
**El desarrollo de las ciudades y regiones portuarias
como materia de cooperación disciplinar.
El aporte del análisis histórico**

**The Development of Port Cities and Regions
as a Subject for Interdisciplinary Cooperation.
The Contribution of Historical Analysis**

*Miguel Ángel De Marco (h)**

Fecha de Recepción: 7 de julio de 2025

Fecha de Aceptación: 4 de noviembre de 2025

DOI: <https://doi.org/10.46553/RGES.61.2025.p2-28>

Resumen

La evolución de las investigaciones en historia marítima y portuaria en los últimos treinta años evidencian una creciente apertura al diálogo y cooperación disciplinar, y sus profesionales se suman a redes internacionales en la temática que favorecen el estudio comparado en escalas espaciales más amplias. En este artículo se analiza cómo operó este proceso y la identificación en la historiografía, a partir de mediados de siglo XX, del rol de las ciudades portuarias en los procesos globales, a manera de planteo introductorio. Asimismo, argumenta las potencialidades del abordaje de la dinámica de dichas ciudades para comprender el desarrollo de las regiones y territorios portuarios, presentándose además como un ámbito propicio para el diálogo multidisciplinar, interdisciplinar y transdisciplinar sobre aspectos que hacen a la resolución de problemáticas globales de creciente complejidad, conectividad y retroalimentación.

Palabras clave: Ciudades; Puertos; Globalización; Desarrollo; Historiografía

Abstract

The evolution of research in maritime and port history over the last thirty years shows a growing openness to dialogue and interdisciplinary cooperation, with professionals joining international networks on the subject that favour comparative study on a broader spatial scale. This article analyses how this process has operated and the identification in historiography, since the mid-20th century, of the role of port cities in global processes, by way

* Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas de la República Argentina (CONICET), Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales del Instituto de Estudios Históricos, Económicos, Sociales e Internacionales (IDEHESI), Nodo IH, UCA Rosario. E-mail: migueldemarco.conicet@gmail.com

of an introductory approach. It also argues the potential of addressing the dynamics of these cities to understand the development of port regions and territories, presenting itself as a conducive environment for multidisciplinary, interdisciplinary, and transdisciplinary dialogue on aspects that contribute to the resolution of global problems of increasing complexity, connectivity, and feedback.

Keywords: Cities; Ports; Globalisation; Development; Historiography

Introducción

La experiencia empírica en investigaciones en materia de problemáticas globales de creciente complejidad, conectividad y retroalimentación —tal como las que atañen a una ciudad portuaria y la región— resaltan la conveniencia de transitar metodologías de trabajo en equipo y de integración en diferentes ciencias. Hace casi cuarenta años Max-Neeft advertía que las políticas convencionales de desarrollo humano, “inspiradas por disciplinas reduccionistas en materia de políticas públicas” no habían podido revertir la encrucijada que soportaban áreas como la salud, la economía, y medio ambiente, aspectos que requerían necesariamente de enfoques transdisciplinares.¹ También por entonces, Bunge, en una perspectiva propia de la filosofía de la ciencia, afirmaba que favorecer el estudio transdisciplinario de los problemas contribuiría a mejorar la categoría científica de los estudios sociales, e instaba reemplazar el sectorialismo metodológico por el sistemismo metodológico y recompensar el traspaso de límites en vez de castigarlo. De esta manera, las ciencias sociales podrían fortalecerse ante un mundo donde los problemas se acumulaban y las ideologías tradicionales no cooperaban. La transdisciplinariedad, sustentada en una filosofía sólida, no sólo favorecería el progreso de los estudios sociales sino también al diseño de políticas sociales.²

“Los problemas de la sociedad son cada vez más complejos e interdependientes, no están aislados de sectores o disciplinas concretos y no se pueden predecir. Son fenómenos emergentes con dinámicas no lineales, incertidumbres y grandes intereses políticos en la toma de decisiones”, afirmó años más tarde Thompson Klein,³ y por lo tanto el pensamiento segmentado resultaba limitado para la resolución de las problemáticas de los nuevos tiempos. Siguiendo a Edgar Morin y a Thierry Ramadier sostenía que el conocimiento de la complejidad era posible a través de un enfoque sistemático y holístico, “en un modo de coherencia más que

¹ Max-Neeft et al., *Desarrollo a Escala Humana: una opción para el futuro* (Santiago de Chile: Centro de Alternativas de Desarrollo, CEPUR, 1986), 25.

² Mario Bunge, *Las ciencias sociales en discusión: una perspectiva filosófica* (Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1999), 488.

³ Julie Thompson Klein, “Prospects for Transdisciplinarity,” *Futures* 36 (2004): 517.

de unidad” y que por lo tanto la transdisciplinariedad, lejos de ser una moda, era un imperativo.⁴ De esta manera, se mejoraría la comunicación entre las distintas disciplinas para establecer un terreno común entre los que podría estar el de proteger el interés público, amenazado “por retos sociales complejos, que se muestran como desalentadores e inexorables, como el cambio climático sin precedentes, las pandemias mundiales, la violencia y los disturbios incontrolables, la distribución desigual de los ingresos y la riqueza, la desigualdad y la disparidad de género, la injusticia social y ecológica, la diáspora desenfrenada, la insostenibilidad y la grave pérdida de biodiversidad”.⁵

En este sentido cabría reflexionar sobre algunas cuestiones: ¿la historia de los puertos y las ciudades portuarias podría cooperar con las investigaciones multidisciplinares, interdisciplinares y transdisciplinares en respuesta a las interpelaciones del presente y futuro próximo? ¿Este campo histórico —centrado en el puerto urbano, un artefacto complejo de interacciones, actores y saberes— podría a su vez beneficiarse de este diálogo y favorecer el encuentro entre disciplinas? ¿La deriva operada en las últimas décadas en el interés de los estudiosos de la historia marítima y la historia de los puertos hacia la historia de las ciudades portuarias permitiría responder, en parte, ambas preguntas?

Las características de los tráficos marítimos y fluviales; la ciencia y la tecnología aplicada a la navegación y las construcciones portuarias; el urbanismo, la seguridad, la legislación, la configuración de identidades, la transferencia del conocimiento para la innovación, las políticas de gobernanza y desarrollo sostenible, son sólo alguno de los aspectos que hacen al conocimiento de la dinámica que surge de la relación de los puertos con el mundo, las regiones, las ciudades, los territorios, los habitantes y las producciones; y entre los actores que hacen posible esa interacción, en diversas escalas espaciales y procesos temporales. Una dinámica cuya intensidad suele variar dependiendo del tiempo histórico en el que transcurra, entendiendo por tal “al tiempo de la experiencia humana en el que esta se hace inteligible... un tiempo vivido, condicionado históricamente por factores culturales, sociales, políticos, tecnológicos, etc.”.⁶

Precisamente, desde los orígenes de la humanidad, pocas construcciones humanas fueron tan complejas y tan recurrentemente funcionales como los puertos, y las ciudades portuarias lo que posibilita además su análisis en “larga duración”. Unos y otras, se pueden

⁴ Julie Thompson Klein, “Prospects for Transdisciplinarity,” *Futures* 36 (2004): 517.

⁵ Sue L. McGregor, “Transdisciplinarity and Public Policy,” *Transdisciplinary Journal of Engineering & Science* 14 (2023): 13.

⁶ Pro, J., “Tiempos y temporalidades en historia,” *Mélanges de la Casa de Velázquez* 48, no. 2 (2018): 1.

analizar en su carácter de “artefactos” que, especialmente en la materialización de los procesos globales del capitalismo, ofrecen condiciones de efectividad, estabilidad y permanencia, y se pueden detectar tensiones que reconocen raíces históricas y plantean interrogantes acerca del presente próximo y futuro, especialmente sobre el desarrollo de las regiones y los “territorios red” en los países periféricos.⁷

La historia marítima y la historia de los puertos: Puntos de encuentros entre disciplinas

Fernand Braudel, siguiendo a su maestro, Lucien Febvre, se refería a la conveniencia de que los historiadores, “más allá de la práctica de una especialización legítima en el cultivo de su jardín se esforzaran en mantenerse al corriente de la labor del vecino para enriquecerse respecto del método y la interpretación de los hechos”,⁸ con una finalidad social “vivir la historia” contribuyendo a un humanismo moderno, e invitaba a iniciar el diálogo con las ciencias humanas, primero con la geografía y luego con la sociología. Otro gran referente de la Escuela de los Annales, Pierre Vilar, entendía que uno de los aspectos claves para la comprensión del pasado era “la coexistencia de los campos y de la interacción de los factores, en un movimiento continuo, frecuentemente rítmico, coyuntural de relaciones cuantitativas y cualitativas”.⁹ Siguiendo con este enfoque considero que un abordaje de la dinámica de las ciudades portuarias podría ser un instrumento adecuado a sus aspiraciones de “una historia comparada y total” tanto y en cuanto podría “describir procesos y poner a prueba los modelos para distinguir en las múltiples combinaciones entre lo viejo y lo nuevo, lo que es promesa, lo que es amenaza”.¹⁰ Discernía que las ciencias del hombre “más ilusorias eran las que prometían descubrir en el aislamiento un solo sector de las realidades como sectores no fuesen siempre interdependientes”¹¹ y la interdependencia es precisamente la razón de ser de una ciudad portuaria. Su propuesta de descubrir en el pasado las interacciones, relaciones de fuerza e impulso que dominan los actos es aplicable al conocimiento de las áreas de interfaces (entre ciudad-puerto-región: *hinterland* y *foreland*), los flujos de la producción y el mercado, la identificación de los actores intervinientes en las ciudades portuarias intervinientes y en la

⁷ Al respecto merecen mencionarse dos trabajos clásicos: E. J. Taaffe, R. L. Morrill y P. R. Gould, “Transport Expansion in Underdeveloped Countries: A Comparative Analysis,” *Geographical Review* 53, no. 4 (1963): 503–529; y C. Martner Peyrelongue, “El puerto y la vinculación entre lo local y lo global,” *EURE* XXV, no. 75: 119.

