

## De Rosario a Suez: fuentes del patrimonio portuario en los Archivos Nacionales del Mundo del Trabajo (Roubaix, Francia)\*

Gersende Piernas\*\*

**Fecha de Recepción:** 30 de Abril de 2019

**Fecha de Aceptación:** 26 de Junio de 2019

### Resumen

Los Archivos Nacionales del Mundo del Trabajo mantienen muchos fondos de compañías de diversos sectores (la Compañía Eiffel, la Compañía del Puerto de Rosario, la Compañía Universal del Canal de Suez Universal, *etc.*) que arrojan luz sobre la historia del patrimonio portuario francés y en el extranjero. Se tratará de presentar a estos diferentes productores y las tipologías documentales.

**Palabras clave:** archivos; construcción; explotación; representación

### Abstract

The National Archives of the world of work keep many funds from companies from various sectors (Eiffel Company, Port of Rosario Company, Universal Company of the Suez Canal, *etc.*) which shed light on the history of the French port heritage and foreign. It will be a question of presenting these different producers and the documentary typologies.

**Keywords:** archives; construction; exploitation; representation

### Introducción

Los Archivos Nacionales del Mundo del Trabajo (Archives Nationales du Monde du Travail, ANMT), servicio nacional del Ministerio de Cultura, fueron creados en 1993 en la antigua hilandería de algodón de Motte- Bossut, en el centro de Roubaix (Norte<sup>1</sup>). Conservan 52 kilómetros lineales de archivos de asociaciones, sindicatos y empresas. De los archivos empresariales, que representan el 60% de los fondos y que en su mayoría son privados,<sup>2</sup> un cierto número está relacionado con el ámbito marítimo y fluvial. En 2006, los ANMT prepararon un folleto temático en el que se describen estos fondos, que fue revisado y reeditado en 2013 y que está disponible en su sitio web.<sup>3</sup> También se ha tratado de dar a

---

\* Traducción del francés: Gustavo Chalier. Revisión: Claudia Alcaraz Marchetti.

\*\* Encargada de estudios documentales, responsable del Departamento de Archivos de Empresas, Archivos Nacionales del mundo del Trabajo (Roubaix, Francia). Email: [gersende.piernas@culture.gouv.fr](mailto:gersende.piernas@culture.gouv.fr)

<sup>1</sup> Cuando el texto refiere a localidades francesas, entre paréntesis figura el nombre del departamento (*département*) donde se halla dicha localidad (N.d.T.).

<sup>2</sup> Muchos de estos fondos proceden también de empresas nacionalizadas de los sectores de la minería del carbón, el transporte ferroviario, el acero, la banca y los seguros, entre otros, para los que están relacionados con el patrimonio portuario.

<sup>3</sup> Doncho Karaivanov, *Les archives du domainemaritimeconservéesaux Archives nationales – Roubaix. Liste des fonds disponibles arrêtéeau 28 mai 2013*, 2e édition (Roubaix:ANMT, 2013), 7 páginas, disponible en: <http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/>

conocer estos fondos a través de exposiciones, simposios y publicaciones,<sup>4</sup> donde los puertos aparecen como actores o al menos como espacios arquitectónicos, industriales o comerciales.

Sólo a partir del 2015, con el proyecto colectivo VILPORT,<sup>5</sup> en colaboración con las universidades de Lille (Norte) y Lovaina (Bélgica), los ANMT se centraron particularmente en el patrimonio portuario. Así, participaron en las tres jornadas de estudios interdisciplinarios de este proyecto, que pusieron en relieve las relaciones entre los puertos, los ríos del norte de Europa y su hinterland. En la sección dedicada a las fuentes y a la bibliografía, los ANMT presentaron los archivos sobre los puertos y ríos del norte de Europa.<sup>6</sup> Los puertos fluviales y marítimos del norte de Europa pueden entenderse a través de estas fuentes (procedentes de una amplia variedad de actores), en el papel que juegan en la interacción entre zonas marítimas, costeras y continentales, cuyas actividades industriales, comerciales y bancarias se llevan a cabo a nivel local, regional o internacional. Con estos archivos conservados en los ANMT, pudimos constatar que el patrimonio portuario va más allá de los límites físicos del puerto.

Este artículo pretende ampliar el ámbito geográfico del estudio inicial propuesto en 2015, es decir, presentar los archivos relativos al patrimonio portuario, independientemente del país en el que se encuentre el puerto,<sup>7</sup> y que se encuentran en los fondos empresariales de los ANMT. Aunque se trata de unos 40 fondos, ninguno de ellos está directamente vinculado a un puerto, sino a empresas de otros sectores que, a través de sus actividades, están directa o indirectamente vinculadas a uno o más puertos (cuadro 1). Estas colecciones que abarcan áreas geográficas de actividad nacional e incluso internacional en un período comprendido entre los siglos XIX y XX, contienen documentos sobre puertos marítimos y fluviales de tipología muy variada: civiles o militares, comerciales, recreativos o pesqueros.

Este corpus de fuentes, que va en aumento a medida que se desarrolla la política de recolección documental por parte de los ANMT, ofrece hoy en día una mirada a veces muy

---

<sup>4</sup> Association des archives d'architecture du Nord, *Dunkerque en projet: Neptune (1988-1999)* (Dunkerque: Société de développement de dunkerquois, 1999) [participación en la exposición]. *La construction navale et sa mémoire: archives et patrimoine*, 2002 [participación en el coloquio]. Françoise Bosman, Martine Mille, Gersende Piernas, *L'art du vide. Ponts d'ici et d'ailleurs: trois siècles de génie français, XVIIIe-XXe* (Paris: Somogy, 2010) [realización de la exposición y de su catálogo, correalización de la jornada de estudios y su actas]. Françoise Berger, et al, *Industries, territoires et cultures en Europe du Nord-Ouest, XIXe-XXe siècles: mélanges en l'honneur de Jean-François Eck*, (Roubaix: ANMT, 2015) [participaciones varias].

<sup>5</sup> Este proyecto sobre ciudades y puertos (VILPORT) fue apoyado por la Comisión Europea y el Programa Jean Monnet (actividades de información e investigación).

