

Intereses marítimos y fluviales

El conocimiento del patrimonio cultural portuario y marítimo. Una propuesta interdisciplinaria. La necesidad de identificar a sus actores

Miguel Ángel De Marco (h)¹ y Bruno Rohou²



Puerto de Santa Fe, Dique 2,
circa 1910.
Imagen Histarmar

- 1 Doctor en historia e Investigador Independiente del CONICET. Director del Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales del Idehesi Conicet. Miembro de la Academia Nacional de la Historia, la Academia del Mar, y de la Academia Browniana. Junto a Rohou coordina el proyecto "Les humanités numériques appliquées à l'étude comparative de l'impact urbain et régional de la modernisation technologique des ports d'eau profonde de France et d'Argentine" en el marco del proyecto de cooperación binacional entre Francia y Argentina ECOSUR A18D03, en el contexto del cual se escribe el presente artículo.
- 2 Doctor en Historia de la Ciencia y la Tecnología, trabajo en la evolución de los paisajes portuarios industriales de Brest (Francia), Rosario y Mar del Plata (Argentina). El objetivo de su tesis era de construir una historia comparativa de los puertos, proponer y validar nuevos métodos de trabajo en humanidades digitales. Para alcanzar estos objetivos, escribió una historia comparativa de los puertos considerados. Luego, desarrollo un modelo para la evolución de estos puertos llamado HST-PORT.

Uno de los principales interrogantes e inquietudes que parece dominar a la comunidad portuaria es cómo hacer posibles protocolos de convivencia entre la operatoria portuaria y las actividades propias de la ciudad. Una muy válida y necesaria pregunta.

Sin embargo, en nuestra opinión insuficiente porque apunta a los síntomas y no a las causas. Hay problemáticas profundas que abordar: ¿Cuál es el rol de los puertos, en la identidad, la integración y el desarrollo de sus respectivas naciones y regiones? ¿Puede una Nación cuyo origen y evolución se constituyó a partir de la dinámica portuaria prescindir de su identidad como tal portuaria?

Se puede afirmar que si es posible pero a un costo altísimo que se percibe de forma no inmediata pero tiene efectos de largo alcance y nefastas consecuencias: perpetuar las asimetrías de desarrollo y lo que es más grave, la pérdida de posibilidades de consensuar proyectos colectivos, con consensos y solidaridad.

Es el motivo de este artículo analizar las causas y las responsabilidades de la situación que ha conducido y favorece el conflicto entre los puertos, las ciudades, y las regiones pero si la oportunidad de compartir resultados de una investigación interdisciplinar tendiente a estudiar la incidencia de pertenencia identitaria como interfaz de puertos, ciudades y regiones, entendidas como sistemas cada uno en sí mismo.

Más allá de las instalaciones portuarias

El patrimonio cultural de los puertos trasciende el ámbito de las instalaciones portuarias y su entorno. Trasciende a la ciudad, a su región terrestre (el “*hinterland*”) y a la región de influencia lejana de ultramar (“*foreland*”). El patrimonio cultural de los puertos está en todos estos sistemas con los que convive.

Por eso, la puesta en valor y refuncionalización de las áreas históricas en desuso dentro de las instalaciones portuarias implica solo un aspecto de la problemática. Lejos se estaría de involucrar a la ciudadanía con su pasado de ciudad portuaria, su presente y futuro si se limitara a ello. Es precisamente la capacidad de involucrar a los actores sociales en la reconstrucción de la



Rosario. Clavado de los pilotes de quebracho, en el embarcadero, a fines del siglo XIX
Imagen: arnoldogualino.blogspot.com

identidad portuaria una condición indispensable para el ejercicio de una gobernanza ciudad puerto sustentable.

Entonces es comprobable que el conocimiento de la identidad portuaria no es “un gasto” sino un “valor agregado a la actividad portuaria” porque es un puente de integración y comunicación en doble mano... porque no sólo integra al puerto con la ciudad, sino que integra y cohesiona a la comunidad portuaria entre sí.

De eso se trata, y es ese el perfil característico que hemos adoptado en el Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales que con un marcado perfil federal tiene su sede está en Rosario y realiza sus coloquios de patrimonios portuarios en distintas ciudades del país, convocando a los universitarios

Algunos de nuestros integrantes se dedican exclusivamente a la investigación, otros a la docencia y otros a la transmisión, difusión y conservación del patrimonio. Investigación, docencia y difusión tienen por destino contribuir al desarrollo integral de nuestras comunidades.