⁸ Fernand Braudel, *La historia y las ciencias sociales* (Madrid: Alianza Editorial, 1970), 40.

⁹ Pierre Vilar, *Pensar la historia* (México: Imprenta Mora, 1995), 32.

¹⁰ Pierre Vilar, *Pensar la historia* (México: Imprenta Mora, 1995), 32.

¹¹ Pierre Vilar, *Pensar la historia* (México: Imprenta Mora, 1995), 32.

circulación de bienes tangibles e intangibles.¹² Ideas sugerentes de gran actualidad porque las tensiones entre la actividad portuaria, y las ciudades donde se desenvuelven se complejizan con el paso del tiempo y los gobiernos y la sociedad civil de los países que en verdad quieren o pueden tomar cartas en el asunto pregonan la gobernanza ámbito de consensos para el desarrollo.

En los últimos años es observable que los principales referentes internacionales del campo de la historia de los puertos también han destacado la conveniencia de los estudios comparados e interdisciplinarios. Miguel Suárez Bosa, de la Universidad de las Palmas de Gran Canaria, resumió “la ciudad portuaria es uno de los elementos esenciales del moderno espacio económico mundial. Simboliza la interdependencia del medio ambiente y la sociedad y envuelve la fusión de la diversidad cultural y la experiencia”.¹³ Cezar Honorato, de la Universidad Federal Fluminense propuso, a sus discípulos, doctorandos y estudiantes, adoptar un enfoque más amplio y articulado en la historia de los puertos en procura de una historia no segmentada, atendiendo a la ciudad y sus territorialidades, sus actores, agentes, vinculada además con los procesos generales que se dan en los puertos por el carácter específico de la actividad, porque al decir de Honorato “al fin y al cabo ¡el puerto es un mundo!”.¹⁴

En el caso argentino, y en el ámbito académico científico, estas inquietudes se abren paso lentamente en medio de enfoques, corrientes y especializaciones más o menos rígidas, que no siempre resultan suficientes para comprender el rol de los puertos en la configuración de procesos económicos, sociales, culturales y políticos, o el conocimiento de temas específicos (por ejemplo, la incidencia del puerto en la conformación de identidades, y en la articulación de alianzas más allá de las fronteras estatales). Efectuar un estado del arte, es decir, un análisis de la evolución historiográfica sobre la relación puerto-ciudad-región no resulta tarea sencilla por la carencia de obras de “síntesis”. En tanto que sucede lo contrario si se indaga por cada tema: “puertos”, “ciudades”, “navegación”, “comercio marítimo”, “conflictos bélicos navales”, etc. por ese camino el universo de producción es prácticamente inabarcable.

¹² Estas cuestiones se encuentran presentes en las tempranas investigaciones sobre las que Vilar construiría su tesis doctoral y daría lugar a su obra *Cataluña en la España Moderna*, donde observa a la “capital-puerto” de Barcelona, en su condición fundacional de “núcleo radiante” de la configuración regional, y su desarrollo a lo largo de los siglos, comprendiendo en su análisis la relación de aquel puerto con los restantes del levante español, los del Mediterráneo y América. Pierre Vilar, *Cataluña en la España Moderna* (Barcelona: Crítica, 2018).

¹³ Miguel Suárez Bosa, “Puertos y ciudades portuarias: un modelo en construcción,” en Honorato, C., Castillo Hidalgo, D. y de Oliveira Júnior, A. (orgs.), *Portos, novas questões e múltiplas temporalidades* (Niterói: UFF, 2022).

¹⁴ Cezar Honorato, “Puertos y ciudades portuarias: algunas consideraciones historiográficas,” *Almanack* 21 (2019): 97.

En cuanto a la creciente producción internacional de investigaciones referidas específicamente a la historia de los puertos se observan dos esferas: las publicadas en libros y revistas de historia marítima y portuaria por autores con formación académica y científica; y las dadas a conocer a través de una amplia variedad de medios, papel o electrónicos, sin mecanismos de evaluación o revisión de pares, favoreciendo la difusión de los trabajos de autores sin formación disciplinar en historia. Ambas producciones crecieron exponencialmente en cantidad de publicaciones en los últimos treinta años.

El surgimiento y evolución del campo de la historia de los puertos no fue en desmedro de la historia marítima, en la que se formaron no poco de sus precursores, sino como una derivación de las temáticas principalmente frecuentadas por esa disciplina: la historia militar o historia naval; los descubrimientos geográficos y la historia del comercio realizado por vía marítima. Hacia finales del siglo XX la historia marítima adquirió cada vez mayor presencia en las universidades ampliando sus objetos de estudio a las actividades económicas en relación con el mar para luego hacer lo propio con las mentalidades, lo social, las instituciones, la cultura, la geografía, el clima y hasta las catástrofes naturales.¹⁵ En ese camino —que, según Martínez Shaw, posibilitó un avance en la “la construcción de una historia marítima plenamente científica”—, llegó el turno de también analizar los estudios de “las funciones de las ciudades portuarias que viven del mar”. En tal sentido afirmó:

“La ciudad marítima, en efecto, se reconoce básicamente por la capacidad de la actividad portuaria para erigirse en el principio organizativo del complejo urbano en su totalidad. Dicho en otras palabras, la ciudad marítima alcanza su máxima expresión cuando la comunidad urbana puede ser concebida como ‘un organismo dinámico cuyo desarrollo viene influenciado y determinado en primer lugar por el sector portuario’”.¹⁶

Asimismo, reivindicó para la historia marítima una “vocación totalizadora e interdisciplinar”, inscripta “en el sentido de la historia total de Lucien Febvre y Marc Bloch, o de la historia integradora de Pierre Vilar”, y el querer ser “una historia total en el inmenso espacio del mar y sus orillas”.¹⁷

¹⁵ Martínez Shaw, C., “La historia marítima de los tiempos modernos: una historia total del mar y sus orillas,” *Drassana* 22 (2014): 37.

¹⁶ Martínez Shaw, C., “La historia marítima de los tiempos modernos: una historia total del mar y sus orillas,” *Drassana* 22 (2014): 37.

¹⁷ Martínez Shaw, C., “La historia marítima de los tiempos modernos: una historia total del mar y sus orillas,” *Drassana* 22 (2014): 58.

En 2018, se realizó un simposio destinado a efectuar un diagnóstico acerca de la evolución de ese campo, organizado por el Centro de Historia Marítima del Instituto de Estudios Mediterráneos de la Fundación de Investigación y Tecnología–Hellas. En tal oportunidad Amelia Polonia consideró que la historia marítima podría avanzar en tres direcciones: “en convergencia con los debates y los retos sociales para 2020-2030 y más allá, definidos por los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU; en la fusión con un amplio campo de estudios marítimos, multidisciplinar por naturaleza; y en diálogo con diferentes disciplinas para desarrollar métodos transdisciplinares”.¹⁸ Más recientemente, Guadalupe Pinzón Ríos se refirió a que la historia marítima ha seguido ganando terreno, aunque no siempre el mar ha sido el objeto de estudio principal y si un complemento de nuevos intereses temáticos como el despertado por los espacios y paisajes culturales extendidos al espacio marítimo. De allí que también se han formulado replanteamientos, —confrontando miradas, perspectivas metodológicas y fuentes—, favorecidos, en gran medida, por el diálogo con “los aportes y novedosas discusiones generadas en torno a la historia global y de interconexiones”.¹⁹ Sin embargo, sugiere, ante la notoria repercusión de este último aspecto en la historia marítima que no necesariamente las preguntas de investigación deben estar insertas “en los contextos mundiales forjados desde perspectivas europeas”,²⁰ y sean consideradas teniendo en cuenta espacios regionales y los *hinterlands*, con las particularidades propias de su desarrollo social, económico, político y cultural. Tanto Pinzón Ríos, como otros investigadores de la historia marítima realizaron trabajos sobre puertos y su relación en el hinterland en distintos puntos del dominio español en América que vinieron a confirmar particularidades en cuanto la actividad portuaria, las ciudades y las regiones y el surgimiento de rutas marítimas, redes y conexiones fuera de las disposiciones de la Corona.²¹ Por eso destaca que “la historia global generaliza y tiende a comparar espacios —con sus respectivas prácticas culturales o sociedades—, mientras que la interconectada critica al eurocentrismo y recurre a etnografías, antropologías, u otras perspectivas diversas que permitan apreciar diferencias desde las miradas de los ‘otros’”.²² Quizás podría decirse que esa necesidad de conocer y comprender las particularidades

¹⁸ Amelia Polonia, “Inter, multi y transdisciplinariedad en la historia marítima: potencialidades y límites,” *Revista Internacional de Historia Marítima* 32, no. 2 (2020): 425.

¹⁹ Guadalupe Pinzón Ríos, “La historia marítima y portuaria en América Latina: nuevas perspectivas y debates,” en Cezar Honorato, Daniel Castillo Hidalgo y A. de Oliveira Júnior (orgs.), *Portos, novas questões e múltiplas temporalidades* (Niterói: UFF, 2022), 226.

²⁰ Guadalupe Pinzón Ríos, (Niterói: UFF, 2022), 226.

²¹ Guadalupe Pinzón Ríos, (Niterói: UFF, 2022), 218.

²² Guadalupe Pinzón Ríos, (Niterói: UFF, 2022), 215.

inherentes a las conexiones es donde radica precisamente la riqueza de posibilidades analíticas que ofrece el estudio de los puertos y sus *hinterland*.