<sup>6</sup> Gersende Piernas, "Présentation des sources relatives aux ports et aux fleuves du Nord de l'Europe conservées aux Archives nationales du monde du travail (Roubaix, France)", *Espaces portuaires. L'Europe du Nord à l'interface des économies et des cultures 19<sup>e</sup>-20<sup>e</sup> siècle*, dirigido por Jean-François Eck, Pierre Tilly y Béatrice Touchelay (Villeneuve-d'Ascq: Presses universitaires du Septentrion, 2015), 189-211.

<sup>7</sup> No volveremos, salvo algunas excepciones, sobre los puertos situados en el norte de Europa, para los que invitamos al lector a consultar el artículo citado en la nota anterior.

puntual y también en algunos casos procesual, de la historia del patrimonio de estos puertos, tanto en lo que se refiere a su construcción como a sus instalaciones. Por último estos puertos, cuando son operados por otras compañías, parecen ser escenarios dúctiles, mucho más cuando algunas actividades financieras, publicitarias y documentales, revelan incluso otros aspectos de este patrimonio portuario, oscilante entre la realidad, la inmaterialidad y la imaginación.

### **Las empresas que originaron y desarrollaron puertos**

Varios fondos son fuentes casi directas de construcción y desarrollo portuario. De hecho, las empresas afectadas son a veces actores importantes inesperados.

### **Empresas portuarias que fundaron y explotaron puertos**

Cuatro fondos bancarios contienen archivos de las empresas portuarias que construyeron y operaron puertos.

Los primeros son los de la Société Financière de Rosario, vinculada al Banque Hypothécaire Franco-Argentine.<sup>8</sup> Esta empresa fue fundada en París con el nombre de Société Du Port de Rosario en 1902 por Hersent et Fils et Schneider et Cie, que obtuvo del gobierno argentino una concesión por cuarenta años para operar un puerto que se construiría en la ciudad de Rosario de Santa Fe, situada a trescientos kilómetros río arriba de Buenos Aires, en el río Paraná, pero accesible a las embarcaciones oceánicas. Este puerto se convirtió en el principal de la Argentina, asegurando el éxito de la empresa portuaria. Tras una disputa con el gobierno argentino, la empresa decidió abandonar sus actividades portuarias y pasó a los negocios financieros para convertirse en la Société Financière de Rosario en 1969 mediante la absorción de la Société Financière Hersent.

Este fondo, de aproximadamente 3 metros lineales, contiene la historia de la creación y funcionamiento de tres puertos: en primer lugar, la historia del puerto de Rosario, que es el más representado con todos sus documentos administrativos de 1901 a 1990 (concesiones, informes de asambleas generales, actas, etc.), financieros (registros de accionistas, resultados de explotación, etc.) y técnicos (planos, bocetos, fotografías, etc.);<sup>9</sup> luego el de otros dos puertos construidos por filiales o socios de la Corporación Portuaria de Rosario, a saber, la

---

<sup>8</sup> ANMT, Banque hypothécaire franco-argentine, 103 AQ 2.

<sup>9</sup> ANMT, Société financière de Rosario, 211 AQ 5-9, 24.

Compagnie du port de Bizerte<sup>10</sup> en Túnez, constituida en 1890, y la Compagnie du port de Fedalah<sup>11</sup> en Marruecos, creada en 1914, con tipologías similares para un período respectivo de 1889-1940 y 1913-1938.

El segundo fondo es el del Commerz Bank,<sup>12</sup> que también contiene un pequeño archivo sobre la Corporación Portuaria de Rosario. Durante la Segunda Guerra Mundial, uno de los gerentes de la sucursal parisina de este banco alemán, cuyos archivos se encontraban en depósito en el momento de la Liberación, fue nombrado comisionado administrador de la Corporación Portuaria de Rosario el 24 de junio de 1941, tras el decreto del 23 de septiembre de 1940 sobre el control y la conservación de los bienes en territorio ocupado.

El tercer fondo es el del Banque Imperiale Ottonane. Fundado en 1863 por el Imperio Otomano y los accionistas ingleses del Ottoman Bank creado en 1856, estuvo destinado a accionistas franceses. La sede central se encontraba en Constantinopla, con un comité en París y otro en Londres. Además de sus privilegios de emisión y su misión de gestión de la deuda pública, el objetivo del banco era aumentar la actividad comercial, el progreso económico y la prosperidad del Imperio. Por esta razón, estuvo principalmente interesado en la financiación de empresas de servicios públicos, especialmente del sector de infraestructura de transporte y portuaria.

En 1888, el Banco Otomano se asoció con el Banque de Paris et des Pays-Bas, el Comptoir national d'escompte de Paris y la Compagnie des courreries maritimes para crear la Compagnie du port de Beyrouth (Líbano). Las obras del puerto se terminaron en 1895, lo que permitió la expansión del comercio de la ciudad. Además, se estaba construyendo una línea de ferrocarril que uniría Beirut con las principales ciudades sirias. Los expedientes de explotación de la Compagnie Beyrouth-Damas-Hauran se destinan principalmente a la gestión de las acciones<sup>13</sup> entre 1894 y 1910. Se suman a los de la constitución de la Compagnie du port de Beyrouth, acompañados de los informes del Consejo de Administración y de algunos documentos sobre la operación,<sup>14</sup> de un período comprendido entre 1879 y 1960.

Más tarde, en 1896, el Banco participó en la fundación de la Société d'Héraclée para la construcción del puerto de Zonguldak en el lado asiático del Mar Negro (Turquía) y de las minas de carbón en la cercana cuenca de Heraclea.<sup>15</sup> Esta empresa, liquidada en 1936, dejó

---

<sup>10</sup> ANMT, Société financière de Rosario, 211 AQ 10-13.

<sup>11</sup> ANMT, Société financière de Rosario, 211 AQ 18-22, 24-30.

<sup>12</sup> ANMT, Commerz Bank, 32 AQ 40.

<sup>13</sup> ANMT, Banque ottomane, 207 AQ 353-354.

