

**EL MODELO ANY-
ARTEFACT PARA
EL ESTUDIO DE
LAS CIUDADES
PORTUARIAS
REGIONALES.
EL CASO DE LA
CIUDAD FERRO-
PORTUARIA
DE PALMIRA,
MENDOZA, REP.
ARGENTINA**

JOSÉ LUIS JOFRÉ

El modelo ANY-ARTEFACT para el estudio de las Ciudades Portuarias Regionales. El caso de la Ciudad ferro-portuaria de Palmira, Mendoza, Rep. Argentina

José Luis Jofré¹

Resumen

Esta ponencia se propone un estudio exploratorio, que habilite el diseño de un programa de investigación multidisciplinario, sobre los puertos en su dimensión urbana y regional, como ordenadores y generadores de identidad y desarrollo, tal como lo concibe el Núcleo de Estudios Históricos de las Ciudades Portuarias Regionales, del IDEHESI-CONICET, Argentina.

Para dar cuenta de los nexos entre la dimensión urbana y rural de los puertos y la generación de identidad y desarrollo, hemos escogido la estrategia metodológica que tiene como eje al estudio de caso histórico. Así, nos ocuparemos del aporte del ferro-carril en la consolidación del Ciudad Portuaria Regional Mendoza y su devenir en la historia reciente, haciendo foco en la Ciudad de Palmira, centro logístico por excelencia desde 1885, cuando el tren sustituyó el transporte por carretas conformando una fuerte identidad ferroviaria regional. Con ello obtendremos profundidad explicativa en el encadenamiento de eventos y procesos analizados.

Partiendo de las cinco fases principales para describir el ciclo de vida de un artefacto, que sugiere el modelo ANY-ARTEFACT, como encuadre teórico general, pondremos bajo la lupa la historia ferroviaria palmirense, procurando obtener criterios comparables en clave histórica con otros puertos secos de la región y el mundo, así como señalar los desafíos del modelo ANY-ARTEFACT para conmensurar diferencias y similitudes entre puertos fluviales, marítimos y terrestres, por un lado y, la posibilidad de construir indicadores válidos que den cuenta de la evolución de las Ciudades Portuarias Regionales, por otro lado.

Palabras claves: humanidades digitales, Ciudad de Palmira, ciudad ferro-portuaria, puerto seco

Abstract

This paper proposes an exploratory study, which enables the design of a multidisciplinary research program, on ports in their urban and regional dimension, as computers and generators of identity and development, as conceived by the Núcleo de Estudios Históricos de las Ciudades Portuarias Regionales, from IDEHESI-CONICET, Argentine.

In order to account for the links between the urban and rural dimensions of the ports and the generation of identity and development, we have chosen the methodological strategy based on the historical case study. Thus, we will deal with the contribution of the railroad in the consolidation of the Mendoza Regional Port City and its evolution in recent history, focusing on the City of Palmira, a logistics center for excellence since 1885, when the train replaced transport by wagons forming a strong regional railway identity. With this we will obtain explanatory depth in the chain of events and processes analyzed.

¹ Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales, IDEHESI-UNCuyo, Argentina. Correo: jofrejoseluis7@gmail.com

Starting from the five main phases to describe the life cycle of an artifact, suggested by the ANY-ARTEFACT model, as a general theoretical framework, we will put the railroad history of Palma under the magnifying glass, trying to obtain comparable criteria in historical key with other dry ports in the region and the world, as well as pointing out the challenges of the ANY-ARTEFACT model to commensurate differences and similarities between river, sea and land ports, on the one hand, and the possibility of constructing valid indicators that account for the evolution of the Regional Port Cities, on the other hand.

Keyword: digital humanities, City of Palmira, rail port city, dry port

1. Presentación

La extensa geografía latinoamericana en general y la que contiene al Cono Sur en particular, tiene en la cordillera de Los Andes un desafío para la integración operativa de los puertos marítimos del Atlántico y el Pacífico. Desde el Estrecho de Magallanes (explorado por primera vez en 1520) hasta el Canal de Panamá (inaugurado al tráfico interoceánico en 1914), no hay vinculación geográfica más importante que la conformada por el gran espacio denominado Corredor Bioceánico Central (CBC).