Sarah Palmer, en el mencionado simposio de 2018, repasó la expansión de la historia portuaria como campo en los últimos cincuenta años (siguiendo el recuento efectuado por David Williams y Malcolm Tull en revistas inglesas especializadas en historia marítima), corroboró que la mayoría de los artículos en la temática se refirieron a casos puntuales de puertos, agrupados luego por región o grandes áreas, con una atención puesta en períodos moderno temprano, medieval y clásico. En cambio, eran mucho menos los que efectuaban historia comparada internacional, de manera sistémica entre puertos, a excepción de la historia laboral portuaria, que disponía de fuertes elementos comparativo como la mano de obra, aunque sus cultores tendían a estar distantes del resto de los profesionales de la historia portuaria. Muy interesante es la consideración de Palmer acerca de por qué predominaban los estudios de casos “paralelos” por sobre los comparados y sistémicos. No se daba no sólo por cuestiones prácticas, como las dificultades de integración lingüística, y los requisitos de tiempo y tema del editor, sino por una especie de temor profesional de no estar a la altura de la complejidad analítica del caso:

“Cuanto más sabemos sobre cómo se han desarrollado los distintos puertos, más conscientes somos de que cada uno de ellos es un sistema complejo, regido por circunstancias particulares e influido por la contingencia. Comparar puertos que han evolucionado en un contexto económico, político y social muy similar es todo un reto. Pero adentrarse en las aguas más profundas de la historia comparada global es aún más exigente, dados los peligros de malentendidos y simplificaciones excesivas. Hasta ahora, pocos historiadores marítimos han estado dispuestos a asumir el riesgo”.²³

Palmer también sostiene que los historiadores portuarios se habrían ido alejando de enfoques centrados en la construcción de muelles, instalaciones, y estadísticas de flujos para indagar sobre las razones de la evolución de un puerto, con enfoques más contextualizados y críticos. Este propósito dio lugar al trabajo colaborativo con historiadores de distintas áreas interesados en indagar sobre los significados culturales y políticos del entorno construido de una zona portuaria; y el impacto de estos en las sociedades, las comunidades, y los actores. A los desafíos de la variedad de aristas de la temática, podría sumarse, siguiendo a Palmer, el

²³ Sarah Palmer, “History of the Ports”, *The International Journal of Maritime History* 32(2) (2020): 430.

hecho de que la historia portuaria “se sitúa, a veces de forma incómoda, en la encrucijada de la historiografía internacional, nacional e incluso local”.²⁴

Sin embargo, cree que allí también radica su punto fuerte: “A diferencia del amplio alcance del estudio de la historia marítima en general, los propios puertos son siempre el centro de atención; proporcionan una coherencia básica al campo, similar a la de, por ejemplo, la historia marítima mediterránea”.²⁵ El futuro de la historia de los puertos pasaría entonces por no diluirse en la historiografía marítima, nacional o internacional o por otros intereses como la historia de la globalización, y que uno de los caminos para fortalecer la entidad de la historia de los puertos es precisamente avanzar en la historia comparada a escala internacional, concluye Palmer.

En tal sentido, la edición del libro *Fuelling the World Economy Seaports, Coal, and Oil Markets*, iniciativa de Cesar Honorato y Daniel Castillo Hidalgo, editado en 2023 se constituye en un hito historiográfico. Un trabajo, que es necesario subrayarlo, ha dado cabida a los puertos de esta región austral. A través de los capítulos se analiza la compleja red de ciudades portuarias conectadas en el siglo XIX y XX por rutas y estaciones de carbón conectadas a través de todos los océanos y continentes,²⁶ incluyendo a los argentinos. Una obra que tendrá su correlato con el libro *Global and regional trends of port-city evolution since the 1950s*, coordinado por Daniel Castillo Hidalgo y Cesar Ducruet, en el que participarán, entre otros, un equipo del Núcleo de Ciudades Portuarias, y que se editará en 2025.

La práctica multidisciplinar e interdisciplinar en historia de los puertos y las ciudades portuarias no han podido sustraerse de las “modas conceptuales”, y/o de la disponibilidad de recursos en un momento determinado para abordar una cuestión de vivo interés para el órgano financiador. Aspectos migratorios, la gobernanza, la sustentabilidad, lo eco ambiental, y las energías renovables, por ejemplo, han ejercido y lo siguen haciendo una gran atracción en los últimos años en gran parte por ser áreas consideradas prioritarias y por ende con posibilidades de acceder a mayores recursos presupuestarios. En este sentido, una de las categorías analítica que más recientes ha “golpeado la puerta” de la historia de los puertos, a tono con las tensiones internacionales, guerras y catástrofes climáticas, y las preocupaciones del presente sobre las consecuencias presentes y futuras es la “resiliencia”. Producto principalmente de la preocupación de nuestros tiempos trata sobre las consecuencias presentes y futura de los errores

²⁴ Sarah Palmer, “History of the Ports”, *The International Journal of Maritime History* 32(2) (2020): 432.

²⁵ Sarah Palmer, “History of the Ports”, *The International Journal of Maritime History* 32(2) (2020): 432.

²⁶ Miguel Suárez Bosa, *Puertos y ciudades portuarias, un modelo en construcción* (Las Palmas de Gran Canarias: Universidad de Las Palmas, 2011), 74.

eco ambientales; y los mecanismos de adaptación constante de las ciudades a circunstancias cambiantes.²⁷

El estudio de la resiliencia de las ciudades portuarias se originó por la cooperación entre grupos de investigación sobre historia marítima motivados por ensayar ejes innovadores en la historiografía portuaria. Así se conformó una red afín a la temática, que contó con el respaldo de universidades galas.²⁸ Luego de unas Jornadas realizadas en 2017, en Arras, Francia, titulada “La resiliencia de las ciudades portuarias en cuestión”. se publicó en 2022 una compilación con el título: *La resiliencia de las ciudades portuarias europeas* que analizó la capacidad de resiliencia de ciudades portuarias en la vuelta a la normalidad tras una crisis, y cuánto tiempo esta superación lleva. Los referentes de este grupo son Christian Borde y Jean Francois Grevet. Bruno Marmot, advierte que si bien el concepto de resiliencia está de moda y por esta razón corría el riesgo de perder su sustancia y su integridad científica bien valía la pena asumirlo.²⁹

Los centros de investigación de Francia abocados a la historia portuaria y marítima también exploran la adaptación de puertos y ciudades a la transformación energética del combustible fósil a la energía renovable y las consecuencias del cambio climático.

Desde otros recorridos teóricos disciplinares también se ha analizado la dinámica de la relación “ciudad-puerto” a requerimientos de una coyuntura concreta; la última globalización estableció sus propios patrones en operatoria de la industria portuaria y naval con su correlato en las transformaciones de la ciudades e *hinterlands*, y la de los “80” y “90” del siglo XX, se caracterizó especialmente por la relocalización de las instalaciones portuarias y la refuncionalización de las que, emplazadas en los centros de las ciudades, fueron quedando en desuso, con la consiguiente recuperación para el uso público de las riberas.³⁰ Esta situación

²⁷ Por ejemplo, en 2018, el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires suscribió el Proyecto “100 Ciudades Resilientes”, promovido por la Fundación Rockefeller proponiendo acciones que también comprenden la integración puerto-ciudad-Río de la Plata, y la recuperación para uso público del frente costero, algo que con diversos nombres ya se hacía con anterioridad. Buenos Aires Ciudad, *Buenos Aires resiliente* (Buenos Aires: Rockefeller Foundation, 2018), 20.

²⁸ Se denominó PORTHIFE (Puertos, Hinterlands, Intermodalidad, Fronteras, Medio Ambiente) con la integración del Centre de Recherche en Histoire Atlantique et Littorale (CRHAEL-HLLI) de la Université du Littoral-Côte d'Opale, en Dunkerke, y el GIS d'Histoire & Sciences de la Mer.

²⁹ Para que no ocurriera sugirió “volver sobre el significado mismo del concepto, redescubrir su etimología, trazar su genealogía, en un intento de calibrar cuál puede ser su alcance heurístico en la historia y, cuando menos, en la historia portuaria.” Bruno Marmot, “La résilience, un concepto opératoire pour la histoire de las ciudades portuarias”, en Christian Borde, Jean-François Grevet, Sébastien Martin y Laurent Warloutzet (dirs.), *La résilience des villes portuaires européennes* (Presses universitaires du Septentrion, 2022), 267.

³⁰ Dependiendo de la formación, el enfoque disciplinar y el interés específico de cada investigación, el análisis de “lo global” y “la globalización” se consideran como mayormente apropiadas determinadas periodizaciones que exceden los consensos que identifican cuatro procesos de globalización: las primeras civilizaciones humanas (entre 2000 y 3000 a. C.); la de la aparición de la modernidad europea durante el siglo xv; la ocasionada por los frutos

impulsó visiones retrospectivas de la relación ciudad-puerto, y un creciente interés por “comprender la estructura funcional de las ciudades portuarias”. Geógrafos, arquitectos y urbanistas fueron convocados por actores públicos y privados para proyectar, argumentar y explicar las propuestas de transformación. Por ejemplo, los trabajos de Brian Hoyle y su equipo de la Universidad de Southampton, en Inglaterra, al establecer directrices comunes para el estudio y comparación de las ciudades portuarias entre sí son representativos de dicho interés, y se transformaron en material de consulta insoslayable. Al modelar la relación espacio temporal entre el puerto y la ciudad distingue dos etapas: “la preindustrial”, (desde la antigüedad hasta el siglo XIX) y “la infraestructural” (la ciudad portuaria en expansión del siglo XIX, con la llegada del ferrocarril, el desarrollo industrial y la expansión ultramarina de la actividad naval).³¹ De esta clasificación el Núcleo CPR ha tomado su propuesta de determinar áreas de interfaces con sus fricciones y roses.