<sup>14</sup> ANMT, Banque ottomane, 207 AQ 377-378, 2008 34 477.

<sup>15</sup> Actual ciudad de Karadeniz Ereğli (N.d.T.).

más archivos en el fondo del banco sobre constitución, asesoramiento, acciones y bonos, y litigios.<sup>16</sup> Correspondencia y artículos de prensa aumentan su número.

Tres años más tarde, el banco sigue de cerca el establecimiento de la Haidar Pasha Port Corporation (Turquía), cuya construcción está a cargo de la Compañía Otomana de Ferrocarriles de Anatolia en virtud de un acuerdo firmado en 1899 con el Ministerio de Comercio y Obras Públicas otomano. Copias de los acuerdos iniciales y adicionales y de la correspondencia dan fe de este seguimiento desde 1899 hasta 1949.<sup>17</sup>

En 1912, el Banco Otomano se unió al Consorcio de Puertos Otomanos, creado en 1910 por la Société de construction des Batignolles, la Société Hersent y Schneider et Cie. para los proyectos de los puertos de Jaffa, Haifa (Israel) y Trípoli (Siria) entre otros. Solamente lo atestigua un archivo de correspondencia de 1912 y 1913.<sup>18</sup>

El cuarto fondo bancario es el del Banque Fould et Heine, que acordó con la Société Financière de París comprar el arsenal de Nápoles al gobierno italiano en 1871 a fin de convertirlo en un puerto comercial para satisfacer las necesidades de la ciudad, cuya población había crecido considerablemente, hasta alcanzar las 800.000 personas. Este caso, que aparentemente no se llevó a cabo según el expediente, sólo se muestra a través de acuerdos y correspondencia remanentes.<sup>19</sup> Lo mismo ocurre con otro expediente relativo al proyecto del puerto de Montevideo (Uruguay) entre 1884 y 1887, pero incluye un plano del puerto en el que se mencionan las nuevas obras.<sup>20</sup>

Por último, el quinto fondo, el de la sede de Charbonnages de France (CdF), muestra varios documentos relativos a la construcción del puerto deportivo de La Napoule (Alpes Marítimos). Tras la adquisición del Château d'Adgecroft en Mandelieu-La Napoule en 1947 como residencia de vacaciones para su personal minero, CdF tiene acceso a la playa a través de servicio de usufructo sobre los demás terrenos cedidos por el vendedor al municipio. Sin embargo, en 1965, este último decidió confiar a una sociedad parisina -Société de Gestion et d'Investissement Immobilier, SGII- la construcción de un puerto deportivo en esta zona: el puerto de La Rague. Para ello, se firmó un acuerdo entre CdF y SGII para respetar el derecho de paso, pero en vano. Surgió una controversia que dio lugar a la creación de numerosos

---

<sup>16</sup> ANMT, Banque ottomane, 207 AQ 380-396.

<sup>17</sup> ANMT, Banque ottomane, 207 AQ 401.

<sup>18</sup> ANMT, Banque ottomane, 207 AQ 379.

<sup>19</sup> ANMT, Banque Fould et Heine, 115 AQ 10.

<sup>20</sup> ANMT, Banque Fould et Heine, 115 AQ 23.

expedientes de seguimiento de la construcción del puerto entre 1950 y 1990: planos, fotografías, correspondencia.<sup>21</sup>

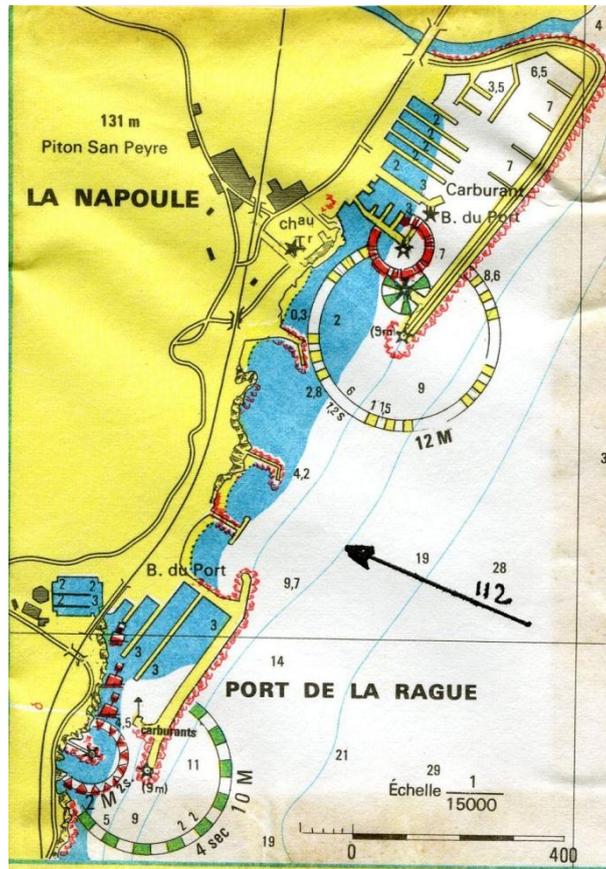


Imagen 1. Plano del puerto marino La Rague en La Napoule-Mandelieu (Alpes-Maritimes), 1980. ANMT, CdF, 2008 3 431.

### Otras empresas que crearon o desarrollaron puertos para su propio uso

Tres fondos mencionan la creación o el desarrollo de uno o más puertos necesarios para las actividades de las propias empresas.

El primero, muy grande y que ocupa 2,5 kilómetros lineales, es el de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez (CUCMS), que abrió el Istmo de Suez entre 1859 y 1869. Este canal, vínculo entre el Mediterráneo y el Mar Rojo, es el origen de la creación de tres centros portuarios urbanos: Suez (un pequeño puerto pesquero preexistente) y su suburbio Puerto Thewfik (inmediatamente desarrollado como puerto), Ismailia (inaugurado en 1863), Puerto Saíd (fundado en 1859) y Puerto Fuad (inaugurado posteriormente en 1926). Todos estos puertos tienen una función diferente que influye en su diseño y construcción: recibir equipamiento proveniente de Europa, para Puerto Saíd; albergar comercios, talleres y alojamientos de la empresa, para Puerto Fuad; ser el centro administrativo del canal para

<sup>21</sup> ANMT, Charbonnages de France, 2008 3 431-442, 447-449, 452.