En una reunión internacional de especialistas que organizamos en Rosario en el año 2015, se llegó a la conclusión que las ciudades portuarias de la Argentina y América del sur enfrentaban un mismo desafío:

a- Revertir la pérdida de la identidad portuaria que le dio origen.

- b- Debilidad en los procesos de integración ciudad puerto, alejándose la sociedad de la problemática, entendiéndola como algo ajena.
- c- Ausencia de una política federal de preservación y puesta en valor, difusión y comunicación del patrimonio histórico de los puertos provinciales, locales, nacionales, públicos y privados.

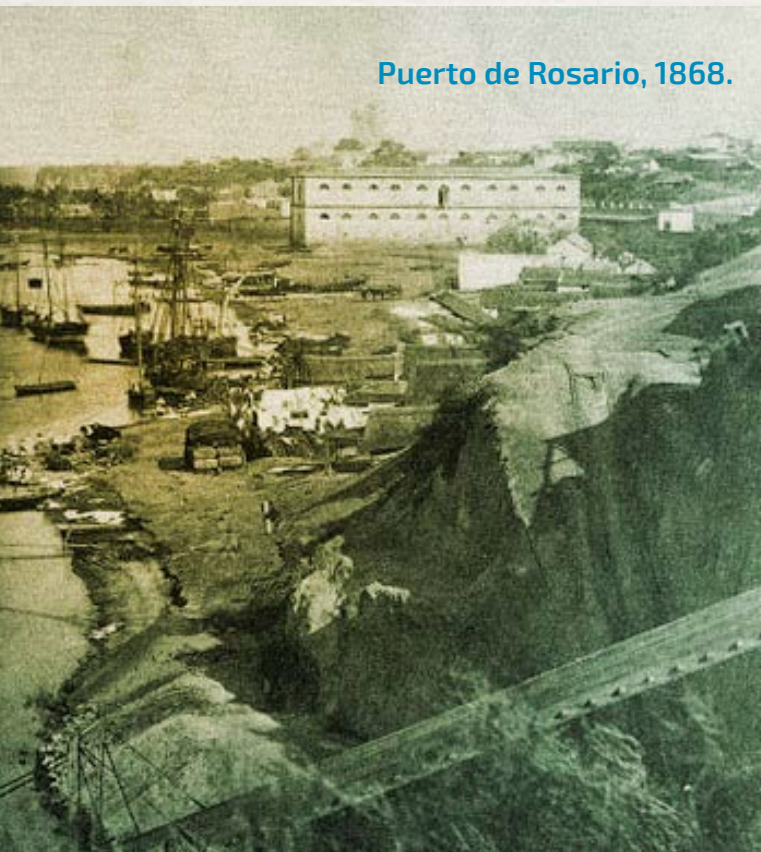
A juzgar por los análisis efectuados por los integrantes de este Núcleo en los puertos de sus respectivas ciudades el principal desafío reside en preservar y conservar la documentación histórica: mapas, planos, legajos, expedientes, etc. que aún no se encuentran en un conveniente estado de conservación y que tampoco iniciaron un proceso de digitalización.

Otro factor comprobable es la dispersión de esa documentación, dentro y fuera de las instalaciones portuarias. Como reflejo de los avatares de la vida institucional argentina un determinado fondo documental formó en un principio parte de un área ministerial, luego de otra, o de otras, o de un organismo que luego fue desarticulado o y fueron trasladado a centenares de kilómetros de su punto de origen, para ser concentradas en depósitos o simplemente piezas que no están adaptadas para la correcta preservación. En casos, dichos fondos pasaron a integrar parte del patrimonio de un museo o archivo de jurisdicción nacional, provincial y municipal, lo que no significó de por sí tener garantizada su supervivencia y consulta.

Dispersión y dificultades para su conservación y consulta, son entonces los aspectos que hicieron que el Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales arribase a la conclusión que debía trabajarse en procura de contar una estrategia de preservación digital en la materia, que además pensara en un lenguaje informático común para los distintos puertos, facilitándose análisis comparados.