La teorización del desarrollo portuario teniendo en cuenta espacio, tiempo y funciones, abreva principalmente en los precursores análisis de los geógrafos y urbanistas que la difundieron desde las últimas tres décadas del siglo XX.³² Uno de ellos, James Bird, presentó

de la segunda Revolución Industrial (entre 1870 y 1914), que tendría a Europa, especialmente a Inglaterra, como centro; y la de la expansión del capitalismo, acentuada en la década de 1980, con un papel dominante de los Estados Unidos de Norteamérica. Antonio Martín Cabello, “Sobre los orígenes del proceso de globalización”, *Methaodos. Revista de Ciencias Sociales* 1, no. 1 (Madrid, 2013): 7-20.

Sin embargo, en el ámbito de la gestión para la modernización portuaria predomina en las últimas décadas la presentada por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), la que al priorizar la movilización de los capitales, de la mano de obra y un auge comercial basado en una drástica reducción de los costos de transporte, más que en el libre comercio, entiende que “la primera” es la que se dio entre los años 1870-1914 y que “la segunda” se inició luego de la Segunda Guerra Mundial, entrando en su fase de aceleración a partir de la década del setenta del siglo XX, con la expansión del libre comercio, la liberación de flujos financieros, el auge de las empresas transnacionales y la revolución tecnológica informática. Clasificación sustentada en los trabajos de los historiadores Angus Maddison, Kevin H. O’Rourke, Jeffrey G. Davis Williamson, Steve Dowrich y J. Bradford De Long.

Una periodización que en lo que respecta al estudio de un campo más circunscripto no por eso menos importante, como el de la historia de las vías navegables, requeriría contemplar las particularidades de cada país. Miguel Ángel De Marco (h), *Hidrovia, plataforma competitiva para el desarrollo, siglos XIX al XXI* (Buenos Aires: Cilsa-El Ateneo, 2022). A su vez, quienes se especializan en la dinámica de los puertos, el transporte marítimo, la logística, y el desarrollo de las ciudades portuarias y sus regiones, destacan como variable que identifica a la segunda globalización la generalización de la utilización del sistema de “containers”, y con ello la intermodalidad. Kelig Yann Cotto, dir., *Conteneurs, La mondialisation a un corps d’acier* (Douarnenez: Le Port Musée de Douarnenez, 2015).

³¹ Bryan Stewart Hoyle, “Cities and ports: concepts and issues”, *Vegueta, Anuario de la Facultad de Geografía e Historia* (Las Palmas de Gran Canarias) 3 (1997-1998): 267.

³² En distintas actividades de formación se ha recurrido a los trabajos señeros de Bryan S. Hoyle y de la escuela de Southampton, y a los de Yehuda Hayuth, por su abordaje de las áreas de interfaces. Ver del primero B. Hoyle, “Global and Local Change on the Port-City Waterfront”, *Geographical Review* 90, 3 (2000): 395-417, y de Y. Hayuth, “The Port-Urban Interface: An Area in Transition”, *Area* 14, 3 (1982): 219-224.

en 1963 su modelo genérico “Anyport”, sustentado en la constatación de un patrón de evolución de los puertos en función de factores económicos y tecnológicos.³³ Una adaptación renovada del mismo, efectuada por investigadores del Centre François Viète de la Université de Bretagne Occidentale (en adelante CFV-UBO) especializado en historia de la ciencia, tecnología y paisajes portuarios, fue adoptado por Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales, del IDEHESI, CONICET, Argentina (en adelante Núcleo CPR). Más adelante se explicará su derivación hacia un proyecto transdisciplinar.

Al representar los puertos y su relación con las ciudades una cuestión sensible con implicancias directas en el presente y futuro no debe sorprender que sean cada vez más aquellos que se ven obligados a analizar los antecedentes históricos con encuadres teóricos y metodológicos inherentes a la disciplina a la que pertenecen: urbanismo, arquitectura, jurisprudencia, logística, ingeniería, antropología, etc. Por ejemplo, el concepto de “ciudad circular”, derivado del modelo de economía circular (tras la aspiración de lo sustentable en el que se busca que materiales, productos y bienes que cooperen entre si preservándose el mayor tiempo posible), es adoptado por los urbanistas como campo de análisis de la dinámica de las ciudades circulares y para eso analizan el paisaje histórico portuario de antiguas ciudades.³⁴

Este flujo producido por las más variadas ramas de las Ciencias Sociales y Exactas que tiene a los puertos y ciudades, y/o la relación entre ambas como objetos de estudios es constante y con difusión global a través de publicaciones digitales, plataformas y sitios web. Los “papers” provenientes de China, India, Malasia, Indonesia, Japón, Corea, Estados Unidos de Norte América, Australia, Inglaterra, Países Bajos, España, y Alemania, entre otros, en ese orden, superan ampliamente en cantidad a los provenientes de África y América Latina, y es probable que esta proporción sea el correlato de la asimetría de recursos para la investigación y la publicación entre los países centrales y los periféricos, y el interés que despierta la relación puerto y ciudades en las naciones que son potencias portuarias. La resultante de esta realidad es el surgimiento de mayores posibilidades de cruzamientos disciplinares y la migración de interpelaciones conceptuales que impactan en la historiografía portuaria.

Ciudades mundo, ciudades portuarias

Fernand Braudel, en su obra *La dinámica del capitalismo*, publicada hace cuarenta años, se refería a que en el escalonamiento de los flujos entre las ciudades dominantes (en su mayoría

³³ James Harold Bird, *The Major Seaports of the United Kingdom* (Londres: Hutchinson, 1963).

³⁴ Antonia Gravagnuolo, Mariarosaria Angrisano y Luigi Fusco Girard, “Circular Economy Strategies in Eight Historic Port Cities: Criteria and Indicators Towards a Circular City Assessment Framework”, *Sustainability* 11, n° 13 (2019): 3512.

portuarias), las zonas intermedias, y las zonas periféricas, era donde el capitalismo obtenía sus mayores réditos ya que en ellas, en tanto mediadoras de la distancia, se favorecía a los que negociaban la comunicación, desde el viajante al consignatario. “Las monedas y las ciudades participan a la vez de la cotidianeidad inmemorial y de la más reciente modernidad”³⁵ y estos dos aspectos que provocaban y señalaban cambios eran también su consecuencia. La “economía-mundo”, a diferencia de la “economía mundial”, se daba en un espacio geográfico determinado; con un polo, o centro representado por una ciudad dominante, —Nueva York, Londres, Ámsterdam, Venecia, Génova, Sevilla y Lisboa, (obsérvese todas ciudades portuarias, entre otras)— y ciudades dividirse en zonas sucesivas (intermediarias, marginales y periféricas) donde surgía un nuevo corazón y luego la región que se extendía a partir de ese centro. Braudel no lo menciona específicamente, pero puede asociarse ese escalonamiento al de las ciudades portuarias con sus *forelands* de dependencias e *hinterland* o áreas de influencia que describe la geografía económica. En la actualidad, los puertos son considerados desde la logística eslabones vitales de las redes internacionales de transporte; su eficiencia y eficacia, es decir, sus costes operativos, repercuten en las cadenas mundiales de suministros, y es precisamente su ubicación en relación con los mercados de consumo un factor que sigue rigiendo sus posibilidades de competir (situación que afecta a su vez a los eslabones dependientes y que inciden hasta los rincones más remotos de sus *hinterland*).³⁶

Por su parte, Eric Hobsbawm, también es muy claro al referirse que, en el devenir de los siglos, especialmente luego de la Revolución Industrial, la proximidad a ciudades con puertos daba a sus habitantes la posibilidad de acceder a determinado tipo de bienes: “Vivir cerca de un puerto era vivir cerca del mundo”. Lo contrario ocurría en las regiones internas de los países, aún en la de los navalmente más poderosos de fines del siglo XVIII, como Inglaterra, Francia y España: “Londres estaba más cerca de Plymouth o de Leith que de los pueblos de Breckland en Norfolk; Sevilla era más accesible desde Veracruz que desde Valladolid, y Hamburgo desde Bahía que desde el interior de Pomerania”.³⁷ Este tipo de ciudades eran “un tobogán” con el medio acuático como el medio de transporte más favorable y económico que el terrestre para el comercio internacional, el transporte de personas, noticias y saberes, redituables para quienes participaban de ese engranaje:

³⁵ Fernand Braudel, *La dinámica del capitalismo* (Madrid: Alianza Editorial, 1985), 25.

³⁶ Obasi, C., Oyakegha, S., y Okuoyibo, A. M., “Port Logistics and Supply Chain Management: An Empirical Review”, *African Journal of Economics and Sustainable Development* 7, no. 3 (2024): 82-91.

³⁷ Eric Hobsbawm, *Sobre la historia* (Barcelona: Editorial Crítica, 2008), 14.

“El nabab o indiano, que regresaba de las colonias con una fortuna muy superior a los sueños de la avaricia provinciana; el comerciante y armador, cuyos espléndidos puertos —Burdeos, Bristol, Liverpool— habían sido construidos o reconstruidos en el siglo, parecían los verdaderos triunfadores económicos de la época, sólo comparables a los grandes funcionarios y financieros que amasaban sus caudales en el provechoso servicio de los estados”.³⁸

Hobsbawm no ignora que los grandes puertos proyectaron su impulso a los *hinterland* como cuando recibieron “el inhumano, pero rápidamente próspero tráfico de esclavos” que alimentó las haciendas rurales y establecimientos fabriles del entorno. Más recientemente, Jürgen Osterhammel, en su *Historia de la transformación del mundo*, publicada en 2013, se refiere específicamente a “las ciudades portuarias” como espacios históricos que identifican la dinámica del siglo XIX y el proceso globalizador iniciado por entonces. Se refiere a las mismas como gestoras de la urbanización, y pivotes del comercio interoceánico, “alteradas radicalmente en su naturaleza” por la revolución del transporte. Asimismo, eran los puntos de transacción más importantes entre países y continentes, y del movimiento migratorio y de mercancías a gran escala. Factores que confluyeron a que los puertos se convirtieran “en un mundo especial” que en su evolución (modernización tecnológica) modificaron y configuraron paisajes urbanos y rurales, con notoria proyección sobre el relacionamiento entre los habitantes de la ciudad y sus respectivos *hinterland*. Por eso Osterhammel sostiene que, en aquel proceso, a mediados del siglo XIX, y que él analiza a escala global, aunque con proporcionalmente escasas referencias a las regiones meridionales de América y África, puede hallarse la ruptura más significativa en la historia portuaria desde los tiempos de la Edad Media.³⁹ Las ciudades portuarias se convirtieron en ferroportuarias y en esto radicó sus posibilidades hacia el futuro, teniendo en cuenta que las más grandes del mundo moderno fueron aquellas que prestaron una eficaz conexión entre mar y tierra. También caracteriza el surgimiento de la “sociedad portuaria”, que se dio en los puertos en proceso de industrialización, y sus consecuencias en la diversidad y movilidad de sus mercados laborales; en el elenco de actores dirigenciales y en los segregados; y en sus complejas problemáticas y en la resolución de estas.⁴⁰ También desarrolla los argumentos que le permiten clasificar tres tipos de ciudades portuarias poniendo el énfasis

³⁸ Eric Hobsbawm, *Sobre la historia* (Barcelona: Editorial Crítica, 2008), 14.