Ismailia; y recibir los buques que utilizarían el canal para Puerto Thewfik. El fondo revela la creación de otro puerto más tarde, en 1955, en el lago Timsah.<sup>22</sup> De otra manera, si no había puertos, se construían estaciones a lo largo del canal, una especie de plataforma con muelles y edificios administrativos, como sucedió en Kantara.

La entrada principal de la colección del CUCMS (1995 060, o unos 850 metros lineales) contiene todos los archivos sobre la construcción del canal, sus sucesivas mejoras y su funcionamiento hasta su nacionalización en 1956. Son tanto administrativos como técnicos: estudios, informes, planos, mapas, fotografías, etc. En caso de que se consulte prioritariamente<sup>23</sup> los comités de empresa, deberá consultarse también la serie siguiente: expedientes de cada puerto,<sup>24</sup> álbumes fotográficos,<sup>25</sup> planos,<sup>26</sup> documentos de servicios técnicos<sup>27</sup> y de equipos.<sup>28</sup> Otra entrada (2000 036) completa el trabajo realizado en los años 1950 para Puerto Saíd<sup>29</sup> y Puerto Thewfik y la gestión por parte del Service de l'exploitation de la distance de ports à ports.<sup>30</sup>

---

<sup>22</sup> ANMT, CUCMS, 1995 60 1984. L'Association du souvenir de Ferdinand de Lesseps et du canal de Suez es la propietaria de los fondos de la CUCMS.

<sup>23</sup> El número de valores es muy alto y representa una parte muy importante del inventario, por lo que le invitamos a consultarlo directamente. Sólo mencionaremos aquellos que son muy específicos. Cabe señalar que los registros de las actas de la Comisión de Trabajo de 1859 a 1869 se digitalizaron y pusieron en línea en: <http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/>.

<sup>24</sup> ANMT, CUCMS, 1995 60 4674-4710.

<sup>25</sup> ANMT, CUCMS, 1995 60 1490, 1491. Ver su digitalización en: <http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/>.

<sup>26</sup> ANMT, CUCMS, 1995 60 4153, 4155, 4157, 5504-5505, 5571-5572, 5575-5577, 5581-5582.

<sup>27</sup> ANMT, CUCMS, 1995 60 3244-3254.

<sup>28</sup> ANMT, CUCMS, 1995 60 3626-4064. Especialmente para grúas y otros dispositivos fijos que forman parte integral del puerto una vez construido.

<sup>29</sup> ANMT, CUCMS, 2000 36 230, 562, 567, 1230, 1244.

<sup>30</sup> ANMT, CUCMS, 2000 36 1064-1065.



Imagen 2. Vista del puerto de Port-Saïd en el canal marítimo de Suez (Egipto), fotografía de los hermanos Hippolyte Arnoux y Zangaki, [1870]. Propiedad de la Asociación de Recuerdo Ferdinand de Lesseps y el Canal de Suez. ANMT, CUCMS, 1995 60 1490.

El segundo fondo es el de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama, parte del cual se mantiene en el fondo CUCMS<sup>31</sup> y otra parte en un fondo separado.<sup>32</sup> Aunque las dos colecciones están extremadamente incompletas, contienen documentos muy generales que muestran mapas de los puertos de Colón y Panamá de 1878 a 1899 y un proyecto de 1896 para desarrollar los muelles del puerto de Colón, como parte de la construcción del ferrocarril de Panamá a Colón.<sup>33</sup>

Por último, el tercer fondo relativo a las obras de ampliación de las instalaciones portuarias propias de una empresa es el fondo de la Société de Commentry-Fourchambault. En 1920, cuando construyó la ciudad de Bourg para su personal en Imphy, donde tenía una fábrica, también aprovechó la oportunidad para ampliar el puerto de Chevenon (Nièvre), que

<sup>31</sup> ANMT, CUCMS, 2001 7 1-4, 7.

<sup>32</sup> ANMT, Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, 7 AQ 3-11, 32-33, 44-45, 49-50.

<sup>33</sup> ANMT, Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, 7 AQ 33.

utilizó el canal lateral del Loira para conectar su otro emplazamiento con Fourchambault. Sólo cuatro fotografías dan fe de ello en el fondo.<sup>34</sup>

Estos pocos casos de fondos de empresas que originaron la creación y el desarrollo de puertos en Francia y en el extranjero, siguen siendo menos significativos en número que los de las empresas que simplemente fueron prestatarios de estos complejos.

### **Empresas de servicios para la construcción y equipamiento de puertos**

Ocho empresas participaron en la construcción o equipamiento de uno o más puertos. Algunos se encuentran en los sectores de construcción y obras públicas (BTP) y otros en los de metalurgia y equipamiento industrial.

### **Empresas de construcción**

Los ANMT posee seis fondos de empresas constructoras que han participado en la construcción o equipamiento de puertos en Francia y en el extranjero: la Société de Construction de Batignolles, Chagnaud, Paindavoine SA, los establecimientos Eiffel, la oficina de proyectos Pelnard-Considère-Caquot, la Compagnie française d'entreprises métalliques (CFEM). A continuación se presentan por orden de antigüedad.

La más antigua es la Société de construction des Batignolles, fundada en 1846. Poseen los ANMT una colección de 405 metros lineales pero que dista mucho de estar completa en relación con las listas de logros contenidas en folletos publicitarios y en inventarios iniciales.<sup>35</sup> Sin embargo, incluye un gran número de fichas técnicas<sup>36</sup> sobre la construcción de unos cien puertos en todo el mundo, tanto civiles (puertos fluviales, marítimos; puertos pesqueros, comerciales y petroleros) como militares.<sup>37</sup> Más o menos

---

<sup>34</sup> ANMT, Société de Commentry-Fourchambault et Decazeville, 59 AQ 70-073.