A través uno de los autores de este artículo, el doctor Rohou, se avanzó en acciones de cooperación con el Centro “Francois Vieté” de la Universidad de Bretaña Occidental con sede en Brest, Francia, que ya venían trabajando en la utilización de herramientas digitales y un sistema informático que pudiera ordenar, clasificar y potenciar la búsqueda de los documentos que se fueran identificando y rescatando. Data la trascendencia de la temática es que se accedió en 2018 al apoyo de un proyecto de cooperación internacional entre Francia y Argentina denominado ECOS Sud, y que generó múltiples resultados.

Puerto de Rosario, 1868.



Hoy podemos decir que somos un equipo internacional franco argentino que a través de diversas actividades tenemos como prioridad elaborar un sistema de procesamiento de información informática que pueda ser puesto al servicio de la comunidad portuaria y marítima argentina.

Políticas de estas características requieren para desarrollarse una marcada aspiración “interdisciplinar” e “interinstitucional”, factores claves para poner en valor el patrimonio portuario y marítimo.

Sin recursos económicos específicos como para realizar los viajes

requeridos por la vastedad del territorio nacional adoptamos una forma de cooperación en red. Cada uno de los integrantes del Núcleo, desde su disciplina, su especialidad, su rol institucional (dentro y fuera de la comunidad portuaria) colabora y hace su aporte teórico, preferentemente en relación con su ciudad puerto de pertenencia. El Núcleo está integrado por geógrafos, economistas, historiadores, arquitectos, físicos, ingenieros, sociólogos, economistas, etc. y esto se explica por la complejidad propia del tema estudiado.

Una vez comprendido el primer punto: el patrimonio portuario excede la problemática portuaria y lo acontecido en sus instalaciones, corresponde detectar aquellos espacios que ofrecen mayores posibilidades para el diálogo, y Cooperación.

Un desafío que debe contar como principal aliado la participación ciudadana motivada por instancias de resignificación identitaria, bajo el signo de la pluralidad y el consenso. La ciudad portuaria es precisamente una construcción comunicacional generadora de relacionamientos culturales diversos.

En el año 2010, la Organización Europea de Puertos aprobó un “Código de buenas prácticas para la integración social” de los mismos, afirmando que



“La experiencia del puerto comienza en la ciudad”, con la creación de centros dedicados específicamente a reflexionar sobre los puertos, o a través de instituciones culturales como museos o espacios expositivos, y desde allí se podría atraer los visitantes hacia el puerto.

Concentraciones urbanas como Buenos Aires, Mar del Plata, Campana, San Nicolás, Rosario, Santa Fe, Paraná, Corrientes, Concepción del Uruguay, por ejemplo, con sus respectivas áreas metropolitanas, ofrecen un campo propicio en tal sentido. Ellas son cuna de instituciones de la sociedad civil, de las más variadas índoles, que fueron a su vez matrices de otros procesos de distribución de flujos.

Tomemos por ejemplo las instancias de la participación política ciudadana en los puertos. La creación y puesta en funciones del Ente Administrador del Puerto de Rosario (ENAPRO), en 1994, implicó la descentralización de la actividad portuaria por primera vez en la historia, librándola de la tutela del gobierno nacional y abriendo la posibilidad de que las “fuerzas vivas” de la ciudad intervinieran en la suerte de su puerto, fue decisivo en la profunda transformación que experimentó el “*waterfront*” local en los últimos veinticinco años.

Instancias donde además en Rosario el gobierno municipal y el Concejo Municipal, desde la recuperación de la democracia pero en especial desde las reformas de los 90 del siglo XX, bregó porque los terrenos ferroviarios desafec-



Puerto de Santa Fe hacia 1900. Imagen Histarmar

tados sobre la ribera pasaran a la Municipalidad para reconciliar los intereses urbanos con el uso del río. Adoptemos el criterio de los recursos de la producción. La región de Rosario, tradicional punto de embarque de la producción cerealera argentina motivó el surgimiento de instituciones con un pasado centenario en la lucha por los intereses regionales, por ejemplo, la necesidad de mantener navegable y en profundidad el río Paraná. Se a esto le sumamos otra área de interfaces: por ejemplo, la vinculada con educación, la generación de recursos técnicos, de oficios, especialidades, universitarios para el abordaje de estas problemáticas: formaron profesionales ingenieros, arquitectos urbanistas, que participaron del proceso de refuncionalización del frente rosarino.