³⁹ Jürgen Osterhammel, *La transformación del mundo. Una historia global del siglo XIX* (Madrid: Editorial Crítica, 2013), 513.

⁴⁰ Jürgen Osterhammel, *La transformación del mundo. Una historia global del siglo XIX* (Madrid: Editorial Crítica, 2013), 517.

en su administración y en el poder, de acuerdo con sus dinámicas: 1. Ciudades coloniales, 2. Ciudades “puertos de los tratados” y 3. Metrópolis imperiales.⁴¹

La producción historiográfica que pone en valor la dinámica de las ciudades portuarias regionales, —y ya no solo a los puertos y a las ciudades—, como integradora de distintos enfoques, escala y espacios crece rápidamente, siendo generalizada la recurrencia al pensamiento y producción de Braudel, y también a Osterhammel y a otros autores que coinciden en reconocer en las grandes ciudades portuarias tuvieron un papel protagónico en el surgimiento del sistema económico global. En 2021, John Darwin publicó un libro titulado *Desbloqueando el mundo: Ciudades portuarias y globalización en la era del vapor, 1830-1930*, en el que profundiza en el papel de desempeñado por las ciudades portuarias en procesos de interacción e integración global, y en la evolución de los respectivos *hinterlands*. Según el autor, las ciudades portuarias exitosas fueron precisamente aquellas capaces de establecer interfaces de conexión entre el mar, el puerto y el transporte terrestre, importando aspectos de la modernidad, como la cultura y la tecnología, de Europa u otras latitudes.⁴²

Más allá de la entidad alcanzada por las ciudades portuarias como unidad de análisis dentro de los nuevos aportes inscriptos en la Historia Global, —centradas mayoritariamente en la “primera globalización” de finales del siglo XIX y principios del siglo XX— la producción proveniente de diversos intereses y enfoques, dentro y fuera de la historia, reconocen la posibilidad de acceder a través de ellas al conocimiento de la multiplicidad de dinámicas que según las particularidades espaciales y temporales en ellas se observan: el desarrollo urbano, los fenómenos migratorios, la gobernanza, la sustentabilidad, la innovación, y la desigualdad, entre otros.

Lasse Heerten, luego de una lectura crítica de la historiografía de la globalización ha concluido que “conceptualizar las ciudades portuarias como sitios urbanos concretos donde se anclaron las movilidades” (y por ende las inmovilidades, porque una y otra son interdependientes) colaboraría con el análisis de “las conexiones globales desde una mirada cercana al espacio urbano”, y pondría en diálogo a los nuevos aportes historiográficos con estudios más antiguos.⁴³

⁴¹ Jürgen Osterhammel, *La transformación del mundo. Una historia global del siglo XIX* (Madrid: Editorial Crítica, 2013), 522.

⁴² John Darwin, *Desbloqueando el mundo: Ciudades portuarias y globalización en la era del vapor, 1830-1930* (Londres: Allen Lane, 2021).

⁴³ Lasse Heerten, “Mooring Mobilities, Fixing Flows: Towards a Global Urban History of Port Cities in the Age of Steam”, *Journal of Historical Sociology* 34 (2021): 357.

“Los historiadores apenas han comenzado a escribir las historias globales de las ciudades portuarias y su transformación desde la era del vapor. Seguir los barcos de vapor y los ferrocarriles hasta las ciudades portuarias nos lleva a la sala de máquinas de la globalidad del vapor. Estos espacios de interconexión proporcionan el material empírico local que puede dar forma urbana concreta a las narrativas históricas globales”.⁴⁴

La historia de “las ciudades portuarias” asiáticas, entendidas como tales, es decir como un sistema “puerto-ciudad-región-mundo” también despertó el interés de investigadores occidentales y orientales. Entre los primeros se destaca la obra de Frank Broeze, *Gateways of Asia*, una obra pionera teniendo en cuenta que en 1997 ya ofrecía un enfoque interdisciplinario, analizando a las ciudades portuarias como puntos de conexión e intercambio (en los más variados órdenes) entre Asia y el mundo, entre el siglo XIII y el XX, y su influencia en la historia global y regional.⁴⁵ El libro *The Asian Mediterranean: Port Cities and Trading Networks in China, Japan and Southeast Asia*, de François Gipouloux, comprende similar período temporal, aunque se extendiéndose hasta los primeros años del siglo XXI, ya que fue publicado en 2009. A manera de síntesis braudeliana comparó los “mediterráneos” europeos con el asiático que, según el autor, comprendía el mar de Japón, el mar Amarillo, el mar de China Meridional, el mar de Sulu y el mar de las Célebes, y que constituyó un espacio marítimo transnacional en función de la geografía, la economía y las relaciones internacionales, y en el que las ciudades portuarias desempeñaron un rol clave y se desarrollaron.⁴⁶

El abordaje de la temática por historiadores orientales cuenta con una renovada producción que procura superar la visión de las narrativas históricas eurocéntricas. En este propósito Kennie Ting releva sesenta ciudades portuarias, poniendo de relieve la existencia de un modelo de red que revelaría la porosidad de las fronteras estatales y la intensidad de interacciones entre las mismas.⁴⁷

La creciente difusión de investigaciones que cuestionan las limitaciones de las narrativas dominantes/hegemónicas en lo que hace a la comprensión de las ciudades portuarias despierta también el interés por el análisis de las dinámicas regionales y las particularidades

⁴⁴ Lasse Heerten, “Mooring Mobilities, Fixing Flows: Towards a Global Urban History of Port Cities in the Age of Steam”, *Journal of Historical Sociology* 34 (2021): 363.

⁴⁵ Frank Broeze, *Gateways of Asia. Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries* (London; New York: Kegan Paul International, 1997).

⁴⁶ François Gipouloux, *El Mediterráneo asiático: ciudades portuarias y redes comerciales en China, Japón y el Sudeste Asiático, siglos XIII - XXI* (Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2011).

⁴⁷ Kennie Ting, *The Great Port Cities of Asia: In History* (Singapore: Talisman Publishing, 2024).

locales dentro de los mismos países. Al respecto, el libro *Port Cities of the Atlantic World: Sea-Facing Histories of the U.S. South* de 2023, pone la lupa en el papel de las ciudades portuarias marítimas del sur de los Estados Unidos de Norte América en la configuración económica, social, política y cultural de ese territorio a lo largo de los siglos y su perdurabilidad en el presente.⁴⁸

Miguel Suárez Bosa, formó parte de aquella generación de investigadores que, provenientes de la historia atlántica, asistieron a los primeros encuentro internacionales de la década del siglo XX y primera del siglo XXI realizados en España, reconocieron la influencia en sus trabajos de la metodología de la Escuela de Southampton “desde una visión diacrónica de la geografía histórica”, expuesta por Hoyle en 1997 y el enfoque locacional seguido por Cristòfol Tobal Conesa. El propio Suárez Bosa, validó la utilización del término “ciudad puerto” siguiendo a Hole, Guimerá Ravina, y Jesús Mirás Araujo, este último abocado a la historia del tráfico mercantil por los puertos españoles del siglo XX.⁴⁹ Daniel Castillo, a través de sus trabajos y acción académica profundizará el camino abierto por Suárez Bosa y colaborará con la integración de investigadores a ambos lados del Atlántico.

En el 2012 se constituyó en la Península Ibérica un grupo de investigación denominado “La gobernanza de los puertos atlánticos”, “teniendo como objetivo central de trabajo y de reflexión el análisis, a partir de un enfoque de larga duración, de las dinámicas portuarias atlánticas”, con especial interés “la gobernanza” entendiendo por tal la “interacción entre las instituciones formales y las de la sociedad civil”,⁵⁰ y por lo tanto las diversas aristas de las ciudades portuarias no estuvieron ausentes, como puede observarse en las publicaciones y actividades organizadas. Su séptimo coloquio se realizó en 2023. El grupo “Gobernanza de los Puertos del Atlántico” se transformó en una amplia y representativa red de investigadores y centros universitarios especializados en la temática, donde se forjaron relaciones académicas que perduran. En lo que hace al Cono Sur, Cezar Honorato, con una trayectoria consolidada en la historia de los puertos de Brasil e integrante del Grupo Gobernanza propició en 2012 la constitución de la mesa *Portos e Cidades Portuárias do Atlântico em Perspectiva Histórica*, en el marco de las tradicionales XXIII Jornadas de Historia Económica y III Congreso Latinoamericano de Historia Económica (Cladhe III), celebrado en la ciudad argentina de San

⁴⁸ J. S. Williams y B. C. Scott, “Port Cities of the Atlantic World: Sea-Facing Histories of the U.S. South”, Universidad de Carolina del Sur, 2023.