<sup>35</sup> ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 3116/2 et 89 AQ 20, 23-25, 33-35, 44, 49, 53, 64, 82, 91-93, 97, 105-108.

<sup>36</sup> Todavía existen registros contables (diarios, libros mayores, registros contables, documentos de caja registradora, registros de situación laboral, balances) sólo para los puertos de Pointe-Noire, Port-Gentil (Congo), Yibuti (Yibuti), Douala (Camerún), Alejandría (Egipto) y Guayaquil (Ecuador). ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 2818-2907, 2921-2950, 2961-2965, 2985-2988.

<sup>37</sup> Sudáfrica (Ciudad del Cabo, Pretoria, Bahía de la Mesa), Argelia (Argel, desembocadura del río Zhou, Mers El Kebir, Orán), Angola (Lobito), Argentina (Bahía Blanca, Buenos Aires, Mar del Plata, La Plata, Rosario), Brasil (Recife, Maceió- Jaraguá, Manaus, Pernambuco, Rio Grande do Sul), Bulgaria (Burgas, Varna), Camerún (Douala), Chile (Iquique, Talcahuano), China (Port Arthur, Shangai), Congo (Pointe-Noire, Brazzaville hasta la terminal de ferrocarril de Brazzaville al Océano), Costa de Marfil (Abiyán), Yibuti (Yibuti), Egipto (Alejandría, Puerto Saíd), Ecuador (Guayaquil, San Lorenzo), España (Bilbao, Pasajes), Francia (Burdeos, Brest, Caronte, Cherbourg, La Rochelle, La Rochelle-Pallice, Marans, Marsella, Nantes, Saint-Louis-du-Rhône, Port-Bouc,

complejas y repartidas a lo largo de más de un siglo, estas ampliaciones, desarrollos, renovaciones u otras creaciones *ex nihilo* se manifiestan a través de licitaciones fallidas y desde la construcción de simples muelles hasta la construcción de embarcaderos y dársenas, desde 1853 hasta 1955. Estos expedientes se refieren a estudios preliminares, concursos y contratos, estudios y planes específicos y gestión de obras. A menudo completan la información correspondencia con los obreros o los socios, recortes de prensa y fotografías. En particular, se facilitan cinco expedientes, a saber, los de los puertos de: Pointe-Noire (Congo), Tamatave (Madagascar), Gdynia (Polonia), Guayaquil (Ecuador) y Yibuti (Yibuti).

Entre estos diferentes casos, cabe señalar que algunos puertos también fueron concebidos como parte de un conjunto más amplio de desarrollos: como el de Pointe-Noire, que es la salida de la línea ferroviaria Congo-Océano,<sup>38</sup> o el de San Lorenzo para el tramo Ibarra-San-Lorenzo.<sup>39</sup> Además, se estudió un vasto proyecto de planificación urbana en la ciudad de Yibuti, en paralelo con la construcción del puerto.<sup>40</sup>

En cuanto a la colección de la empresa Chagnaud creada en 1860, sus fotografías testimonian las obras de construcción realizadas entre 1925 y 1999 en varios puertos comerciales y petroleros de Francia: Bastia, Fos, Lavéra, Marsella, Sète.<sup>41</sup> Sin duda, Marsella siguió siendo su principal obra de 1911 a 1941 con la creación de la dársena Président Wilson y numerosos desarrollos y ampliaciones, incluyendo la transformación y reconstrucción de la dársena de la Joliette. La destrucción de la Segunda Guerra Mundial devolvió a Chagnaud al mismo lugar.

Creada el mismo año en Lille y especializada en la construcción metálica, la empresa Paindavoine SA entregó a los ANMT sus planos de pedidos y estudios técnicos. Así, de 1925 a 1955, construyó diversos tipos de grúas, pórticos, volquetes, puentes grúa, puentes

---

Saint-Malo, Saint-Nazaire, Sète, Toulon, Valence), Gabón (Port-Gentil), Ghana (Tema), Grecia (El Pireo, Patrás, Salónica), India (Colombo, Kandla), Irán (Khorramchar), Israel (Haifa, Jaffa), Italia (Trieste), Líbano (Beirut), Madagascar (Majunga, Mamakara, Tamatave), Marruecos (Agadir, Melila, Safi), Mozambique (Beira, Nacala), Polonia (Danzig, Gdynia), Portugal (Lisboa), República Democrática del Congo (Matadi), Rumania (Constanza), Senegal (Dakar), Serbia (Belgrado), Siria (Trípoli), Túnez (Bizerta, Sfax, Sousse, Tabarca, Túnez), Turquía (Heraclea, Inebolu, Estambul, Mersin, Samsoun, Zongouldak), Uruguay (Montevideo), Venezuela (La Guaira), Vietnam (CamRahn, Ganh-Rai). ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 990-991, 1000-1001, 1003, 1008-1092, 1153-1155, 1157, 1163-1189, 1195-1198, 1247-1252, 1260-1266, 1297, 1301-1413, 1415, 1417, 1427-1432, 1472-1475, 1478, 1481, 1483-1488, 1501, 1505-1515, 1525, 1578-1612, 1614-1625, 1629, 1635, 1651-1653, 1663, 1667, 1690-1691, 1697-1710, 1715-1727, 1737-1746, 1750-1755, 1764-1768, 1838-1845, 1848-1852, 1871, 1909-1912, 1933, 1940-1946, 1971, 2092-2097, 2125, 2178, 2272-2283, 2306, 2308-2372, 2383-2384, 2446-2447, 2652, 2921-2950, 3225-3228, 3230, 3236, 3247, 3251, 3268-3269, 3274, 3277, 3286, 3298, 3303, 3313-3316, 3319-3320, 3323, 3327, 3335, 3344, 3346, 3358, 3361, 3369, 3381, 3383-3387, 3393, 3395-3396, 3398, 3412-3413, 3416, 3418, 3421.

<sup>38</sup> ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 990-991, 1000-1001, 1003, 1008.

<sup>39</sup> ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 1612.

<sup>40</sup> ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 1194.