Un repaso ligero del CBC supondría que su importancia radica en la conexión de los puertos, o más precisamente, de las Ciudades Portuarias Regionales (CPR) de las costas del Pacífico y aquellas situadas en las costas del Atlántico. No obstante, una aproximación más aguda sugiere que, entre estos dos extremos existen un rosario de zonas de interface terrestres que cumplen con las mismas características de la CPR, siendo el caso de la CPR Mendoza uno de los Puertos Secos más importantes del CBC.

La configuración del CBC, desde la época de la colonia, significó una profunda transformación infraestructurales del paisaje circundante consistente en, la consolidación de caminos en pampas desoladas, el establecimiento de postas para la asistencia a los viajeros, los animales de tiro y a los medios de transporte, la construcciones de muelles para atravesar ríos usando improvisadas barcazas, puentes para cruzar hondas quebradas y hasta túneles para traspasar una de las cordilleras más altas del mundo.

Las excursiones de los exploradores europeos Tadeo HAENKE (1943) y Samuel HAIGH (1988) en la época colonial son ricas en relatos y cuadros del paisaje de la época, mencionamos algunas recuperadas por José Sovarzo:

“En particular la ruta que conectaba a Río de la Plata con el reino de Chile recorría una delgada línea que limitaba al sur con el espacio no dominado por los hispanos-criollos. Este camino de frontera irremediamente presenta tanto la peligrosidad del abordaje de cualquier excursión indígena en cualquier punto de la misma (asimismo la posibilidad cierta de realizar pequeños intercambios), como también la eventualidad cierta de experimentar en este tránsito considerables pérdidas”. (SOVARZO, 2014)

“Roturas diversas de las carretas, muerte de los animales, vadeo de arroyos y ríos dependiendo de su crecida por lluvias y deshielos, incursiones indígenas, enfermedades varias y hasta la pelea entre los propios fleteros y su personal representaban obstáculos habituales que debían sobrellevar comerciantes y transportistas en el camino”. (SOVARZO, 2014)

Actualmente, en ese gran espacio se suman y complementan redes camineras, sistemas ferroviarios y ríos navegables. El paso cordillerano Cristo Redentor, encuentro del sistema de la Ruta Argentina N° 7 y de la Chilena N° 60, es la histórica, actual y operable vinculación de un gigantesco espacio económico que en algunos aspectos examinaremos en esta ponencia, pero nos focalizaremos en un estudio exploratorio del aporte del ferrocarril en la consolidación del Ciudad Portuaria Regional Mendoza y su devenir en la historia reciente, haciendo foco en la Ciudad de Palmira, centro ferroviario por excelencia desde 1885, cuando llegó el tren a Mendoza.

2. Palmira, nudo ferroviario del Oeste argentino

El arribo del ferrocarril a la provincia de Mendoza produjo un efecto paradójico en el devenir de la Ciudad Portuaria, por un lado, reemplazó radicalmente los medios coloniales de transporte de mercaderías y la economía de los pueblos estructurados en su entorno, erigiendo al tren en el gestor de la conformación y la organización del territorio argentino y consolidando la función portuaria de esta provincia en el oeste argentino; no obstante, por otro lado, toda la economía mendocina colonial y de los cincuenta años posteriores a las guerras por la independencia se estructuraba en función del rol logístico y de interface en el corredor bioceánico, la llegada del ferrocarril alteró sustancialmente esta estructura, instituyéndose una sociedad agroindustrial y reservando una identidad ferro-portuaria en espacios muy acotados.

