudad de Rosario.

• MARÍA BEATRIZ GIRARDI

Magister en Derecho Penal, orientación Investigación por la Universidad de Alcalá de Henares. Abogada por la Universidad Nacional de Rosario. Profesional de Apoyo (CPA) de CONICET. Docente en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario (PUCA).

• CAROLINA ELISABET LÓPEZ

Doctora en Historia, docente e investigadora del Departamento de Humanidades, Universidad Nacional del Sur, miembro del Centro de Estudios Regionales “*Félix Weimberg*” (CER) y del Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales (N-CPR). Bahía Blanca. Área de investigación, complejo portuario y la localidad de Ingeniero White-Galván.

• ALICIA C. MARTIN

Licenciada en Historia, posee una especialización en Curaduría en Arte Contemporáneo. Es coordinadora de Extensión Cultural y Educación del Museo Benito Quinquela Martín y directora de la Carrera de Historia de la USAL. Integra la Comisión Directiva del Comité Nacional de ICOM (Comisión Internacional de Museos) Argentina y forma parte del Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales.

• SANTIAGO PRIETO

Licenciado en Historia, graduado en la FAHCE-UNLP. Cursa la Especialización en Planificación e Intervención para el Desarrollo y es becario de la Agencia I + D + I, en el marco del PICT 2018-02951, a partir del cual cursa el Doctorado en Historia de la UNR. Es miembro del Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales y de la Red Interdisciplinaria de Estudios sobre Gestión del Agua (RIEGA).

• BRUNO ROHOU

Doctor en Historia de la Ciencia y la Tecnología, y docente de Física. Miembro del *Centre François Viète, Université de Bretagne Occidentale*. Estudia la evolución de los paisajes portuarios industriales de Bretaña (Francia) y Argentina. El objetivo de su trabajo es construir una historia comparativa de los puertos, proponer y validar nuevos métodos de trabajo en humanidades digitales.

• MARÍA EMILIA SANDRÍN

Doctora en Historia por la UNLP. Magister en Historia por la UNTREF. Profesora Adjunta ordinaria de Historia Económica y Social I de la Facultad de Ciencias Económicas de la UNLP y Jefe de Trabajos Prácticos interina de la cátedra Historia Argentina I en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la UNLP. Lugar de trabajo: IDI-HCS-UNLP / CONICET.

• ANA CAROLINA SELLARÉS

Profesora en Geografía. Instituto Superior N° 9110, “Sagrada Familia”, donde es docente titular en Geografía. Docente reemplazante Enseñanza Media N° 3174 “Instituto Dante Alighieri” y en escuela Secundaria orientada Part. Inc. N° 3040 General de Brigada Estanislao López.

• MARCELO WEISSEL

Doctor en Arqueología FFYL UBA. Arqueólogo Portuario, Coordinador Órgano aplicación Ley 25.743 - Dirección de Patrimonio, Museos y Casco Histórico Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Docente Investigador Universidad Nacional de Lanús, Fundación Azara, Museo Arqueológico, Portuario y Marítimo de La Boca del Riachuelo (ICMM).



El puerto es un bien cultural. Cuidémoslo





