

Contar la historia del puerto ¿el espacio como límite o potencial?

SP.12: “Hacer y habitar” la ciudad latino-americana contemporánea

Ponentes

Nombre	Pertenencia Institucional
Aldana Victoria Epherra	Facultad de Filosofía y Letras (UBA)

En esta ponencia me propongo presentar algunos de los interrogantes que fueron surgiendo en los primeros dos años de mi investigación doctoral financiada por la Universidad de Buenos Aires. Aquí pondré el foco en los territorios portuarios en los que se emplazan los proyectos museales con los que realizo trabajo de campo: el Museo Comunitario Isla Maciel (ubicado en la ciudad de Avellaneda) y el Museo del Puerto de Ingeniero White (dependiente del municipio de Bahía Blanca). Entre las principales cuestiones a tratar se encuentran aquellas vinculadas a las principales problemáticas que surgen en las zonas de estas características en la Provincia de Buenos Aires (Argentina), cómo se vinculan con su historia, qué sujetos y agentes están involucrados, qué rol juega en el imaginario social las ideas de productividad y progreso, qué importancia se le da al trabajo y a los trabajadores portuarios en las prácticas patrimoniales de los museos ubicados allí, qué uso se hace del espacio (no sólo en las salas de exhibición sino también en las calles), y cómo aparece la noción de frontera entre ciudades para pensar la espacialidad. Formando parte de proyectos de investigación orientados al estudio de la antropología de las ciudades, mi intención en esta ponencia es reflexionar sobre el lugar que ocupan las prácticas patrimoniales de territorios portuarios en los modos de habitar la ciudad.

Durante mi formación doctoral en proceso me he preguntado, entre otros interrogantes, cómo se vinculan los distintos actores con intereses en los territorios portuarios y cuáles son los resultados de las múltiples formas de interacción cuando se pone en práctica la reactivación patrimonial y turística en zonas urbanas. Para comprender los procesos históricos que tuvieron como escenario estos territorios durante el auge del trabajo portuario antes de la crisis de los 90 consulté bibliografía sobre los cambios sociales, económicos y culturales de la época como la información empresarial de las prácticas de navegación del riachuelo (Doderó 1961), trabajos sobre los sindicatos portuarios del puerto de Buenos Aires (Caruso 2016), transformaciones en las políticas económicas a nivel nacional y su impacto local (Hora 2012), experiencias y archivo del puerto de Dock Sud (Huerga y Cascante 2023), organización y militancia de trabajadores (Rojo et. al. 2016) y análisis del paisaje del riachuelo desde lo industrial y social (Silvestri 2003). Además analicé trabajos que son resultado de actividades que actualmente siguen en proceso y están por fuera del ámbito académico y más cercanos a prácticas artísticas y ambientales independientes.

Paseando en Ingeniero White

En este territorio encontramos un puerto aún en funcionamiento que ha atravesado distintas etapas que caracterizan de formas diferentes las tareas allí realizadas. Lo que se reconoce por igual en la historia de Bahía Blanca es los efectos de esos modos de producción en los habitantes. María Laura Langhoff, licenciada en historia y doctora en geografía por la Universidad Nacional del Sur, en su tesis del 2013 analiza la relación entre la comunidad y la naturaleza en el caso de Ingeniero White, señalando un quiebre entre ambos debido a la tensión entre lugar y espacios del capital. Su historización acerca de los procesos económicos en aquel territorio sirve aquí para comprender un poco más la composición social de la localidad en distintas etapas de la historia:

Debemos considerar a Bahía Blanca y su sector portuario articulados con los distintos modelos de acumulación que se dieron desde el siglo XIX. Ingeniero White fue el producto directo de ello: se constituyó como puerto exportador de una amplia zona agropecuaria valorizada con la extensión del dominio estatal desde mediados de siglo; el núcleo urbano que se conformó con el aporte inmigratorio en torno a los puertos fue la mano de obra que demandó el modelo extractivista agro exportador (Langhoff 2013:52)