Las redes ferroviarias que surcan la provincia de Mendoza en estos momentos están en su mayoría inactivas a pesar de que son realmente densas. Históricamente existieron dos localidades mendocinas que hacían las veces de nudos ferroviarios centrales del FFCC Gral. San Martín, donde concurrían todos los ramales de la zona, el distrito sanrafaelino de Monte Comán al sur del territorio provincial (hoy inactivo), y el distrito sanmartiniano de Palmira en el norte (con una actividad menguada), pero con el potencial de erigirse en puerto en el interior y una plataforma de operaciones logísticas, que proporciona servicios portuarios internacionales convenientes y eficientes para el desarrollo económico de las economías regionales.

LA TRAZA COMPLETA



Traza del FFCC Gral. San Martín. Fuente: Diario los Andes 18/05/2017

<https://www.losandes.com.ar/article/macri-acordo-reconstruir-las-vias-del-ferrocarril-san-martin>

3. Puerto seco

Las interacciones de agentes públicos y privados en torno al comercio internacional, dibujan los contornos de un objeto teórico clave en esta ponencia, que es la definición de puerto, para lo cual nos regiremos por la conceptualización de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo: “Los puertos son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no sólo infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y, especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada”. (RÚA COSTA; 2006: 2)

Así entendido, el puerto constituye el punto de enlace entre dos, o más, sistemas socioeconómicos diferentes, cada uno con sus relaciones sociales y de producción particulares. Constituye también, el punto de paso obligado, según los regímenes regulatorios establecidos, de todo el comercio exterior.

Esta definición integral de puerto remite a otra noción de suma utilidad en esta ponencia que es la de “Ciudades Portuarias Regionales” (CPR). Esta noción, le otorga orden e identidad a las Ciudades que hacen las veces de interfaz logística. Las CPR son en sí mismas estructuras sociales complejas que condicionan su evolución y que a su vez son modificadas por transferencias político-ideológicas y socioeconómicas y por la circulación cultural que se verifica en el devenir histórico. Su conocimiento no puede alcanzarse desde un enfoque disciplinar aislado, sino a través de abordajes interdisciplinarios, que consideren “zonas fronteras” entre los campos disciplinares, así como desplazamientos por distintos niveles de análisis y que permitan la renovación de planteos tradicionales en torno al estudio de la problemática portuarias. (DE MARCO, Miguel y otros, 2018).

Como mencionamos anteriormente, Mendoza constituye una terminal intermodal interior, más conocida como Puerto Seco, conectada por la Rutas Nacionales N° 60 chilena; las N° 7 y N° 40 argentinas y el Ferrocarril General San Martín, con la capacidad de posponer el control aduanero hasta la entrada en la ciudad provincial a 200 Km de la frontera internacional con Chile y 420 del puerto de Valparaíso. De esta forma, Mendoza como interface logística, agiliza el movimiento de mercancías entre los buques y las redes camineras interiores, creando un punto de distribución centralizada.

4. Marco teórico del ANY-PORT al ANY-ARTEFAC PORT

Esta ponencia tiene por objetivo exponer la propuesta del Núcleo de Historia de las Ciudades Puertos Regionales, del IDEHESI del Conicet en relación con la preservación del patrimonio portuario, con especial referencia a la Ciudad de Palmira, Mendoza; como Ciudad Portuaria Regional. Nos proponemos bosquejar la dinámica histórica de las ciudades portuarias en su dimensión regional, destacando la relación ciudad, puerto, hinterland y foreland como el resultado de los agentes sociales, políticos y económicos que intervienen en el proceso.

Para ello nos apoyaremos en la metodología propuesta por el Centro Francois Vieté, de la Ciudad portuaria de Bretaña, Francia. Este modelo, denominada ANY-ARTEFACT, tributario del modelo ANY-PORT desarrollado por James Bird en la década de 1960, pero en este caso, centrado en el reconocimiento de la evolución de agentes, saberes y artefactos de la CPR Palmira como la única interface regional con una fuerte identidad ferro-portuaria.