⁴⁹ Miguel Suárez Bosa, *Puertos y ciudades portuarias, un modelo en construcción* (Las Palmas de Gran Canarias: Universidad de Las Palmas, 2011): 74.

⁵⁰ Amelia Polónia y Ana María Rivera Medina, eds., *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos xiv-xx* (Madrid: Casa de Velázquez, 2016): 5.

Carlos de Bariloche. Cuatro años más tarde, en una nueva edición de Cladhe, tuvimos el honor de coordinar con Honorato un simposio que continuó con dicha temática en una nueva edición de Cladhe, en San Pablo, donde presenté una propuesta que luego se transformaría en realidad: la constitución en Argentina de una red especializada en estudios portuarios, las ciudades portuarias y el desarrollo regional. Honorato, junto a Luiz Claudio Ribeiro y otros colegas impulsarían en los siguientes años la realización en Brasil de los Coloquios Internacionales Puertos y Ciudades Portuarias, entre otras actividades.

En 2024 se creó la International Network of Atlantic Seaports and Global Interactions (GLOPORTS), una red internacional de carácter científico compuesta por investigadores provenientes de la Historia Marítima y la Historia de los Puertos, —algunos miembros del Comité Científico participaron del Programa Gobernanza Puertos del Atlántico—, con vocación de apertura multidisciplinar, para promover “la investigación y formación específica en la historia de las comunidades portuarias, la historia urbana, el transporte marítimo, la herencia patrimonial y su gestión, las transiciones socio ecológicas, así como en otras temáticas relacionadas y de interés societal y ambiental”.⁵¹ Es presidida por Jesús Ángel Solórzano Telechea y por ende tiene sede en la Universidad de Cantabria. El interés por la historia de las ciudades con puertos en esta red estaría dado por ser parte esencial de la dinámica portuaria y el ámbito donde tiene lugar la gestión patrimonial de los espacios portuarios, en su dimensión material e inmaterial.

En lo que respecta a la historia de los puertos en la Argentina podría decirse que hasta los 90 la mayoría de los aportes provenían de los interesados principalmente en estudios navales y de historia económica. En la esfera académica y científica, y a tono con el mencionado impulso internacional de la historia de los puertos de finales del siglo XX y principios del XXI, surgieron nuevas investigaciones, siendo la Universidad Nacional de La Plata y la Universidad Nacional de Mar del Plata ámbitos de renovados enfoques teóricos metodológicos. En ésta última fue creada en 2006, el Grupo de Estudios Sociales Marítimos (Gesmar), y dos años más tarde su Revista de Estudios Marítimos y Sociales, que al presente ha editado 26 números.⁵² Al poco tiempo surgió la Red Interdisciplinaria de Estudios Portuarios (Redep) con el propósito de organizar reuniones académicas periódicas. Las primeras jornadas de la Redep, realizadas en la ciudad de Necochea, en 2009, propiciada por Gesmar, marca el inicio de un salto

⁵¹ Estatutos constitutivos del 17 de mayo de 2024, en <https://sites.google.com/view/wwwgloportscom>

⁵² La publicación pone su énfasis “en problemáticas referidas al pasado, presente y futuro de las comunidades portuarias y marítimas”, y por lo tanto ha dado cabida a cuestiones que hacen a la relación de los puertos con las ciudades y regiones. Ver <https://estudiosmaritimossociales.org/>

cualitativo y cuantitativo en la producción historiográfica al convocar a investigadores científicos y de universidades con una vocación marcadamente interdisciplinaria, tal como puede observarse en las compilaciones: *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales* (2009),⁵³ *Los puertos y su gente: Pasado, presente y porvenir. La problemática portuaria desde las ciencias sociales* (2011), y *Los espacios portuarios: Un lugar de encuentro entre disciplinas*, (2015). En este último se reconocía a los espacios portuarios como estructuras sociales complejas que condicionaban el desarrollo social y, a su vez, eran modificadas en ese mismo proceso, que por su variedad de temas la volvía casi inabordable en su totalidad, constituyendo una invitación a que las ciencias sociales comenzaran su estudio interdisciplinariamente.⁵⁴ El formato de jornadas propiciadas por la Redep luego fue adoptado por la Universidad de Cádiz, realizándose allí en dos oportunidades más. En la Argentina surgieron nuevas redes científicas conexas a las temáticas marítimas y portuarias, con características internacionales, por ejemplo, la red Iberoamericana de Comunidades Marítimas (Riicoma) y la Red Internacional de Estudios del Agua (Riega).

Ciudades portuarias regionales

Al cierre de las VI jornadas de la Redep, realizadas en Rosario en 2015, los presentes expresaron una preocupación común: la pérdida y destrucción de fuentes documentales sobre el pasado de los puertos y el déficit de involucramiento de las ciudades en la preservación de este patrimonio. Por eso, un año más tarde, al crearse el Núcleo CPR, en el marco del Nodo Instituto de Historia Rosario, del Idehesi-Conicet, sus integrantes establecieron como uno de los ejes principales la puesta en valor del patrimonio portuario. Asimismo, se propuso contribuir desde una perspectiva histórica a evaluar los desafíos de la actividad portuaria en la consecución del desarrollo sustentable y ampliar la categoría espacial de análisis de las ciudades portuarias de lo local, en lo que se encontraban abocados gran parte de ellos, a lo regional.

La propuesta metodológica y conceptual a la hora de interpretar a la ciudad de Rosario como ciudad portuaria se había originado en 2006 cuando el historiador Agustín Guimerá Ravina, de la Universidad Nacional a Distancia de Madrid, tuvo la amabilidad de compartir a quién escribe una serie de artículos de su propia autoría y de su compañero de investigación en

⁵³ En la introducción se describe el amplio horizonte que el análisis social abría al estudio de los puertos, así como la multiplicidad de escalas, contextos y enfoques, incluyendo las relaciones de los agentes sociales del puerto y las ciudades portuarias. José Antonio Mateo y Agustín Alejandro Nieto, *Hablemos de puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales* (Mar del Plata: Gesmar, 2009).

⁵⁴ M. E. Sandrín y N. Biangiardi, *Los espacios portuarios. Un lugar de encuentro entre disciplinas* (La Plata: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, UNLP, 2015).

estos temas, el antropólogo Fernando Monge. En ellos, siguiendo el camino trazado por Frank Boeze y Carlos Martínez Shaw, se instaba a una nueva visión de las ciudades-puerto que incluyera a “los protagonistas de las ciudades portuarias, la propia gente”, haciendo uso de las herramientas de la historia social, la historia de la cultura y la antropología (Guimerá Ravina, 2002). Este enfoque, sumado a los adquiridos por quién escribe en el abordaje de temáticas de historia política e historia regional (actores universitarios en la implementación de políticas públicas para el desarrollo regional en la provincia de Santa Fe, entre 1880 y 1994) y la comprobación de la pertinencia para el caso argentino del modelo Any-Artefact empleado por CFV-UBO en los puertos bretones, terminaron por definir el interés por “la dinámica histórica de interacción entre la ciudad-puerto-región” entendiendo por tal la secuencia de interfaces que hacen posible la existencia de territorios portuarios donde circulan bienes tangibles e intangibles, flujos productivos, con la presencia de actores como pieza de mediación y hacedores de artefactos que permiten conectar espacios urbanos, *hinterland* y *forelands*.⁵⁵

La historia regional es “el campo que se preocupa por las persistencias y cambios de larga duración, apuntando a la comprensión de los procesos sociales que se estructuran en un tiempo y en un espacio particulares, y atendiendo a la reconstrucción de las relaciones entre los sujetos sociales que marcan la especificidad de sus manifestaciones”.⁵⁶ La ciudad portuaria es en sí una región funcional y por lo tanto la resultante de “un proceso de estructuración social que articula tiempo y espacio y condensa diferentes procesos sociales que implican el desarrollo de una territorialización de las relaciones históricos sociales, una hipótesis a demostrar antes que una entidad previamente establecida”.⁵⁷ En esta dirección, el propósito principal del estudio de la dinámica de las ciudades portuarias regionales consistiría en detectar, describir y comprender —en un proceso histórico— las características de las conexiones funcionales que caracterizaron el desarrollo de una ciudad portuaria y la consiguiente territorialización, —por lo tanto, cambiante y flexible— social de un espacio (Llanos-Hernández, 2010).⁵⁸

El conocimiento de esta dinámica aportaría elementos para identificar configuraciones regionales, que, por otra parte, hacen al interés de la historia marítima y portuaria. Precisamente la importancia epistemológica que revista la historia regional por “su capacidad interpretativa

⁵⁵ Miguel Ángel De Marco (h), “Dinámica de las Ciudades Portuarias Regionales”, *Revista Transporte y Territorio* (2022): 266-286.

⁵⁶ Susana Bandieri, “Nuevas investigaciones, otra historia, la Patagonia en perspectiva regional”, en Sandra Fernández (comp.), *Más allá del territorio. La historia regional y local como problema. Discusiones, balances y profesiones* (Rosario: Prohistoria Ediciones, 2007), 49.

⁵⁷ Susana Bandieri, “Nuevas investigaciones, otra historia, la Patagonia en perspectiva regional” (Rosario: Prohistoria Ediciones, 2007), 49.

⁵⁸ Llanos-Hernández, “La ciudad portuaria como región funcional”, *Revista Transporte y Territorio* (2010).

de ir de lo particular a lo general y viceversa y de manejar teorías y metodologías de otras disciplinas”;⁵⁹ impacta también en las ciudades portuarias entendida como uno de sus componentes. Se podría decir que la ciudad portuaria es una combinación regional, una estructura con articulación y dinámica, al estar configurada en tiempo y espacio presenta una amplia gama de problemáticas comunes como piezas de sistemas micro y macro regionales. De allí la potencialidad que ofrece para la historia comparada y la historia global.