Débora Virginia Silenzi (de la agrupación Siempre Verde) y Andrés Pinassi en su trabajo “(Re) construyendo el patrimonio cultural: de muelle portuario a paseo turístico recreativo” indican que en la década del 70 se produjo una ruptura en la relación entre habitantes de la ciudad y medio ambiente, explicando lo que nombran como “*distanciamiento de la comunidad respecto al mar, y la pérdida de identidad de Bahía Blanca como ciudad costera en el imaginario social local*”. Afirman que “*el proyecto de localización de un polo industrial petroquímico junto a la optimización del sector portuario si bien fue considerado un éxito, incluso en la actualidad, en el aspecto ambiental para la comunidad es un fracaso y sinónimo de pobreza, contaminación y violencia simbólica*”.

Flavia Costa (2012:261), doctora en ciencias sociales por la Universidad de Buenos Aires, en su artículo “El tren de la cultura no pasa dos veces” se preguntaba en 2012 “*¿cuáles son los recursos mediante los cuales el Estado, o cierto sector del Estado, expone y narra su pasado y su presente, particularmente cuando pasado y presente están en tensión?*” Sus interrogantes acerca de las prácticas en Ingeniero White me sirven aquí para explicar que existen intereses municipales y privados involucrados en toda decisión turística y patrimonial dentro de esta

localidad.

Sin embargo existen múltiples estudios desde la antropología de las ciudades que dan cuenta de que estos no son los únicos agentes a tener en cuenta cuando se analiza la toma de decisiones acerca de propuestas patrimoniales y turísticas en un espacios urbanos. Mercedes Gonzalez Bracco y Soledad Laborde (2019) en su artículo “Identidades barriales alter(iz)adas: inclusiones y exclusiones en la patrimonialización del Casco Histórico de la ciudad de Buenos Aires” señalan las disputas existentes entre múltiples agentes (individuales y sociales) en torno a la vida en la ciudades. Descartan la posibilidad de sujetos pasivos que aceptan las decisiones del poder y explican que las personas tienen agencia desde la cual toman una postura y la defienden. En palabras de Signorelli (1999) “*Los procesos sociales se constituyen en un diálogo complejo producido no solo por el estado y sus acciones sino también por sectores sociales con agencia política*”.

En determinados casos, los habitantes funcionan como legitimadores de lo definido como patrimonio; mientras que por otro lado, se visualiza un espacio vivido constituido por componentes que exceden el discurso patrimonial autorizado, lo que da lugar a la valoración de nuevos sitios y de expresiones que escapan a las versiones patrimoniales instituidas. Los comportamientos de consumo cultural y recreativo demostrados por la elevada demanda de ciertos espacios devenidos en patrimonio, como el caso del Paseo del Puerto o de los museos, sustentan esta afirmación (Pinassi 2018:107).

Sin embargo en otro trabajo el mismo investigador explica que los espacios de ocio elegidos por los jóvenes no suelen ser aquellos dedicados a la valoración del patrimonio “*los jóvenes constituyen su espacio vivido a partir de lugares contemporáneos, en los que el ocio ocupa una posición relevante, quedando marginados aquellos sitios vinculados a la historia y cultura local*” (Pinassi 2018:1)

Me quiero detener en el caso de la creación del paseo del puerto porque representa muy gráficamente la relación entre estado, empresas y población. Por supuesto existe la versión oficial de “cómo se dieron las cosas” para su existencia y el trasfondo que nunca es libre de conflictos (como bien nos enseña a interrogarnos la antropología de las ciudades).