Entre los agentes de esa dinámica se destacan empresarios, sindicatos, sociedades de fomento, uniones vecinales, instituciones técnicas de formación, clubes deportivos, entre otros. El período de estudio comprende desde el arribo del FFCC a la provincia de Mendoza, en 1885, hasta la actualidad, poniendo especial énfasis en los últimos 25 años en que la dinámica portuaria del Palmira ha tenido convulsionados episodios.

5. El Puerto Seco Palmira

En la década de 1860, incorporada la provincia de Buenos Aires a la Nación después de la batalla de Pavón, adquiere fuerza la idea de surcar con líneas férreas el inmenso territorio nacional. Por entonces, a las provincias cuyanas les resultaba más viable comerciar sus productos a través de la cordillera, que someterse a las penurias de los largos viajes en busca de los puertos del litoral o del atlántico.

La implementación del tren surge como respuesta a la necesidad de integrar el territorio nacional y modernizar el transporte de carga, que hasta ese entonces se realizaba en tropas de carros arrastrados por bueyes y mulas. Así tomó forma la posibilidad cierta del tendido férreo que una Mendoza con Buenos Aires. En 1867 el presidente Bartolomé Mitre ordenó construir este ferrocarril, que terminó por ponerse en ejecución en mayo de 1885. Raúl Scalabrini Ortiz en su Historia de los Ferrocarriles Argentinos comenta “Desde ese momento, Mendoza pertenece al cuerpo económico de la República. El riel une a Mendoza al resto de las provincias. Mendoza ha estado hasta entonces más cerca de Chile que de la región del Plata. La Cordillera es obstáculo menor que el desierto de mil kilómetros que la separa de los puertos del Atlántico. El riel trasporta el interés de Mendoza a la órbita del litoral.” (SCALABRINI ORTIZ, 1971: 297)

Palmira se encuentra al oeste de la ciudad de San Martín y se comunica con ésta a través de la ruta provincial N° 50 y la nacional N° 7, se había constituido como Posta del sistema logístico Buenos Aires-Mendoza tardíamente en 1864 y fundada como Villa en 1884, un año después de la construcción del puente de hierro que cruza el Río Mendoza para llevar el ferrocarril a la Ciudad de Mendoza. Mucho después, en 1972, fue declarada ciudad y es el segundo núcleo urbano más importante del Departamento de San Martín.

En Palmira se estableció la gran playa de maniobras para la distribución de los vagones de carga con destino a Mendoza y San Juan, los que circulaban por el Circuito Guaymallén (Fray Luis Beltrán, Buena Nueva, Empalme Tropero Sosa, los que iban a San Juan, y Empalme Resguardo los que se dirigían a Mendoza, siempre pasando por Espejo), pero esta localidad sanmartiniana inició su camino de comunidad progresista debido a la instalación, en 1906, de los talleres de locomotora a vapor, del antiguo ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (después FFCC General San Martín). En torno a estos talleres fue creciendo la Villa de Palmira, transformándose, con el correr de los años, en un centro importantísimo del sistema ferroviario donde se reparaban la mayor parte de las máquinas por los

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

calificados técnicos locales. Fue así que los hijos de los primeros mecánicos adquirieron también una esmerada preparación técnica con la formación de una escuela de capacitación ferroviarios, ciclo de tres años que funcionó desde 1955 hasta 1967; transformándose luego en la actual Escuela Nacional de Educación Técnica N° 1 dependiente del Consejo Nacional de Educación Técnica (CONET).

Palmira, como nodo logístico del norte mendocino, ejerce una influencia directa sobre otras localidades cercanas, que constituyen su hinterland, ellas son: Barriales, Chapamay, El Central, Nueva California, San Roque, Fray Luis Beltrán, Isla Chica, Isla Grande, etc., todas estas localidades se encuentran unidas a Palmira por numerosas rutas provinciales (N° 41, N° 60 y N° 61) y nacionales (N° 7), que se encuentran en su mayoría pavimentadas y están al servicio de zonas rurales. Palmira funcionó desde el arribo del FFCC como el centro local de acopio, manipulación, manufactura y distribución de mercancías del complejo frutihortícola regional. El ejemplo emblemático fue la fábrica conservera Noel, que llegó a emplear 2000 trabajadores, pero también numerosas bodegas y aceituneras emplazadas en la región circundante a la Ciudad de Palmira.