<sup>41</sup> ANMT, Chagnaud, 2007 69 16-17, 19, 58, 63, 69, 73-74.

giratorios, mesas giratorias, galpones industriales, cobertizos, cubiertas de pavimentos, válvulas y esclusas para puertos fluviales y marítimos en Francia<sup>42</sup> y en el extranjero.<sup>43</sup>

Luego viene la famosa pero incompleta colección de establecimientos Eiffel, fundados en 1863. Atesora ocho expedientes técnicos relativos a la rehabilitación del muelle del puerto de Saigón en 1903-1907, la construcción de puntos de desembarque en el puerto fluvial de Phnom-Penh (Camboya) de 1903 a 1949, la construcción de un puente colgante en el puerto de Abiyán (Costa de Marfil) en 1929 o de un puente grúa en el puerto de Lorient (Morbihan) en 1941, y el suministro de hangares metálicos de 1937 a 1954 para los puertos de Conakry (Guinea), Libreville y Port Gentil (Gabón).<sup>44</sup>



Imagen 3. Grúa titán de 110 toneladas construida por Fives-Lille (Francia) y utilizada para construir el puerto de Djidjelli (Argelia), fotografía en blanco y negro, s.d.  
ANMT, Fives-Lille, 1994 1338.

<sup>42</sup> Ajaccio, Besançon, Bordeaux, Brest, Colmar, Gennevilliers, Lorient, Marseille, Neuf-Brisach, Ottmarschein, Port-de-Bouc, Saint-Louis-du-Rhône, Sète, Strasbourg, Toulon. ANMT, Paindavoine SA, 1987 6 336, 0420-422, 428, 461, 469, 876, 889-890, 941, 1341, 1346, 1355, 1373, 1380, 1383-1386, 1388-1389, 1397, 1400, 1406-1407, 1409, 1422-1423, 1432, 1434, 1438-1439.

<sup>43</sup> Argelia (Argel, Bône, Orán), Angola (Lobito), Argentina (Rosario), Brasil (Recife), Camerún (Douala), Congo (Brazzaville, Pointe-Noire), Costa de Marfil (Abiyán), Guinea (Konakry), Líbano (Tripoli), Madagascar (Tamatave), Marruecos (Casablanca, Lyautey, Rabat, Safi), Mozambique, Portugal (Leixos, Lisboa), Senegal (Dakar), Túnez (Bizerta). ANMT, Paindavoine SA, 1987 6 392-394, 420, 436-437, 889, 1347, 1370, 1381, 1384-1385, 1387-1389, 1405, 1411, 1421, 1423-1424, 1426, 1442, 1458, 1553-1559.

<sup>44</sup> ANMT, Eiffel, 152 AQ 171-172, 193, 208-209, 214, 251-252.

La oficina de proyectos Pelnard-Considère-Caquot, creada en 1906, se especializó en la construcción de hormigón armado. Los archivos, planos y fotografías<sup>45</sup> de las empresas evocan la construcción de infraestructuras portuarias en Francia<sup>46</sup> y en el extranjero:<sup>47</sup> para puertos comerciales o recreativos (muelles, antepuertos, diques, dársenas, embarcaderos, calas, espigones), así como otras instalaciones (ascensores, tuberías, puentes) y edificios (hangares, tanques, silos) de 1910 a 1973.

El CFEM, creado en 1966 como heredero de estos establecimientos Eiffel, entre otros, realizó los mismos tipos de trabajos en Francia<sup>48</sup> (puertos civiles y militares) y en el extranjero:<sup>49</sup> carenados, estructuras de atraques, muelles, esclusas marinas, puentes (fijos, giratorios, suspendidos), puentes móviles, dársenas de antepuerto, muelles, plumas y grúas, pórticos, aparejos de reflotamiento, almacenes de acero, embarcaderos, hangares, terminales de contenedores, almacenes, edificios industriales. Lo documentan informes técnicos, planos y correspondencia del período comprendido entre 1960 y 1977.

### **Empresas especializadas en metalurgia y equipamiento industrial**

A estos fondos de empresas constructoras se suman los de cuatro empresas especializadas en metalurgia y equipamiento industrial, que conservan algunos documentos técnicos de su actividad portuaria.

---

<sup>45</sup> Une serie de microfichas contienen también planos de puertos de 1920 a 1966. ANMT, Pelnard-Considère-Caquot, 1994 35 6281 à 6313.

<sup>46</sup> Binson-sur-la-Marne, Chavannes, Fort-de-France, Laigle, Les Galets, Lorient, Macon, Marans, Marseille, Nantes, Nice, Pauillac, Port-Bouc, Saint-Trojan, Strasbourg, Toulon, Verdon-Môle-Viaduc. ANMT, Pelnard-Considère-Caquot, 1994 35 83, 273, 477-478, 557, 963, 1081, 1204, 2234, 2319, 2471, 2528, 2610, 2696, 2897, 3238, 3321, 3422, 3615, 3627-3628, 3718, 3865, 3954, 4501.

<sup>47</sup> Argelia (Argel, Béni-Saf, Bône, Mers El Kébir, Tanger), Benín (Cotonou), Congo (Brazzaville, Pointe-Noire), Costa de Marfil (Abiyán, San Pedro), Egipto (Alejandría), Madagascar (Tamatam), Marruecos (Casablanca, Lyautey, Rabat), Mauritania (Nouakchott), Vietnam (Saigón). ANMT, Pelnard-Considère-Caquot, 1994 35 529, 943, 1121, 1124, 1128, 1148, 1170, 2403, 2507, 2524, 2572, 2636, 2649, 2662, 2702, 2884-2885, 3013, 3146-3147, 3272, 3321, 3333, 3358, 3558, 3618, 3628, 3919, 3921, 3952, 4068, 4071-4072, 4253, 4509, 5320, 5323.