La ciudad se configura como uno de los espacios geográficos más complejos, donde se interrelacionan diferentes actores y organizaciones, que desarrollan distintas actividades con disímiles intereses. Esta diversidad de prácticas, usos, funciones, equipamientos y recursos urbanos, definen su fortaleza como espacio potencial de aprovechamiento turístico (Pinassi y Ercolani 2012:25)

Erica Schenkel (licenciada en turismo y doctora en ciencias sociales) junto a Andrés Pinassi (licenciado en turismo, magister en gestión del patrimonio arquitectónico urbano y doctor en geografía) en su artículo “El desarrollo del turismo y la recreación en una localidad de tradición portuaria” han analizado la activación de Ingeniero White como espacio de ocio a lo largo de los últimos años:

Ingeniero White, emplazada en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires (Rep. Argentina), surge como producto de la actividad portuaria. Los primeros desarrollos, de carácter precario, se manifestaron a finales de la década de 1850, consolidándose su fundación en 1885. Producto del devenir temporal, en la ciudad existen diferentes componentes históricos y culturales, que hoy día han sido activados como atractivos turístico recreativos, pasando a formar parte de la oferta que se gestiona desde el municipio (Pinassi y Schenkel 2018:1)

En noviembre de 2015 salió una nota[1] publicada que se refería al proyecto como “*El auspicioso emprendimiento amplía la oferta de espacios portuarios destinados al público en general, dotándolos de las comodidades necesarias para que el visitante pueda disfrutar plenamente del paisaje portuario*” y en febrero de 2016 desde la misma fuente[2] se publicaron las palabras de Hugo Borelli (en ese momento presidente del Consorcio de Gestión del Puerto) “*Es el puerto el que tiene que generar las condiciones para que la población lo visite. Tenemos un programa educativo instalado en escuelas primarias y jardines de infantes que educan sobre el puerto a los más pequeños*”

De esta forma sabemos que el CDGP tiene más de una estrategia para influir en el imaginario acerca de las prácticas realizadas por empresas portuarias. Las personas que residen en Bahía Blanca desde los primeros niveles de su educación formal tienen acceso a información (producida por las mismas empresas) acerca de las actividades que realizan, inclusive algunas instituciones escolares abren sus puertas al ofrecimiento del CDGP a visitar ciertas plantas habilitadas para el tránsito de personas ajenas a la empresa. De estas visitas los jóvenes vuelven a sus casas con pequeños regalos marcados con los logos de las empresas y con esa alegría que suele

acompañar a cualquier actividad escolar que no se realice dentro de los muros de la institución educativa que los estudiantes ven diariamente en su cotidianeidad.

Federico Susbielles, en una nota[3] otorgada al diario La Nueva Provincia y cuando él era presidente del Consorcio de Gestión del Puerto, contaba que *“La población lamentaba haber perdido su lugar dentro del puerto. Hoy hemos avanzado con muchos proyectos y obras para que la gente pueda disfrutar en sus tiempos libres”*. Esta entrevista se llevó a cabo antes de su candidatura ganada a la intendencia de la municipalidad de Bahía Blanca *“En el directorio del Consorcio estamos convencidos que el puerto no puede crecer de espaldas a la población. La unión entre comunidad y puerto debe ser permanente, para que la gente se sienta parte y que el puerto pueda mostrar su evolución y no que sea una mera entrada y salida de buques”*

Las actividades que se llevan a cabo en el paseo portuario son diversas. Algunas vinculadas a la alimentación a través de la feria de productores locales y la contratación de food trucks para juntarse a comer mirando el paisaje portuario. También este lugar fue sede de festivales que ya se hacían en otros espacios previo a su existencia y que son bastante populares en la región. Algunas de las actividades artísticas que se han realizado hasta el momento incluyen el festival de música “Rock in Ría”, los carnavales, feria de colectividades, procesión a san silveiro, encuentros de poesía, festivales de tango, fiesta del camarón y el langostino, festivales de teatro (etcétera).