El rol ferro-portuario de Palmira se fue consolidando con una densa red institucional cuyos hitos fundamentales son la creación de la Unión Vecinal de Fomento de Palmira en 1946, entidad notoria en el desarrollo de la Villa y su posterior transformación en Ciudad. En la esfera sanitaria, la creación del Policlínico ferroviario, dependiente del Ministerio de Bienestar Social de la Nación, fue una entidad señera en la atención de mediana complejidad. Desde lo deportivo, el Atlético Club Palmira reconoce como antecedente a los trabajadores ferroviarios que ocupaban su tiempo libre jugando al fútbol, con el sugestivo nombre inicial de "Tracción Talleres", luego pasó a llamarse "Pacific Athletic Club Palmira", aludiendo a la traza del FFGSM Buenos Aires al Pacífico. Recién en 1942 encontró su personería jurídica y nominación actual "Club Atlético Palmira". Por otra parte, en 1944, bajo la tutela de los empleados de la Empresa química "Duperial", se crea el aún vigente Club Duperial, con una impronta más sociocultural que deportiva.

Entre las organizaciones de los trabajadores ferroviarios, los dos sindicatos competentes tenían fuerte presencia en Palmira, los de La Fraternidad congregaba a maquinistas y fogoneros mientras que La Unión ferroviaria aglutinaba desde los artesanos de los talleres hasta operarios del mantenimiento de vías y obras conexas.

En palabras de Alicia Herrera "El tren era comprendido como un organismo que debía prácticamente autoabastecerse, ser independiente, resolver sus propios problemas. Y esto que se aprendió rodando se transfirió a la vida cotidiana. Lo aprendido en el trabajo se aplica al tiempo libre que gira alrededor de los intereses solidarios: municipalización de barrios clandestinos, salas de primeros auxilios, desarrollo edilicio, plan de pavimentación, luz a mercurio, mejora de paseos, una plaza en cada barrio, escuela". (HERRERA, 1995: 31)

La modernización trajo para Palmira fatídicas consecuencias en diferentes momentos históricos. El primer acontecimiento aciago, nos retrotrae a agosto de 1959, cuando se determinó el levantamiento de los talleres ferroviarios de Palmira y su traslado a la ciudad de Mendoza, producto de la eliminación de la tracción a vapor en esta zona, y su reemplazo por la locomotora Diésel. Este avance de la tecnología ferroviaria, puso en jaque a un pueblo que se había consolidado en torno a los Talleres para las locomotoras a vapor. La inmediata creación de la Comisión Pro Defensa Popular de Palmira permitió preservar los puestos de trabajo de los residentes de la Villa, mediante la implementación

del “tren obrero” que llevaba todos los días a 350 operarios hasta los nuevos talleres ubicados en la Capital de la provincia, evitando de esta forma una crisis social de magnitudes dramáticas.

No pasó lo mismo con el segundo acontecimiento infausto, que podemos separar en tres momentos: primero, cuando el transporte de carga por “tren encaminado”, que atiende convenientemente el tráfico disperso, fue reemplazado por el “tren block”, que tiene un impacto favorable en aquellas áreas productoras con escala suficiente como para demandar transporte masivo por tren completo. Segundo, cuando la gestión del tren como un componente más de los servicios de logística integral de transporte a partir de un uso intensivo del sistema ferroviario en los tráficos y recorridos para el que posee ventajas competitivas, produjo una externalización de todas las actividades que tradicionalmente hacía la empresa administradora: depósitos, talleres de mantenimiento de material rodante, de reparación de locomotoras y mantenimiento de vías. Esto implicó una racionalización y cierre de esas instalaciones, y la externalización del mantenimiento de material y actividades conexas. Así, produjo un impacto negativo en muchas ciudades cuyas funciones están relacionadas con esta actividad del ferrocarril (ROCCATAGLIATA, 1995: 581), siendo el caso de Palmira uno de los más significativos. Por último y en tercer lugar, cuando Palmira quedó aislada del mapa portuario nacional con la privatización del ferrocarril Gral. San Martín en 1993, que produjo allí la disminución de la actividad ferroviaria y uno de los índices más elevados de desocupación nacional. Basta decir que en la provincia el desempleo nunca superó el 15%, en Palmira en cambio llegó al 50%.