La expansión de los complejos portuarios modernos no sólo ha trascendido los límites de los ejidos municipales, sino también los de las regiones metropolitanas, tal como ocurre en la propia ciudad de Rosario. Internacionalmente se considera de utilidad el concepto de “región portuaria”, entendiendo por tal a las que tienen funciones específicas asignadas en el ámbito portuario y que configuran una nueva dimensión de la geografía de las fronteras y los flujos que permiten analizarlas “como estructuras porosas en las que el espacio es discontinuo” (Krośnicka, et. al. 2021, p.28).⁶⁰ La región portuaria podría también considerarse “como un grupo de puertos situados cerca unos de otros dentro de una zona geográfica determinada”, a causa de “la calidad del emplazamiento, la política portuaria nacional y los cambios en el entorno económico internacional, sobre los niveles de concentración y especialización del tráfico dentro del sistema”.⁶¹ Sumamente interesante es la teorización realizada por Mina Akhavan, que propone cuatro etapas del desarrollo histórico de las ciudades portuarias: Ciudad portuaria, zona portuaria, región portuaria, y red portuaria, a partir de la comparación de casos europeos, americanos y australianos con los de Medio Oriente.⁶²

La modificación continua de las escalas de las actividades de los complejos portuarios vuelve propicia la utilización del concepto de “territorio portuario”, que excede espacialmente al de región portuaria (proveniente de la Geografía y por lo tanto con su impronta), y por ende al de ciudad y al de enclave portuario. Tanto las ciudades puerto, como sus actores, (dos elementos claves utilizados de la dinámica de las ciudades portuarias que, por su capacidad de definir relaciones jerárquicas de poder a partir de sus intereses, son considerados protagonistas en la territorialización de los espacios),⁶³ representan nodos de redes para la circulación de

⁵⁹ María Areces, “La historia regional: una mirada desde la Argentina”, en S. Bandieri (comp.), Más allá del territorio. La historia regional y local como problema. Discusiones, balances y profesiones (Rosario: Prohistoria Ediciones, 2013), 143.

⁶⁰ K. Krośnicka, K., et al., “Las regiones portuarias como estructuras porosas en las que el espacio es discontinuo”, en *Méditerranée* 126 (2021): 28.

⁶¹ César Ducruet, “Régions portuaires et mondialisation”, *Méditerranée* (2008): 14.

⁶² Mina Akhavan, *Port Geography and Hinterland Development Dynamics. Insights from Major Port-cities of the Middle East* (Milán: Springer, 2020).

⁶³ Claude Raffestin, *Por una Geografía del Poder* (México: Colegio de Michoacán, 2011), 107.

flujos de bienes tangibles e intangibles que a su vez permiten identificar escalas regionales (globales-locales), estructuras relacionales, posicionamiento territoriales, entre otros aspectos,⁶⁴ susceptibles de ser abordados a partir de diversos registros y fuentes. Programas interdisciplinarios de investigaciones arqueológicas y antropológicas han reconocido la potencialidad de los primitivos asentamientos portuarios para realizar análisis comparativos y establecer modelos sistémicos que trasciendan obstáculos cronológicos y las fronteras espaciales. Además, la dinámica ciudad-puerto-región se corresponde con la lógica de escalonamientos entre las ciudades-mundo entre zonas centrales, intermedias y marginales (siguiendo a Braudel), con la tipología de las ciudades coloniales del Imperio Español en América, que compartían funciones básicas: el dominio de su zona de influencia, promover el desarrollo de su región, y luego funciones específicas, entre ellas la de ser puertos⁶⁵ y que en el caso de los países de la Cuenca del Plata adquiere especial relevancia en razón de que los dominios regionales-estadales-provinciales se configuraron a partir de la acción mercantil de sus enclaves portuarios.⁶⁶

De esta manera, la ciudad portuaria regional como objeto de análisis puede coleccionar aportes provenientes del estudio de lo micro, lo local, lo regional, y lo internacional, y también permite comprender los procesos de la construcción de poder y conflictividad social en clave universal,⁶⁷ multiplicando capacidades comparativas y otorgando a la labor histórica la posibilidad de observar el paisaje social e intervenir a favor del bienestar común. Con estas premisas el Núcleo CPR también ha abierto sus actividades a investigadores que han centrado sus enfoques en otros aspectos que hacen a la historia portuaria: lo económico, el transporte, la logística, la tecnología, la sociedad, las organizaciones obreras, la construcción de discursos, etc., en distintas etapas históricas, aunque es claro reconocer que la mayor producción del Núcleo se refiere a los puertos y ciudades portuarias en los procesos de globalización del siglo XIX y XX. Asimismo, se organizaron mesas sobre historia de los puertos, en las Jornadas Interescuelas de Historia de universidades públicas argentinas, y el seno del Núcleo se organizaron seminarios internos de actualización con la participación de profesionales

⁶⁴ Aniela Romina Traba, “Flujos comerciales en la cuenca Del Plata (s. XIX - s. XX). Ensayo teórico-metodológico desde las Perspectivas de red en arqueología”, *Comechingonia* 22(2) (2018): 283.

⁶⁵ José Luis Romero, *Las ciudades y las ideas* (Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2021), 17.

⁶⁶ José Carlos Chiaramonte, *Ciudades, provincias, estados: Orígenes de la nación argentina (1800-1846)* (Buenos Aires: Ariel, 1991), 27.

⁶⁷ Susana Fernández, “El revés de la trama: contexto y problemas de la historia regional y local”, en S. Bandieri, G. Blanco y M. Blanco (coords.), *Las Escalas de la Historia comparada* 2 (2008): 233-247.

provenientes de las más variadas disciplinas (como la geografía, el urbanismo, la arqueología, el comercio exterior, la operatoria naval, etc.), ampliando la comprensión de la dinámica CPR.

La propuesta del Núcleo CPR por sus amplios propósitos implicaba formar necesariamente una red de especialistas que hiciera posible la cooperación multidisciplinar, interdisciplinar y transdisciplinar. La ejecución de proyectos de investigación, su producción y las actividades de extensión realizadas en los últimos diez años atestiguan resultados alentadores. A partir de considerar prioritaria la puesta en valor del patrimonio portuario en riesgo de destrucción, insumo indispensable para la investigación, es que se estimuló a los integrantes de la red a interactuar con gestores públicos y privados de la actividad portuaria, en sus respectivas ciudades. En Rosario se ha puesto las bases del Archivo Histórico del Ente Administrador del puerto y se ha firmado un convenio para la digitalización de la documentación entre ese organismo y el Conicet, un jalón sin antecedentes en la Argentina. Asimismo, se editó la “Cartilla para la preservación del patrimonio histórico de los puertos argentinos”, el que fue distribuido entre los responsables del área.

También merece destacarse la celebración periódica de ocho Coloquios Internacionales de Preservación del Patrimonio Portuario, que tuvieron por sede las ciudades de Rosario, Bahía Blanca, Campana, Buenos Aires y Mar del Plata, con la consiguiente publicación de actas digitales.

En materia de diálogo y práctica transdisciplinar, entendiendo por tal la creación de nuevo conocimiento que trascienda los límites disciplinares e incluyendo actores no académicos, para la resolución de una temática compleja, el Núcleo CPR puede dar cuenta de una experiencia en proceso. Como derivación del ya mencionado proyecto de historia comparada entre puertos del Finisterre bretón (Francia) y puertos pampeanos de la Argentina, durante la Primera Globalización, en el que intervinieron sus integrantes y los del CFV-UBO, a través del Programa de cooperación internacional Ecosur, entre Francia y Argentina, se observó similitudes en las modalidades de la dinámica puerto-ciudad-región en la era de la globalización a mediados del siglo XIX y principios del XX, destacándose el rol desempeñado por los actores sociales en las secuencias de interfaces. Asimismo, surgió una hipótesis: ¿la combinación de los supuestos teóricos y prácticas metodológicas de cada grupo podría conducir al surgimiento de una nueva área del conocimiento inclusiva, colaborativa y abierta, capaz de detectar y ofrecer soluciones a los déficits de gobernanza de una ciudad puerto y anticipar y prevenir situaciones de crisis?

¿La utilización de herramientas provistas por las humanidades digitales (asentada sobre dos décadas de diálogo internacional entre científicos sociales y matemáticos e ingenieros en

sistemas),⁶⁸ y los resultados de las líneas de investigación desarrolladas en el CFV UBO y en el Núcleo CPR podrían ser conducente a tal propósito? Más aún, ¿se podría trabajar en un modelo ontológico colaborativo, participativo, inclusivo, en el que no sólo los investigadores sino los propios actores de la comunidad portuaria y las ciudades pudieran evaluar el grado de funcionalidad de las zonas de interfaces en procesos históricos de larga duración evaluando y proyectando la evolución en el corto y largo plazo del desarrollo del conjunto?⁶⁹ Un aspecto, además, muy sensible en el caso argentino donde con claridad puede describirse causa y efectos que afectan la ejecución de políticas portuarias sistémicas y de complementariedad a escala nacional. A juzgar por los resultados parciales, dado a conocer a través de diversos artículos, ponencias, reuniones científicas y conferencias, y encuentros interinstitucionales con el sector público y privado la respuesta es afirmativa, pero requiere para su instrumentación de decisiones institucionales y recursos económicos acordes al carácter internacional y transdisciplinar de la propuesta.