El Museo del Puerto de Ingeniero White ha participado de eventos organizados en el paseo portuario, uno de ellos fue la actividad “Andá a cantarle a la Ría 2023”, en la cual se realizó un recital de guitarra y se presentó “Libro Barco” (publicado por la editorial del mismo museo y elaborado por Melisa de Petris a partir de fotografías y relatos de su padre, quien era trabajador del puerto). En aquella oportunidad participaron mujeres pertenecientes a la asociación Amigas del Museo, quienes vendieron bebidas calientes y panificados dulces elaborados por ellas. Entre mis notas de esa jornada registré el notorio impacto que tenían las historias contadas mediante extractos del Libro Barco en las personas allí presentes, quienes prestaban atención desde las mesas con manteles estampados. Algunos perdían la mirada en el detrás del escenario, donde se apreciaba la ría y se veían pasar barcos enormes. Otros cerraban los ojos quizás para enfatizar el aroma del puerto durante el relato portuario.

Paseando en Isla Maciel

El Museo Comunitario Isla Maciel funciona en este barrio de la ciudad de Avellaneda hace ya diez años. Promueve prácticas que generan una nueva mirada del territorio utilizando como recursos el discurso patrimonial, el desarrollo turístico y las prácticas artísticas de producción de murales. Combinando tres proyectos interdependientes y surgidos relativamente a la par (museo, turismo y muralismo), un grupo de habitantes y ex residentes de distintas generaciones impulsa actividades con la intención de desestigmatizar el territorio e invitar a visitar y conocer a quienes viven en el lugar (Epherra 2021).

Además del valor que tienen estas propuestas en sí mismas, lo que les otorga una característica única es ser resultado del vínculo no sólo entre habitantes y ex habitantes sino también entre éstos y las instituciones que funcionaron y siguen presentes como parte importante para la vida social del territorio. Para contrastar el imaginario social existente acerca de que los habitantes del lugar son violentos, roban y se drogan, el enfoque del Museo destaca la actividad laboral de los trabajadores del puerto durante la expansión industrial, la cotidianeidad familiar, las anécdotas acerca de las celebridades que han visitado el lugar, las organizaciones que incentivan el crecimiento del barrio, la vida social, y las iniciativas artísticas creativas nacidas allí (Epherra 2022a).

Durante los años en que se han impulsado estos proyectos, cada vez más gente ha conocido el barrio y ha valorado la experiencia. La nueva mirada sobre el lugar consiste en apreciarlo por su producción artística, el desarrollo del turismo, y su patrimonio (como el Puente Transbordador Nicolás Avellaneda, valorado por ser un símbolo del trabajo portuario y reconocido actualmente con el Emblema Azul). Desde este enfoque se fomenta el distanciamiento del imaginario estigmatizante hacia este territorio y sus habitantes, impulsando un acercamiento a su visibilización y apreciación cultural (Epherra 2022b).

En el año 2023 se reinauguró el Puente Transbordador Nicolás Avellaneda, se instalaron dos postas turísticas a orillas del riachuelo (una del lado de Isla Maciel y otra del lado de La Boca) y comenzó a realizarse otro circuito turístico esta vez bajo la gestión de la Municipalidad de Avellaneda, ACUMAR, el Ministerio de Turismo y Deporte de la Nación, la Universidad Nacional de Avellaneda y Vialidad Nacional.

“Entre viernes y sábado se realizaron las primeras pruebas piloto del Puente Transbordador Nicolás Avellaneda, que conecta las riberas de La Boca (en CABA) y la Isla Maciel (en Avellaneda). La novedad es que en ambos puntos se ubican Estaciones de Promoción Ambiental que operarán como espacios que brindan información histórica, económica, ambiental y turística a quienes deseen conocer más sobre el Riachuelo. Una zona geográfica que durante buena parte del tiempo se estableció como límite y que, mediante esta iniciativa, podrá comenzar a integrarse a partir de actividades con fines culturales, que concientizan sobre la sostenibilidad y contribuyen al desarrollo local” (Página 12 - 15/01/23)[4]

La propuesta se comenzó a difundir por canales oficiales institucionales de la institución educativa y por entes del estado, también hubo circulación de flyers, jornadas informativas, actividades ambientales junto al riachuelo y propuestas artísticas en el Puente Transbordador.