La fuerte identidad ferro-portuaria de la localidad de Palmira produjo ensayos de solución, pero en esta ocasión, con menos fortuna que la de aquella Comisión Pro Defensa Popular de Palmira. El más famoso de estos ensayos es el Parque de Servicios a la Industria Palmira (conocido por sus siglas PASIP), con una moderna estación de cargas multimodal. En el mismo, quedó plasmado el objetivo de reactivar y desarrollar el negocio ferroviario con buenas perspectivas ya que el tren de pasajeros llegaría a Mendoza en los próximos dos años y en una versión moderna de alta velocidad. También se buscó darle mayor impulso al perfil agrícola industrial que caracterizó a la zona y alentar el sector comercial aprovechando la cercanía que Palmira tiene tanto con San Martín –distante 10 kilómetros– como con Mendoza, a 35 kilómetros.

Actualmente está en ejecución la variante Palmira-Agrelo, obra consiste en la construcción de 38 kilómetros de nueva autopista entre el oeste de San Martín (Ruta Nacional N° 7) hasta Agrelo (Ruta Nacional N° 40), lo que permitirá que los 1.000 camiones que diariamente circulan por el Gran Mendoza para cruzar a Chile por el sistema Cristo Redentor puedan ser desviados y de esa forma reducir el impacto vial, potenciando el perfil de Puerto Seco en la Ciudad de Palmira.