Estas instancias de comunicación e interacción contribuyeron a que desde la ciudad se recuperaran las instalaciones portuarias en desuso recuperadas para el uso público, a través de centros culturales, recreativos, y deportivos. El acceso de los ciudadanos a la ribera del colosal río Paraná fue el primer paso.

Nosotros hemos iniciado un proceso de resignificación de la identidad portuaria que requiere de políticas activas tendientes a que las ciudades dispongan de los contenidos históricos necesarios para reencontrarse con sus raíces portuarias fundacionales.

Queda muchísimo para hacer también “puertas hacia adentro” del puerto. Estamos concientizando a distintos actores portuarios que invertir en la preservación documental de los puertos, y de los diversos elementos que

hacen a su patrimonio cultural es una inversión necesaria, y el camino más apropiado para una integración puerto ciudad y región sostenible porque partirá de un ejercicio identitario conjunto.

La ausencia de una legislación nacional de preservación del patrimonio histórico portuario y de las vías navegables no favorece la tarea. Por eso el Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales se dispuso a generar instancias que contribuyan a generar espacios de camaraderías y solidaridad como los coloquios, o invitando a proyectos inclusivos.

Los hechos indican que muchos colegas trabajan en soledad y sin el necesario presupuesto en la tarea de concientizar sobre el valor cultural de los puertos.

Estamos convencidos de que dada la magnitud y trascendencia de la documentación y bienes históricos que atesoran los puertos argentinos, es necesario la conformación de un frente institucional lo más completo y diverso, donde cada uno preste su colaboración, su orientación y especialidad. Por eso estamos especialmente agradecidos a la Revista “Del Mar” y al Instituto Nacional Browniano por la posibilidad de compartir estas inquietudes.

Las universidades, las academias, los institutos de formación, los operadores portuarios, los investigadores, los especialistas, los técnicos, los diversos actores de la comunidad portuaria, con el poderoso concurso de la prensa especializada están por lo tanto llamadas a la común tarea de darle a los argentinos lo que por derecho le corresponde: La posibilidad de reencontrarse con su identidad portuaria y marítima.

Así como es común escuchar de los asistentes a las conferencias públicas organizadas de que “no se reconocen habitantes de una ciudad portuaria por no tener acceso directo a la rivera”, siendo la actividad portuaria en este caso una barrera y no un puente, por extensión podría decirse que muchos de los que no



Puerto de Rosario.

perciben como integrantes de una nación marítima y fluvial es porque quizás para este fin, los puertos también han sido “murallas” y no “puentes” hacia la ribera. Es “la ribera” y “lo ribereño” una cátedra a cielo abierto para que la población en general pueda sentir próximo los intereses portuarios y marítimos.

El modelo informático

El objetivo del proyecto elaborado en función del Ecos Sud en cuestión es producir estudios históricos comparativos para promover la conservación y la mejora de los paisajes culturales portuarios en el marco de la ciencia participativa. Es por eso que el director argentino del proyecto visitó las instalaciones del Centro Europeo de Realidad Virtual (CERV), en la ciudad de Brest, en las que se ha desarrollado la plataforma “Arches” y la reproducción en 3D del “mazo pilón”. Asistió a demostraciones de modelado técnico de objetos en 3D y le fue presentada la plataforma tecnológica “Arches”, que permite producir formas a partir de la ontología (se define por tal al intento de formular un exhaustivo y riguroso esquema conceptual dentro de un software informático) RCP desarrollada a partir del modelo teórico. Estos datos son capturados por los historiadores. Una vez que la ontología está poblada, el informático y el historiador desarrollan puede consultarla para buscar resultados. Desde el punto de vista informático, “Arches” es fácil de utilizar, pero se han observado algunas limitaciones: se encuentra en fase de prueba y no está suficientemente desarrollado a nivel del CERV para el procesamiento de información en gran escala. Su disponibilidad en un servidor no será operacional a corto plazo.

Tras la visita esa visita a Bretaña, los equipos franceses y argentinos trabajaron en la búsqueda de una solución tecnológica que permitiera poblar la ontología RCP a partir de ahora con datos de formularios orientados a los propósitos de estudiar la relación Ciudad Puerto y Región y su incidencia en la formación de instancias de identidad histórica y gobernanza.