“Para conmemorar su inauguración, ACUMAR llevó adelante visitas guiadas, talleres y obras de teatro con temática ambiental en el Puente, que volvió a abrir al público en el marco del circuito turístico sostenible entre La Boca e Isla Maciel. El sábado 3 de junio habrá un festival de Cumbia en Avellaneda” (argentina.gob.ar 30/05/23)[5]

El Puente de Vialidad Nacional también fue intervenido para el inicio de la propuesta turística. En la base se realizaron murales (convocando a artistas de La Boca y no a los de Isla Maciel), y en el trayecto superior se instaló una muestra fotográfica con imágenes de barcos, chimeneas de fábricas en funcionamiento, conventillos y distintas postales de la vida en torno al Riachuelo durante la historia. El texto de presentación de la muestra vinculaba lo observado allí con la propuesta turística para unir las dos orillas. Digo “vinculaba” porque en poco tiempo las imágenes fueron retiradas por roturas y destrozos.

“La iniciativa “El Puente y sus dos orillas” propone un circuito turístico ambiental desde donde se podrá acceder a una nueva perspectiva del río y del patrimonio cultural, arquitectónico, histórico y natural presente en la zona” (argentina.gob.ar 13/01/23)[6]

A diferencia de las actividades del Museo Comunitario Isla Maciel, la propuesta turística del puente y sus dos orillas es llevada a cabo por personas que no viven en el barrio ni han habitado en él. La única parada del tour en

el que el visitante puede charlar con alguien de este barrio es cuando llega al Museo del Carpintero de la Ribera, en el que el hijo de un botero histórico del lugar (encargado de trasladar trabajadores portuarios de una orilla a otra del riachuelo en bote a remos) muestra el taller donde su padre reparaba su medio de transporte con sus herramientas.

“Se llevó a cabo una reunión organizativa y una capacitación para quienes estarán al frente de las estaciones recibiendo a las personas visitantes. Se trata de un equipo de trabajo compuesto por trabajadores y trabajadoras del Ministerio de Turismo de la Nación, de Vialidad Nacional, de ACUMAR y de las jurisdicciones. En esta cita, se compartió información sobre la historia de la contaminación de la Cuenca, sus fuentes actuales y el proceso de saneamiento que impulsa la Autoridad de Cuenca” (ACUMAR – 12/01/23)[7]

El recorrido turístico no incluye al Museo Comunitario de Isla Maciel como una de sus paradas durante la caminata pero (fuera de la introducción ambientalista al pie del riachuelo) la mayor parte de los demás puntos del trayecto coincide con los de la propuesta comunitaria. También la narración histórica durante el trayecto es sumamente similar a la que los habitantes vienen contando desde el 2014 pero con algunos datos que los guías comunitarios señalan como erróneos.

La existencia en paralelo de ambas propuestas turísticas para recorrer el barrio ha generado confusiones en algunos medios de comunicación que han visitado Isla Maciel para registrarlos y han mezclado las imágenes de uno con las entrevistas realizadas a integrantes del otro. Es el caso de la visita de periodistas de Clarín para escribir la nota “Una isla a 20 minutos del obelisco que se puede visitar gratis para conocer su pasado”[8]. En esta se pueden apreciar las fotografías a grupos caminando el barrio que muestran a los guías comunitarios encabezando y dando la explicación que implica el recorrido. Uno de los errores en aquella publicación es que el recorrido de turismo comunitario es arancelado para mantener la propuesta y aportar al trabajo de los integrantes de la comunidad. El turismo enmarcado en las actividades del “puente y sus dos orillas” es el gratuito.