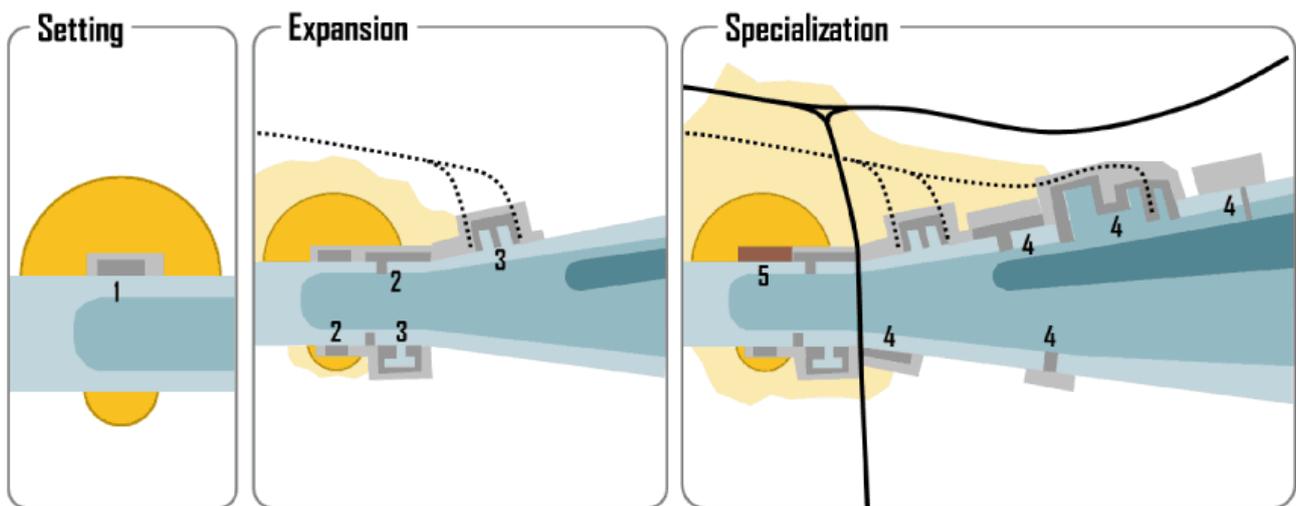
6. Conclusión: HST-CPR

Any-CPR es el resultado de un encuentro de tradiciones académicas diferentes en el campo de los estudios portuarios. Estas tradiciones son las aglutinadas en torno al Centro Francois Vieté de Bretaña, Francia y los investigadores argentinos del Núcleo Ciudades Portuarias Regionales en el Instituto de Estudios Históricos, Económicos, Sociales e Internacionales del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas.

IV COLOQUIO PATRIMONIO CULTURAL PORTUARIO EN EL MUSEO BENITO QUINQUELA MARTÍN

Desde el Centro Francois Vieté, Bruno Rohou, Serge Garlatti, Sylvain Laube (2018) fusionan el método ANY-ARTEFACT desarrollado para el estudio de la historia de la ciencia y la tecnología, con el modelo desarrollado por Jaime Bird en la década del sesenta denominado ANY-PORT, obteniendo como resultado el modelo HST-PORT, poniendo énfasis en el uso de las humanidades digitales.

ANY-PORT es un modelo que describe cómo evolucionan las infraestructuras portuarias en el tiempo y el espacio. Basado en su investigación sobre la evolución de los puertos británicos, Bird propuso un modelo por etapas para demostrar cómo se desarrollan a lo largo de las décadas, o incluso de los siglos, las instalaciones en un puerto típico. Sumariamente, se pueden identificar tres pasos principales en el proceso de desarrollo de un puerto, su emplazamiento, su expansión y su especialización.



Etapas en el desarrollo de un puerto según el modelo ANY-PORT. Fuente: https://transportgeography.org/?page_id=3388

Por su parte, el modelo HST-PORT reconoce 5 fases que permiten hacer el seguimiento del ciclo de vida de un artefacto, estas son: la aparición de una necesidad, el estudio del proyecto, la realización del artefacto que permite resolver el problema, la utilización del artefacto (con su fase de mantenimiento y reparación) y la obsolescencia y desaparición del artefacto (ROHOU, GARLATTI, LAUBE, 2018).

Por su parte, el Núcleo argentino de estudios de las Ciudades Portuarias Regionales, ha puesto el mayor énfasis en los componentes de identidad, integración y desarrollo de las comunidades próximas a los puertos. “El estudio de la dinámica de los puertos (cargada de una historicidad innegable) en su relación con el “foreland”, su centro (enclave portuario, ciudad puerto y/o ciudad portuaria), y los “hinterland” (próximos, fraternos y lejanos) conduce a la comprensión” (Portal Portuario, 20/11/2018).

6.1 HST-CPR Caso Palmira

Síntesis de las fases históricas por las que ha atravesado la Ciudad Portuaria Regional Palmira. Fuente: elaboración propia.

Fase del modelo HST-CPR	CPR Palmira
0: Aparición de una necesidad	Integración territorial de Argentina
1: Estudio de un proyecto, traducción de la necesidad en un problema tecnológico y propuesta de diferentes soluciones	Sustitución de las tropas de carros por el tren en la logística de carga
2: Evento inaugural que habilita la CPR	Instalación en 1906 de los talleres de locomotora a vapor en Palmira
3: Consolidación de la CPR	Densificación institucional de la Villa de Palmira vinculada al tren
4: Crisis de la CPR, obsolescencia, desaparición	1959 Cierre de los talleres ferroviarios de Palmira 1993 Innovaciones logísticas y privatización del FFCC y cierre del transporte de pasajeros

6.2 Eventos pertinentes

El método HST-PORT pone de relieve los “*artefactos pertinentes*” que dan cuenta de la evolución en el tiempo de los diferentes puertos. El equivalente funcional de estos artefactos en el modelo HST-CPR son los “*eventos pertinentes*”, estos eventos permitirán una periodización de las CPR, generando criterios comparativos con otras CPR ya sean interiores (Puertos Secos) o costeras. Sin pretender hacer un repaso exhaustivo por estos eventos, consideramos de suma importancia: el “*evento inaugural*” que habilita la emergencia de una CPR; la “*densificación 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, 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.