Finalmente se eligió una solución tecnológica muy simple para la producción de formularios.³ Para describir una relación ciudad-portuaria-re-

3 Esta solución permite reunir datos históricos que luego se utilizan para poblar la ontología de la

gión, se propone estudiar las relaciones que existen entre los actores, los artefactos y los canales de intercambio. La plataforma fue entonces adaptada por el equipo integrado por Gustavo Chalier y Miguel De Marco (h) por el lado argentino, y Bruno Rohou por el lado francés.

De hecho, la forma está diseñada para permitir el poblamiento semiautomático de la ontología. Inicialmente, el estudio sólo concierne a los agentes institucionales con una forma de 152 preguntas hasta la fecha. Esta forma está organizada en seis partes:

- ▶ descripción del actor
- ▶ su integración en la dinámica ciudad-puerto-región
- ▶ actor institucional y canales de intercambio
- ▶ y la construcción de la identidad, el desarrollo y la gobernanza
- ▶ actor y las actividades que lleva a cabo
- ▶ y su red de actores

El investigador completa cada pregunta con sus respuestas (. Pone también las fuentes de sus repuestas (archivos, artículos, etc.). El legajo tiene hasta ahora 152 preguntas.

Cada historiador completa el formulario y de manera “semi-automática”, el especialista en humanidades digitales transforma estos datos en el formato “OWL”. Lo que da mucho interés a este formato es que permite compilar una gran cantidad de datos y permitir de interrogarles.⁴

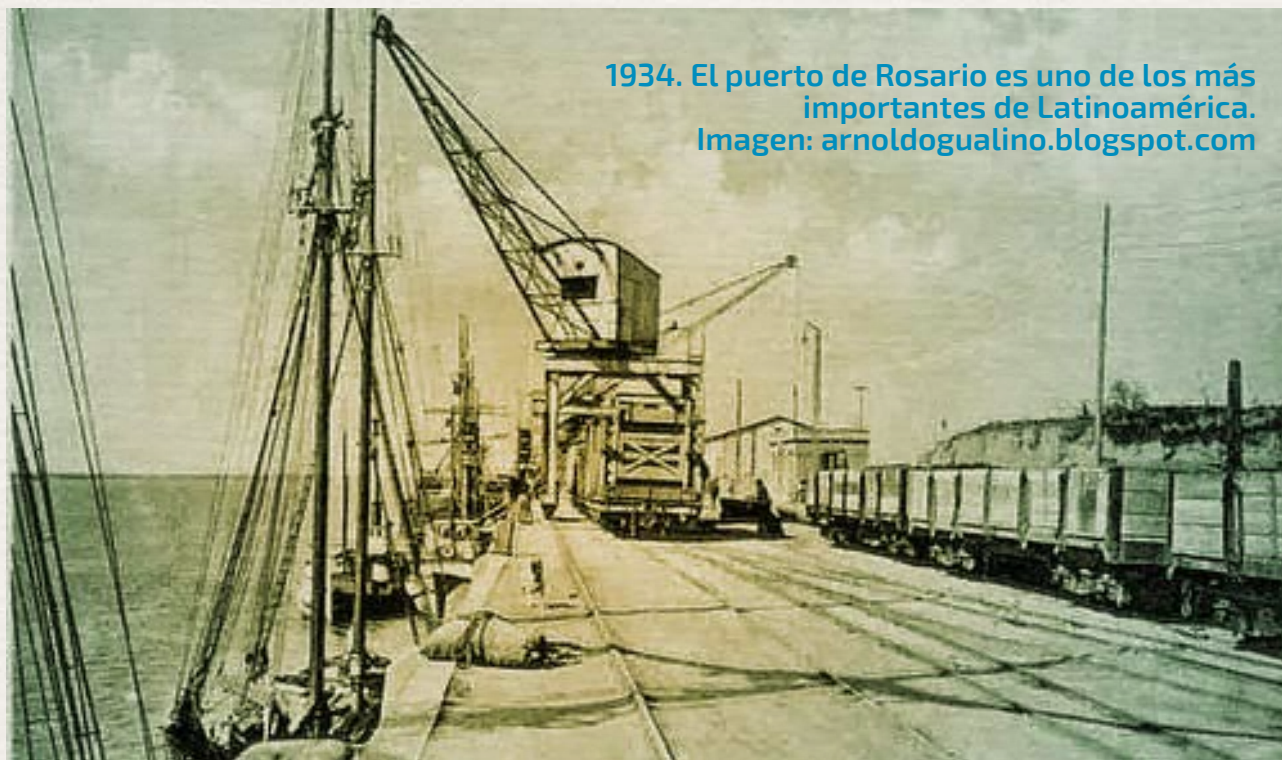
Con estos ejemplos se pretende demostrar que se pueden consultar los datos de manera muy precisa y extraer referencias que permiten al historiador obtener datos de calidad. En el caso de un trabajo colaborativo, esta herramienta es una solución para “hacer dialogar” los datos provenientes de distintos repositorios documentales y disciplinas.