<sup>48</sup> Ajaccio, Burdeos, Brest, Gennevilliers, La Rochelle, Lauterbourg, Lorient, Marseille, Nantes, Papeete, Port-Bouc, Port Jérôme, Porto-Vecchio, Roscoff, Saint-Malo, Sète, Strasbourg. ANMT, CFEM, 1995 2 152-154, 204, 265, 314, 341, 362, 387, 395, 431, 452, 482, 500-503, 527, 647, 672, 730, 732, 863, 1001, 1035, 1089, 1189, 1247, 1375, 1391, 1398, 1459, 1482, 1515

<sup>49</sup> Alemania (Mühlheim, Rostock), Arabia Saudita (Yeda), Bahrein, Colombia (Buenaventura), Costa de Marfil (Abiyán), España, Gabón (Santa Clara), Irak (Basora), Irán (Bandar Abbas, Bandar Shahpur), Italia (Génova), Libia (Marsa El Brega), Marruecos (Tánger), Polonia (Gdansk), Sierra Leona (Freetown). ANMT, CFEM, 1995 2 91, 93, 341, 389, 421, 729, 834, 866, 912, 918, 1084, 1088, 1185, 1247, 1318-1319, 1345, 1478, 1486, 1596

El primero es el de Fives-Lille, fundada en 1812,<sup>50</sup> que equipa los puertos de Burdeos, Sète y Marsella en Francia con grúas, cabrestantes y transbordadores, y en el extranjero los de Djidjelli<sup>51</sup> (Argelia) y Bizerta (Túnez) a finales del siglo XIX y principios del XX.<sup>52</sup> (Imagen 4) La segunda colección, la de los establecimientos Neu, creada en 1899 para la fabricación de equipos de ventilación industrial, incluye un álbum fotográfico de un carro de limpieza suministrado en 1932 y una fotografía del ventilador de la sala de fundición del puerto de Toulon en 1938.<sup>53</sup> Los dos últimos, los de Clecim y los de Manufacture de chaînes et anches de Saint-Amand,<sup>54</sup> informan que abastecen al puerto militar de Lorient de bolardos de amarre en 1933-1946 y al puerto de Burdeos de cadenas en 1941-1945.

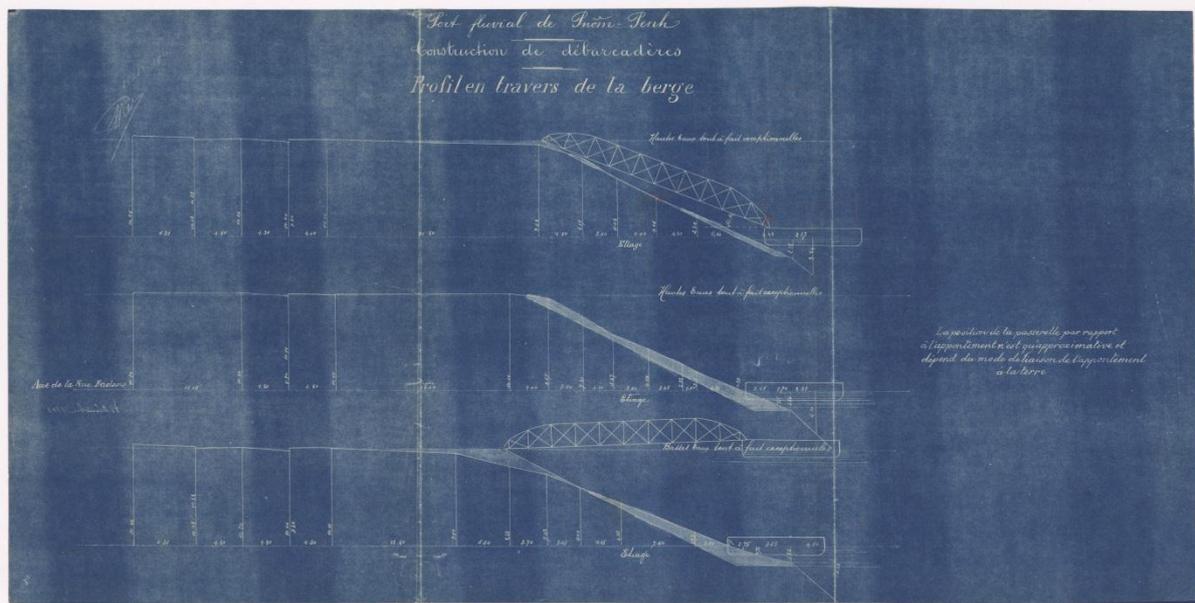


Imagen 4. Perfil del terraplén del puerto fluvial de Phnom-Penh (Camboya) como parte del concurso para la construcción de las etapas de desembarco, Plan Azul, 18 de diciembre de 1903. ANMT, Eiffel, 152 AQ 171.

Además, está el fondo de la Société des Forges et chantiers de la Méditerranée (FCM), un astillero creado en 1856. Contiene registros de la fabricación de barcasas, buques faro, chalanas, diques flotantes, dragas, transbordadores, remolcadores y otros buques que se suministran a varios puertos franceses y extranjeros desde principios del siglo XX hasta 1965.<sup>55</sup> Cabe señalar que estos astilleros son también accionistas de la Société d'études et de

<sup>50</sup> El fondo tiene 9 entradas, 2 de las cuales no están clasificadas hasta la fecha.

<sup>51</sup> Actualmente Jijel (N.d.T.)

<sup>52</sup> Planos, fotografía. ANMT, Fives-Lille, 1994 001 338; Fives-Cail Babcock, 2005 42 123-127, 129-131, rollo 8, sobres 54-59.

<sup>53</sup> ANMT, Neu, 2006 11 1 et 414-415.

<sup>54</sup> ANMT, Clecim, 1991 13 98; Manufacture de chaînes et anches de Saint-Amand, 1994 12 2.

<sup>55</sup> Camboya (Sihanoukville), Camerún (Douala), Egipto (Puerto Saíd), Francia (Nantes, Saint-Nazaire, Toulon), India (Calcuta), Marruecos (Casablanca), Polonia, Portugal, Túnez (Bizerta), Venezuela (San Félix). ANMT,

travaux navals et de aéronautiques<sup>56</sup> (SETNA), que se creó tras la renovación del puerto de Casablanca en 1948-1950 y el traslado del puerto comercial de Toulon a Brégaillon en 1963 y del que quedan dos pequeños expedientes técnicos. Junto a ellas se encuentran las actas de las reuniones de la Association des grands ports-français, a la que pertenece y a la que correspondió entre 1947 y 1966.