Con la exclusiva pretensión de disparar el debate, esta ponencia ha intentado explorar los alcances de las metodologías y objetos de estudio del CFV y el Núcleo de CPR, y las posibilidades de dar cuenta de los períodos por los que atraviesa una CPR, con el objetivo de generar criterios comparables con otras CPR.

BIBLIOGRAFÍA

CHACÓN, Carlos. “Nuestros orígenes: Historia de Palmira, para contar y aprender”.

D’ANGELO, Oscar Guillermo (1995). Historia de Palmira. En: San Martín, Historia y Perspectiva. Mendoza, UNO, pp.

DE MARCO, Miguel y otros (2018). Las humanidades digitales aplicadas al estudio comparado del impacto urbano y regional de la modernización tecnológica de los puertos de ultramar de Francia y Argentina. Proyecto presentado al Programas de Cooperación Bilateral del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva Dirección Nacional de Cooperación e Integración Institucional.

FERNÁNDEZ, Berta (1996). El impacto territorial de la privatización del Ferrocarril General San Martín en la Provincia de Mendoza, Argentina. Mimeo.

HAENKE, Tadeo (1943). Viaje por el Virreinato del Río de la Plata. Buenos Aires: Editorial Eméce.

HAIGH, Samuel (1988). Bosquejos de Buenos Aires, Chile y Perú. Biblioteca Argentina de Historia y política. Colección dirigida por Pablo Costantini, Buenos Aires: Hyspamérica.

HERRERA, Alicia (1995). La tradición ferroviaria de Palmira. En: San Martín, Historia y Perspectiva. Mendoza, UNO, pp.29-32

LACOSTE, Pablo (2008). El arriero y el transporte terrestre En el Cono Sur (Mendoza, 1780-1800). En Revista de Indias, vol. LXVIII, núm. 244. Págs. 35-68.

PORTAL PORTUARIO (20/11/2018). El patrimonio cultural de los puertos, nadie ama lo que no conoce” En <https://portalportuario.cl/opinion-miguel-angel-de-marco-el-patrimonio-cultural-de-los-puertos-nadie-ama-lo-que-no-conoce/>

ROCCATAGLIATA, J. (marzo 1995). La reconversión del sistema ferroviario. Algunas consideraciones sobre sus implicancias territoriales. En Boletín de Estudios Geográficos Vol. XXV N° 89. Tomo III, Mendoza. Facultad de Filosofía y Letras, U.N. Cuyo.

ROHOU, Bruno; GARLATTI, Serge y LAUBE, Sylvain (2018). Periodizar y comparar la evolución de los puertos: interés cruzado de las humanidades digitales en el enfoque de la historia de la ciencia y de la técnica aplicado a los puertos de Brest (Francia), Mar del Plata, Rosario, Quequén y Arroyo Pareja (Argentina). Presentado en Jornadas Interescuelas Mar del Plata 2017.

RÚA COSTA, Carles (2006). Los puertos en el transporte marítimo. EOLI: Enginyeria d’Organització i Logística Industrial.

SCALABRINI ORTIZ, Raúl (1971). Historia de los Ferrocarriles Argentinos. Editorial Plus Ultra, Bs. As.

SEISDEDOS, Sebastián (abril 2009). El ferrocarril transandino, en ARQ, n. 71 Los Andes, Santiago, p. 50-57.

SOVARZO, José (2014). La garganta del comercio interoceánico. Río de la Plata, Mendoza y Santiago de Chile y sus relaciones comerciales a fines del siglo XVIII. En XXIV Jornadas de Historia Económica de la Asociación Argentina de Historia Económica, Universidad Nacional de Rosario.