Ha habido un afluente de visitantes que realizan tanto la visita guiada por el turismo comunitario como la del puente y sus dos orillas porque entienden que son propuestas diferentes (la primera aporta al proyecto comunitario y la segunda aporta conocimiento acerca del entorno ambiental del riachuelo). Sin embargo durante el año 2023 se notó un descenso en las inscripciones al recorrido propuesto por los habitantes del barrio que

considero que puede encontrar parte de su explicación en, por un lado, los problemas económicos de la sociedad argentina con la consecuente elección de priorizar la propuesta gratuita por sobre la arancelada, por otro lado, la amplia difusión por canales oficiales de oficinas gubernamentales del recorrido en detrimento de la difusión del turismo comunitario dado que el “boca en boca” es eficiente pero no alcanza el ritmo de la estrategia recién mencionada.

Palabras finales

¿Por qué analizar los territorios portuarios de Avellaneda y Bahía Blanca desde la antropología de las ciudades? Considero que la historia del puerto y cómo los habitantes se relacionan con el espacio de su emplazamiento forma parte de la discusión sobre la ciudades. Acompañando las palabras escritas por De la Pradelle: *“para el antropólogo, es urbano lo que es producido como tal por los diferentes actores para quienes, por diversas razones, la ciudad es objeto de discusión”*. Sin embargo no se olvida aquí que la ciudad como concepto es construido (Herrán 1985:273)

Habiendo accedido a trabajos antropológicos enfocados en estudios urbanos es importante resaltar aquí los que me fueron de mayor utilidad. Considero que en el intento de pensar de manera diferente acerca de lo que nos rodea, la antropología urbana es una herramienta esencial (Hannerz 1986) que permite analizar los casos teniendo en cuenta sus particularidades

“Una ciudad industrial diferirá significativamente en aspectos sociales de una sociedad comercial, minera, pesquera, turística, universitaria, o de una capital política y administrativa. Y una ciudad con una sola industria presentará una serie diferente de características sociales que una ciudad multi-industrial, lo mismo que una ciudad industrialmente equilibrada y una ciudad desequilibrada” (Wirth 1938:111)

Al mismo tiempo hay puntos en común entre ambos territorios portuarios claramente vinculados con la historia que los ha tenido de centro. En palabras de Reguillo (1998) *“La antropología del presente y desde ya del futuro, tiene mucho que decir y sobre todo que ir más allá de la visión fragmentaria, que es fuertemente territorial, y repensar hasta la idea de comunidad en términos de sus contenidos antes que de sus límites”*.

La contaminación ambiental históricamente producida por las empresas emplazadas en estos territorios ha sido evidenciada en trabajos académicos y notas periodísticas. Las localidades que aquí nos ocupan tienen formas diversas de registrar, visibilizar y enfrentarse a esta situación y la evidencia recolectada en mi trabajo de campo hasta el momento presenta una fuerte representación en el ambiente cultural y las agrupaciones artísticas. Auyero y Swistun (2008:90) en su trabajo sobre Villa Inflamable en Avellaneda señalan que *“la contaminación tiene una doble vida: una, en un espacio objetivo, en el aire, los cursos de agua y el suelo de la villa; otra, en los cuerpos y mentes de sus contaminados habitantes. Para comprender este costado subjetivo de la contaminación, la observación etnográfica es indispensable”*. En palabras de Bourdieu (1993:122) *“debido al hecho de que el espacio social está inscripto a la vez en las estructuras espaciales y las estructuras mentales, que son en parte el producto de la incorporación de las primeras, el espacio es uno de los lugares donde se afirma y ejerce el poder”*.