Cada respuesta tiene su origen, lo que debería permitir construir una biblioteca digital interactiva para los investigadores.

En el año 2020 se realizó la primera campaña de recolección de datos.

RCP, escrita en lenguaje OWL (Ontology Web Language). La ontología RCP se importa entonces en el software “Protege”, desarrollado por la Universidad de Stanford, que permite entonces que las consultas se escriban en el lenguaje SPARQL (SPARQL Protocol and RDF Query Language)

4 Estas preguntas se escriben en el lenguaje SPARQL.



Con solicitudes específicas elaboradas por historiadores y escritas en SPARQL por especialistas en informática, los dos grupos de investigación producirán conocimientos históricos de manera comparativa para comprender mejor la importancia de la identidad en la integración ciudad-puerto y en el desarrollo sostenible de los puertos bretones y argentinos, y para promover la conservación y la mejora de los paisajes culturales portuarios.

La importancia de identificar actores institucionales

Desde una visión provenientes de la sociología y las ciencias políticas, uno de los integrantes del equipo argentino, el doctor José Luis Jofré se ha considerado de suma importancia: el “evento inaugural” que habilita la emergencia de una CPR (Ciudad Portuaria Regional); la “densidad institucional” como indicador síntesis de los procesos de generación de identidad y desarrollo, vinculado a la creación y consolidación de una red de instituciones educativas, sanitarias, sindicales, deportivas, etc., afines al puerto; la “conectividad” remarcando la multimodalidad (vial, ferroviaria, fluvial, marítima); la “capacidad de generar empleos directos” vinculados con la actividad portuaria; la conformación de su “hinterland”, destacando los empleos indirectos de las cadenas de valor asistidas por la CPR, con indicadores

concretos, tales como las toneladas de mercaderías aduanizadas o los dólares exportados e importados vía esa CPR.

Es importante subrayar que además de generar saber científico, el efecto de la reflexión sobre el valor de la preservación del patrimonio portuario y de las acciones sobrevenidas para asegurarlo, se procura a través del sistema relevar, vincular y confeccionar un amplio repertorio de actores institucionales comprometidos con la protección del conjunto de bienes culturales y huellas de la intervención humana en los espacios urbano-portuarios y la convergencia de los diferentes sectores, colectivos todos que comparten el común interés por el desenvolvimiento integrado de las regiones y los puertos. De allí el empeño en un estudio exhaustivo sobre un repertorio de descriptores.

Asimismo se ha continuado abrevando en un caudal teórico que vincula transversalmente aportes encuadrados en los temas navales, marítimos, fluviales, portuarios, tecnológicos, económicos, políticos, sociales, culturales, urbanísticos, logísticos, antropológicos, arqueológicos, museológicos y de las relaciones internacionales, entre otros. Los descriptores provenientes de cada disciplina a través de una ontología informática pueden proveer resultados a través de interfaces y descriptores, lo que surge como necesario ante la complejidad que encierran el sistema ciudad-puerto y región.

Herramientas digitales para los agentes de las zonas portuarias

El otro gran eje de trabajo de este proyecto pasa por colaborar con 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 equipo argentino recibió del francés conocimientos para experimentar recreaciones virtuales interactivas, tomando por ejemplo el funcionamiento de maquinarias utilizadas para la construcción de barcos y que pueden extenderse a otros productos industriales.