Conclusión

La producción científica y académica internacional referida a la evolución de las ciudades portuarias y sus implicancias regionales de cara a las exigencias del presente se

⁶⁸ En los últimos quince años se ha consolidado un programa que, si bien no tiene por propósito principal el estudio de las dinámicas de las ciudades portuarias regionales, se ha constituido en una referencia en cuanto a humanidades digitales aplicadas al estudio de la historia marítima. Se denomina *Navicorpus*, que puede consultarse en la dirección web navigocorpus.huma-num.fr. Se trata de “una base de datos sobre transporte marítimo y comercio marítimo que permite recopilar datos procedentes de fuentes de diversa índole que proporcionan información sobre la presencia de buques o sus movimientos en el tiempo y el espacio”, a cargo de Silvia Marzagalli, Pierrick Pourchasse, y Jean-Pierre Dedieu. En el mismo sentido se inscribe el proyecto *PortADa* con “el tratamiento y estudio de datos referentes a la llegada de buques a los puertos de Barcelona, Marsella, La Habana y Buenos Aires entre 1850 y 1914”, que involucra a investigadores de esas ciudades y que en el caso argentino reúne a investigadores que han participado del proceso de renovación de la historia portuaria iniciado hace más de veinte años en la Universidad de Mar del Plata y con la creación de GESMAR: José Mateo, Nicolás Quiroga, Laura Caruso, Agustín Nieto, y Maximiliano Camarda, entre otros. Los resultados de *PortADa* podrían contribuir, teniendo en cuenta el período estudiado, al conocimiento de las ciudades portuarias en relación con “los procesos de globalización y a la división internacional del trabajo”. <https://www.proyectoportada.eu/>

⁶⁹ Uno de los principales retos advertidos en el campo de las humanidades digitales pasa por lograr la interoperabilidad de los proyectos basados en datos. Los que han surgido en las últimas décadas responden a experiencias innovadoras nacidas sin conexión entre sí, incubadas en distintos países, disciplinas, y universidades, y con disparidad en cuanto a metodologías, posibilidades de financiación y ritmos de concreción en sus etapas. Lograr la interoperabilidad entre bases de datos es un propósito muchas veces enunciado, aunque no siempre es una prioridad, quedando relegada a fases posteriores. No es un tema menor, por lo pronto así se ha manifestado en lo que respecta a los proyectos de bases de datos sobre historia marítima. Aunque no puede restarse valor a la compilación de datos como un buen punto de partida. Silvia Marzagalli, Werner Scheltjens y Jeremy Land, “The Contribution of Historical Databases to the Current State of Digital Maritime History”, *Histoire & mesure* [Online], XXXVIII-2 | 2023, Online since 01 March 2024, connection on 14 March 2025. URL: <http://journals.openedition.org/histoiremesure/>

encuentra en alza. *Hinterland* y puerto son, desde el comienzo de la civilización humana, dos caras de una misma moneda, el paisaje emergente de una relación. Hacen referencia a la evolución de las regiones, su expansión o su retracción, la prosperidad y su atraso. Diversos trabajos publicados en las últimas décadas comparando las dinámicas urbanas, portuarias y marítimas subrayan la estrecha relación entre el puerto y el territorio circundante en los procesos globales. La comprensión de la dinámica histórica de los puertos y las ciudades portuarias podría cooperar con el abordaje de problemáticas del presente. Una reciente investigación ha evaluado en qué medida las actividades portuarias y la conectividad marítima han contribuido a la configuración socio económico territorial y el desarrollo humano del Caribe, entre la historia reciente, entre 2006 y 2021.⁷⁰ Asimismo, se han renovado las interpretaciones sobre los *hinterlands* portuarios, su pertinencia para entender dinámicas globales contemporáneas, el papel central que desempeñan en las cadenas logísticas del transporte, en la integración de las realidades urbanas y rurales, en la representación cultural, en la relación entre estructuras económicas, los sistemas ecológicos y las historias humanas.⁷¹

En las ciudades o aglomeraciones urbanas portuarias se encuentran los mecanismos institucionales, económicos, sociales y políticos que intervienen en acordar las condiciones de gobernanza y el uso del espacio común. Este aspecto es considerado clave para lograr la mayor producción y conectividad del puerto con el *hinterland*, los corredores internacionales, y las principales rutas marítimas, en un panorama de creciente competencia con otros puertos que además avanzan en la incorporación de innovadoras tecnologías en la manipulación de mercaderías, su distribución, la industria marítima y sus servicios.⁷²

Nuevas investigaciones, documentadas, indicaran que hay patrones favorables a una dinámica de crecimiento reiterados por los procesos, como la capacidad de resolución de conflictos dentro de la plaza o mercado entre los actores involucrados. Sin embargo, este sólo aspecto, por sí mismo, es insuficiente para comprender el auge o declive de las ciudades portuarias.⁷³ La evolución de un puerto urbano y su *hinterland* no podría adjudicarse a un solo plano (político, institucional, económico, cultural, social) ni a una sola funcionalidad (logística,

⁷⁰ C. Ranély Verge-Dépré y L. Joncheray, “Dynamiques portuaires et de développement territorial dans le Bassin caraïbe : des trajectoires inégales et différenciées”, 2024.

⁷¹ Esther Peeren, Hanneke Stuit, Sarah Nuttall y Pamila Gupta, “Introduction: Conceptualizing Hinterlands”, en P. Gupta et al. (eds.), *Planetary Hinterlands, Palgrave Studies in Globalization, Culture and Society* (2024).

⁷² Theo Notteboom, Athanasios Pallis y Jean-Paul Rodrigue, *Port Economics, Management and Policy* (Abingdon-Oxford: Routledge, 2022).

⁷³ Bart Lambert y Lodewijk Sicking, “Counts, cities and commerce: a comparative study of the institutional foundations of international trade in late medieval Flanders, Holland and Zeeland”, *Continuity and Change* (2025): 1-35.

militar, fiscal, etc.) y en cambio se han identificado la relevancia de determinados factores articuladores o potenciadores de una dinámica de expansión, estancamiento o retroceso, favorecidos o no, según la elección del tiempo histórico, escalas espaciales, documentación y de antecedentes historiográficos disponibles.⁷⁴ Más aún, esta producción estaría indicando cuán limitadas pueden ser las conclusiones en un universo de problemáticas complejas como las que encierran las ciudades portuarias regionales sin su contextualización de los procesos globales y recurrir a estudios de caso para evitar generalizaciones.

Es auspicioso el diálogo disciplinar entre los estudiosos de la historia marítima y de los puertos. Equipos y redes “han soltado amarra” hacia proyectos de historia comparada a escalas mayores y en ese punto “se encuentran” con quienes, provenientes de otros intereses temáticos, frecuentan la historia global, y la historia conectada para participar en proyectos interdisciplinarios y transdisciplinarios que reconocen a las ciudades portuarias como articuladoras con el *foreland*, el *hinterland* y con lo local. Ámbito de las interfaces, la ciudad portuaria, es también una interfaz para el conocimiento de las problemáticas históricas que en el presente atañen a una ciudad con actividad portuaria. También implica “una reivindicación de la complejidad de los tiempos históricos y de la necesidad que tiene el historiador de entenderlos, comprender la distinta lógica que los rige y dotarse de herramientas teóricas y metodológicas para combinarlos y relacionarlos mutuamente acorde a la complejidad”.⁷⁵ Jo Guldi y David Armitag, en el “Manifiesto Por la Historia”, publicado en 2014, entendían que por ese camino la historia puede recuperar credibilidad y tener voz propia en los asuntos públicos en un mundo dominado por el corto plazo en todos los sentidos, y eso tiene consecuencias catastróficas para abordar de forma racional los grandes problemas estructurales que la humanidad tiene ante sí”.⁷⁶ Dichos autores señalan dos aspectos en especial que consideran “ejemplos notables de las nefastas consecuencias de la ausencia en el espacio público de un discurso histórico basado en el largo plazo”⁷⁷: las cuestiones medioambientales y los déficits de gobernanza y el aumento de la desigualdad aspectos que atañen a la mayoría de las regiones y ciudades portuarias de los cinco continentes, sin embargo, cada una de ellas presenta particularidades geográficas e históricas de larga duración. En tal sentido, la afirmación de Akhavan de que esa experiencia pretérita estaría demostrando “la necesidad de

⁷⁴ Jesús Ángel Solórzano Telechea, *Port Towns in the Middle Ages (1000-1500)*, Routledge Resources Online - Medieval Studies (2025).

⁷⁵ J. Pro, “Tiempos y temporalidades en Historia”, *Mélanges de la Casa de Velázquez* 48-2 (2018): 1.

⁷⁶ J. Pro, “Tiempos y temporalidades en Historia”, (2018): 1.

⁷⁷ J. Pro, “Tiempos y temporalidades en Historia”, (2018): 1.

nuevos conceptos y métodos para abordar el futuro” entre las dimensiones globales y locales de las ciudades y regiones portuarias, es muy acertada. En sintonía con las propuestas históricas de Braudel y Vilar y sugiere que a través del análisis cuantitativo del tráfico portuario o del crecimiento económico urbano combinado con la investigación cualitativa, se podría proceder “a la identificación de todas las áreas potenciales, oportunidades y conflictos entre el puerto y la ciudad”, empleando con tal propósito una especialización de los retos actuales a través de la cartografía (Akhavan, 2020, p. XII).⁷⁸

Es por todo esto que el análisis de las dinámicas históricas de las ciudades portuarias (acuáticas y secas) regionales y de las vías navegables, ocupa un rango prioritario en la propuesta del Núcleo CPR. Al apelar a la puesta en valor del patrimonio cultural portuario, promueve reflexiones sobre el paisaje socio político y productivo conformado por la actividad portuaria.⁷⁹ Las humanidades digitales presentan herramientas acordes a los tiempos que corren y la espacialización cartográfica es una de las principales herramientas exploradas. Su utilización también apunta a cooperar con la recuperación de aspectos identitarios considerados pertinentes a la tan necesaria gobernanza puerto-ciudad-región.

⁷⁸ Mina Akhavan, *Port Geography and Hinterland Development Dynamics. Insights from Major Port-cities of the Middle East* (Milán: Springer, 2020): XII.

⁷⁹ En el caso argentino, los recursos económicos destinados a la investigación científica y formación en la temática, a la formación, y en rescate y preservación de los documentos que atesoran la historia de los puertos, son completamente insuficientes e inadecuados a la trascendencia que la actividad marítima y fluvial ha tenido y sigue detentando en el desarrollo y la calidad de vida de sus habitantes.