El trabajo de Auyero y Swistun es muy interesante porque ilustra muy acertadamente los lazos establecidos entre empresas y la comunidad del territorio en el que se emplazan. Mencionan cómo los habitantes del lugar rememoran el pasado otorgándole al sector privado un lugar nostálgico dentro del relato en lo que refiere al desarrollo local, asociándolo con el cuidado de espacios públicos, instituciones y otras áreas a las que el estado no llegaba. *“El sentido de lugar no está dado por el propio lugar sino por las representaciones que le atribuyen los pobladores a los sitios, es decir, por las imágenes y los imaginarios que elaboran sobre lugares con atributos y significados particulares, que siempre son históricos y determinados por la cultura”* (Fuentes Gomez en Lacarrieu 2007:51)

Considero que el paseo del puerto en Ingeniero White y el proyecto “El puente y sus dos orillas” en Avellaneda son propuestas para habitar los territorios portuarios, definiendo aquí el habitar como *“un conjunto de prácticas y representaciones que permiten al sujeto colocarse dentro de un orden socio-temporal, al mismo tiempo reconociéndolo y estableciéndolo. Se trata de reconocer un orden, situarse adentro de él y establecer un orden propio. Es el proceso mediante el cual el sujeto se sitúa, mediante su percepción y su relación con el entorno que lo rodea”* (Giglia 2012:13).

Dedico mis estudios doctorales a analizar las prácticas patrimoniales comprometidas con la comunidad en los territorios de Avellaneda e Ingeniero White y en las páginas anteriores he pretendido presentar las

transformaciones recientes en prácticas turísticas y culturales de aquellos territorios para contextualizar a los museos que me ocupan. Como ambas instituciones museales utilizan discursos patrimoniales para contar la historia del puerto se evidenció necesario relevar los recientes proyectos llevados a cabo para revitalizar los lugares en los que están emplazados y señalar cómo se entrelazan con los museos preexistentes.

Notas de la ponencia:

- [1] Disponible en <https://puertobahiablanca.com/novedades/paseo-y-libro-portuario.html> (Consultada el 20-02-24)
- [2] Disponible en <https://puertobahiablanca.com/novedades/paseo-y-libro-portuario.html> (consultada el 20-02-24)
- [3] Disponible en <https://www.lanueva.com/nota/2022-6-26-6-30-50-el-paseo-portuario-se-convirtio-en-una-gran-opcion-recreativa-de-bahia> (Consultada el 20-02-24)
- [4] Disponible en <https://www.pagina12.com.ar/515760-matanza-riachuelo-un-proyecto-que-invita-a-la-comunidad-a-re> (Consultado 20-02-24)
- [5] Disponible en <https://www.argentina.gob.ar/noticias/tras-su-apertura-al-publico-en-enero-se-realizan-actividades-culturales-por-el-109deg> (Consultado 20-02-24)
- [6] Disponible en <https://www.argentina.gob.ar/noticias/puesta-en-marcha-del-puente-transbordador-y-de-las-estaciones-de-promocion-e-interpretacion> (Consultado 20-02-24)
- [7] Disponible en <https://www.acumar.gob.ar/prensa/avanza-la-instalacion-de-las-estaciones-de-promocion-e-interpretacion-ambiental/> (Consultado 20-02-24)
- [8] Disponible en <https://www.clarin.com/zonales/isla-20-minutos-obelisco-puede-visitar-gratis-conocer->

[pasado_0_sT4J0eBTwE.html](https://alacongresos.net/pasado_0_sT4J0eBTwE.html) (Consultado 20-02-24)

Bibliografía de la ponencia

Auyero y Swistun; 2018; Inflamable, estudio del sufrimiento ambiental; Paidós; Buenos Aires.

Bourdieu; 1993; La miseria del mundo; Buenos Aires; FCE.

Caruso; 2016; Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires, 1889-1921; Imago Mundi; Buenos Aires.

Costa; 2012; El tren de la cultura no pasa dos veces. Ferrowhite, dispositivo-museo y política potencial; Astrolabio Nro. 8 (247-267).

Dodero; 1961; La navegación en la cuenca del plata y sus propulsores. Origen e historia de la más grande compañía de navegación fluvial y marítima privada; Buenos Aires.

Epherra; 2021; Vivir el barrio: Una propuesta del Museo Comunitario Isla Maciel; Revista Estudiantil Venezolana de Antropología (REVA) – Año 1, Vol. 1, Nro. 1 (106-113).