A pesar del corto tiempo transcurrido en la ejecución de este proyecto se observa que se podido despertar en los funcionarios del área la inquie-



Puerto de Santa Fe hacia 1900.
Imagen Histarmar

tud por prestar su colaboración comprendiendo las posibilidades del mismo para contribuir a una gobernanza ciudad puerto región sustentable de sensible impacto en la Argentina.

Reflexión final

El Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales está persuadido, por la experiencia de sus integrantes, acerca de la necesidad de que este tipo de investigación no quede constreñida al ámbito científico, porque necesariamente requiere del concurso de los actores de la comunidad portuaria. Al efecto se han realizado actividades de extensión conjunta con autoridades portuarias en las ciudades de Rosario, Buenos Aires, Mar del Plata, y Bahía Blanca, y se ha presentado en 2018 esta iniciativa frente a la reunión plenaria convocada por el Consejo Portuario Argentino.

El relevamiento de los actores de las ciudades portuarias es el primer paso en esta campaña, y a través de esta prestigiosa “Revista del Mar”, queremos convocar a investigadores, profesores, maestros, especialistas, agentes

culturales y estudiantes interesados en la preservación del patrimonio portuario y naval, sumarse a la tarea de identificar a los actores institucionales e individuales, colaborando con los formularios aquí presentados, con el asesoramiento del personal especializado del Núcleo, a cargo de la tarea.

Un paso trascendente hacia la formación de una auténtica comunidad portuaria y marítima es el conocimiento de las partes que la integran. Completar los legajos también es una forma de darse a conocer.

A tal efecto los invitamos a visitar y a comunicarse con nosotros a través del blog: <https://ciudadport.hypotheses.org/> o la página de Facebook, Foro de Ciudades Portuarias Regionales.

Seguidamente, en la bibliografía, se enumeran los trabajos teóricos elaborados por los integrantes del equipo al respecto.⁵

5 En tanto se encuentran en prensa: -Gustavo Chalier, Bruno Rohou. "Los cajones de la memoria: testimonio físico de la construcción del puerto de Arroyo Pareja". IV Coloquio Internacional Franco Argentino sobre Patrimonio Cultural Portuario, Jul 2019, Buenos Aires, Argentina. hal-02904083 . Présentés lors du colloque de Bahia Blanca et publiés par la suite dans la revue *Ediuns* (éditorial de l'Universidad Nacional del Sur).

Gustavo Chalier, Bruno Rohou. "La forme de radoub, un élément de périodisation de l'histoire des paysages culturels portuaires. Exemples de Brest (France) et de Bahia Blanca (Argentine)". V Coloquio Internacional Franco Argentino sobre Patrimonio Cultural Portuario, Octubre 2020, Bahia Blanca, Argentina.

Helen Mair Rawsthorne, Nathan Godet, Miguel Ángel De Marco (h). "Transferencia de conocimientos hidrográficos entre Francia y Argentina en la construcción de paisajes marítimos y portuarios". V Coloquio Internacional Franco Argentino sobre Patrimonio Cultural Portuario, octubre 2020, Bahia Blanca, Argentina.

Marie Morgane Abiven, Gustavo Alves, Gustavo Chalier, Analía Conte, Fabiana De Laurentis, Miguel De Marco(h), Serge Garlatti, Fernanda Gazzo, Nathan Godet, José Luis Jofré, Alicia Martín, Viviana Mettifofo, Rosana Obregon, Bruno Rohou, Helen Rawsthorne, and Marcelo Weissel. "Transferencia de conocimientos hidrográficos entre Francia y Argentina en la construcción de paisajes marítimos y portuarios". V Coloquio Internacional Franco Argentino sobre Patrimonio Cultural Portuario, octubre 2020, Bahía Blanca, Argentina.

En el marco del IV Coloquio Internacional Franco Argentino realizado en La Boca, Buenos Aires, y organizado por el Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales, el Centro "Francois Vieté" de la Universidad de Brest Occidental, los miembros de este proyecto presentaron las siguientes ponencias:

Gustavo Chalier: "Los cajones de la memoria: testimonio físico de la construcción del puerto de Arroyo Pareja".

José Luis Jofré: "El modelo ANY-ARTEFACT para el estudio de Puertos Secos. El caso de la CPR Palmira", Mendoza.

Miguel A. De Marco (h): "El conocimiento del patrimonio cultural portuario, condición indispensable al ejercicio de una gobernancia ciudad puerto sustentable".

Miguel A. De Marco (h): "Una revalorización de las dimensiones del complejo portuario de Rosario y sus actores a través de fotografías, mapas y planos de época".

Miguel Ángel De Marco (h) y Bruno Rohou: "Presentación del Proyecto ECOSUD: Las humanidades

Bibliografía

"Paisajes portuarios en la integración puerto y ciudad", Actas del IV Coloquio internacional sobre patrimonio cultural portuario", Buenos Aires, 10 y 11 de julio de 2019, Editado por el Museo Benito Quinquela Martín y el Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales Idehesi-Conicet, (2019-En edición por dicho museo dependiente del gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y se ha recibido la invitación para publicarla en la revista del CVF en Brest).

Les ports «français» en Argentine pendant la première mondialisation: des rivages entre la Pampa et l'Europe», por Bruno Rohou, Miguel de Marco, Gustavo Chalier, y Martin Petersen en revista número spécial des Cahiers François Viète, vol. III, n°8, «Rivages & Horizons Techniques» (2019-Entregado para su edición)

Rohou, Bruno, De Marco, Miguel Ángel (h) y Chalier, Gustavo: "Les ingénieurs français dans la construction des ports argentins au début du XXème siècle", en Actes III Colloque francophone sur l'Histoire de la construction, organizado por la École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes (en prensa).

Rohou, Bruno, De Marco, Miguel, Chalier, Gustavo, Petersen, Martín, Laubé, Sylvain y Garlatti, Serge: "Aportes para una historia portuaria comparada. "Puertos franceses" en Argentina", en Revista de Obras Públicas: Órgano profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos, N° 3609, 2019, pp. 26-31 (ISSN 0034-8619).

Chalier, Gustavo: Punta Alta, polo de inversiones francesas en el territorio bonaerense: el Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano y el Puerto comercial de Arroyo Pareja, en XVII Congreso de historia de los Pueblos de la Provincia de Buenos Aires, organizado por el Archivo Histórico "Dr. Ricardo Levene", Ministerio de Gestión Cultural de la Provincia de Buenos Aires y la Municipalidad de Trenque Lauquen (Trenque Lauquen. 25 y 26 de abril de 2019).

Rohou Bruno, Miguel De Marco, Gustavo Chalier, et Martin Petersen. «Modernisation de rivages techniques entre l'Argentine et la France : les ports de Rosario, Arroyo Pareja, Mar del Plata et Quequén (1900-1930) ». Édité par Ronei Clecio Mocellin et Pierre Teissier. Cahiers François Viète III.8 (Rivages et horizons techniques des mondes atlantiques au vingtième siècle) (2020)

digitales aplicadas al estudio comparado del impacto urbano y regional de la modernización tecnológica de los puertos de ultramar de Francia y Argentina".

Gustavo Gabriel Alves: "Las ciudades portuarias regionales y su vinculación con el comercio internacional: la ciudad de Campana como caso testigo".

Fabiana De Laurentis,"De Villa Balnearia a Ciudad Turística: La Mar del Plata de 1930", Mar del Plata, Miguel Ángel De Marco (h) y Viviana Mettifogo, "El valor histórico patrimonial y turístico de los puertos argentinos. La propuesta del Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales aplicada al puerto de Rosario", en el XXXIX Encuentro de Geohistoria Regional, Mesa Temática N. 11, Ituzaingó, Corrientes, Argentina, septiembre 2019.

Miguel De Marco (h) y Viviana Mettifogo: "Memorias del puerto contemporáneo. Trabajadores y navegantes del río". Recopilación de testimonios orales que permiten reconstruir la identidad portuaria de Rosario en los últimos cincuenta años, en el Conversatorio Tardes con Historia, en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario, agosto de 2019.

Miguel De Marco (h) y Marcelo Weissel: "Significación de la puesta en valor del patrimonio portuario. Sus relaciones con las ciudades de enclave ante los desafíos económicos, políticos y culturales del presente", en el II Encuentro Seminario de Cultura Portuaria Ontologías Patrimoniales para pensar las relaciones puerto y la ciudad. Opiniones de dos ciudades portuarias: Bahía y Puerto de la Habana, Cuba; y Rosario, Argentina, Universidad Maimónides, Buenos Aires, agosto de 2019.