Epherra; 2022a; El modelo de experiencia interactiva en un museo comunitario; Revista Avatares de la Comunicación y la Cultura Número 23; ISSN 1853-5925

Epherra; 2022b; Prácticas culturales y visibilización territorial. Experiencias desde un museo comunitario en el conurbano bonaerense; URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales; Volumen 2, Número 12 (p. 87-93); ISSN 2014-2714

Giglia; 2012; El habitar y la cultura. Perspectivas teóricas y de investigación; Barcelona y México; Anthropos y UAM.

Gonzalez Bracco y Laborde; 2019; Identidades barriales alter(iz)adas: inclusiones y exclusiones en la patrimonialización del Casco Histórico de la ciudad de Buenos Aires. En Ariel Gravano y Paula Vera (Comp)

Imaginarios y representaciones sociales de lo urbano; Olavarria, Buenos Aires; Editorial de la Universidad de Santo Tomás.

Hannerz; 1986; Exploración de la Ciudad. Hacia una antropología urbana; México; FCE.

Herrán; 1985; La ciudad como objeto antropológico; En Gravano, Antropología de lo urbano, Buenos Aires, UNICEN.

Hora; 2012; Historia económica de la Argentina en el siglo XIX; Siglo XXI; Buenos Aires.

Huerga y Cascante; 2023; Puerto de Dock Sud. El puerto de Avellaneda; Consorcio de Gestión del Puerto de Dock Sud; Buenos Aires.

Lacarrieu; 2007; Una antropología de las ciudades y la ciudad de los antropólogos; nueva antropología Nro 67 Vol XX, México.

Langhoff; 2013; Tensión entre lugar-espacios del capital: El caso de Ingeniero White ante el desarrollo industrial y el quiebre de la relación comunidad-naturaleza; Tesina Licenciatura en Historia (UNS); Bahía Blanca; Buenos Aires; Argentina.

Pinassi; 2015; Gestión de la identidad cultural en la planificación urbana: El caso de Bahía Blanca (Argentina); Urban; Madrid; España.

Pinassi; 2018; Conflictos en torno al patrimonio cultural de Ingeniero White (Bahía Blanca, Argentina); Cuadernos de Antropología Social; Capital Federal; Argentina.

Pinassi; 2018; Los adolescentes de la ciudad de Bahía Blanca (Rep. Argentina) y el vínculo con el patrimonio cultural ¿Es posible hablar de espacio vivido patrimonial?; Lurralde : investigación y espacio; San Sebastián, España.

Pinassi y Schenkel; 2018; El desarrollo del turismo y la recreación en una localidad de tradición portuaria.

Pinassi; 2019; El patrimonio representado. Distintas miradas del legado histórico-cultural de Ingeniero White; Universidad y Patrimonio, líneas de acción: ciudad, territorio y patrimonio. 1er Encuentro internacional: Ciudades, Territorio y Patrimonio Cultural y 1er foro ONG para la defensa del Patrimonio; Mar del Plata; Buenos Aires; Argentina.

Pinassi y Silenzi; 2019; (Re)construyendo el patrimonio cultural: de muelle portuario a paseo turístico-recreativo; Atelie Geográfico; Goiás; Brasil.El caso de Ingeniero White (Rep. Argentina); ACTA Geográfica (v.12, n.28); Boa Vista; Brasil.

Rojo Luzuriaga, Moretti y Lotito; 2016; Cien años de historia obrera argentina 1870-1969; Ediciones IPS; CABA.

Signorelli; 1999; Antropología Urbana; Barcelona; Anthropos.

Silvestri; 2003; El color del río. Historia cultural del paisaje del riachuelo; Prometeo; Quilmes.

Wirth; 1938; Leer ciudad. Ensayos de antropología urbana. El urbanismo como forma de vida; Revista de Estudios Sociales, pp. 110-115; Universidad de los Andes; Colombia.