Los archivos relativos a la construcción y al equipamiento de puertos franceses y extranjeros conservados por los ANMT son, por lo tanto, numerosos y variados. La obtención de estos fondos permitió construir un corpus de más de un siglo y medio, de 1853 a 1990, en el que participaron un gran número de puertos franceses y de varios países extranjeros de todos los continentes, excepto América del Norte. Además, este corpus es verdaderamente coherente porque varios expedientes se superponen a los de otros fondos, como los de la Société de construction des Batignolles: Puerto Saíd en 1950 con los de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez,<sup>57</sup> el puerto de Rosario con la Société Financière de Rosario<sup>58</sup> para los años 1902-1920 y las obras del Canal de Panamá<sup>59</sup> entre 1905 y 1914. En 1912, la empresa también se unió al Consorcio de Puertos Otomanos y, al igual que el Banco Otomano, participó en la construcción de los puertos de Haifa, Heraclea, Inebolu, Jaffa y Trípoli.<sup>60</sup>

Más allá de la construcción o del equipamiento de estos puertos, estos fondos muestran un paisaje portuario de vastos alcances, insertado en un espacio urbano que genera de hecho –tal el caso de las ciudades portuarias creadas al mismo tiempo que sus puertos por la Compagnie universelle du canal maritime de Suez- o sobre el que influye. Sin embargo, esta misma zona portuaria puede a su vez verse afectada por el propio funcionamiento del puerto.

### **Puertos a través de su explotación**

Varias colecciones revelan puertos indirectamente a través de su explotación, estudio, presentación o representación, mostrando a otros sus facetas entre la realidad y la inmaterialidad.

---

Forges et chantiers de la Méditerranée, 1995 58 2641, 2663, 2715, 2741, 2763, 2767, 2771, 2776-2777, 2864, 2920, 2926, 2949, 2005 38 50.

<sup>56</sup> ANMT, Forges et chantiers de la Méditerranée, 1995 58 2641, 2701-2703, 2972, 3043, 3085.

<sup>57</sup> ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 1297.

<sup>58</sup> ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 1481. También atañe a otros puertos argentinos.

<sup>59</sup> ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 1613.

<sup>60</sup> ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 1715-1719.

## **Empresas operadoras de puertos**

Los puertos también se visibilizan a través de los archivos de las empresas que los operan. Por lo tanto, el espacio se invierte y se presenta como un escenario fijo o a veces modificado de acuerdo con las necesidades de estas actividades. Éstos afectan a todos los sectores, desde el primario hasta el terciario. Hay que distinguir entre las actividades in situ y las actividades a distancia.

Para las actividades sobre el terreno, el sector primario está representado por el fondo Guisepe Raffo, que comerciaba atún en Cabo Bon (Túnez), y que muestra la vida portuaria y a veces sus características patrimoniales en la numerosa correspondencia y en los cuadernos de bitácora que lo constituyen.<sup>61</sup> La colección del Banco Otomano contiene varios álbumes fotográficos<sup>62</sup> sobre las actividades en dársenas del puerto de Fedala, incluido el de los pescadores de atún hacia 1938. Estos mismos álbumes también muestran las instalaciones petroleras de varias compañías en el puerto, especialmente de los depósitos. El fondo de la Compagnie des mines de Béthune<sup>63</sup> también contiene un expediente de solicitud de concesión para la exploración e instalación de un depósito de petróleo, nafta y fueloil en Fedala entre 1917 y 1930, con planos e informes. Los terminales minerales utilizados o diseñados por CdF en varios puertos marítimos y vías navegables franceses tienen la misma configuración en los años ochenta, según el resto de las fotografías.<sup>64</sup> Lo mismo se aplica a las terminales de Gaz de France<sup>65</sup> en los años sesenta y ochenta, como se menciona en el memorando de entendimiento con los puertos y en las fotografías aéreas de su colección.

---

<sup>61</sup> ANMT, Guisepe Raffo, 199 AQ 1-25 et 32.

<sup>62</sup> ANMT, Banque ottomane, 211 AQ 24-25.

<sup>63</sup> ANMT, Compagnie des mines de Béthune, 1994 26 656.

<sup>64</sup> Donges, Gennevilliers, Fos, Ivry, Saint-Nazaire, ANMT, CdF, 2006 27 199, 2007 9 516-517, 519, 521, 524-525, 561-563, 565, 2007 62 18, 22, 99.

<sup>65</sup> Argelia (Mostaganem), Francia (Brest, Fos, Marsella, Montoir-en-Bretagne, Saint-Nazaire, Nantes), España (Cartagena). ANMT, Gaz de France, 2011 20 1180, 1286, 1288, 1310, 1692, 3102-3104, 7467, 7832, 7835-7838.



Imagen 5. Vista aérea de la terminal mineral del Puerto Autónomo de Saint-Nazaire (Loire-Atlantique), fotografía en blanco y negro de Murray y Bocquel, 1984. ANMT, CdF, 2007 9 561.

En el sector secundario, la industria metalúrgica y siderúrgica, con el fondo Usinor-Montataire (Oise), presenta una solicitud de permiso de circulación en 1936 para la instalación de una línea eléctrica en el puerto de Mouzon.<sup>66</sup> Las fotografías de los daños sufridos por la FCM causados durante la Segunda Guerra Mundial por el sabotaje y los bombardeos, así como las de la reconstrucción, muestran la bodega de estos astilleros en La Seyne.<sup>67</sup> Y la empresa Béton industriel de Gennevilliers (BIG) incluso tiene una disputa con el puerto de Conflans-sur-Oise sobre un terreno en 1944-1950 necesario para el embarque de sus productos en este puerto.<sup>68</sup>

Por último, el sector terciario es el más representado. Varias empresas comerciales y armamentísticas mantienen relaciones regulares con puertos franceses y extranjeros, como la casa comercial Briensiaux,<sup>69</sup> los armadores Dugard,<sup>70</sup> las empresas Foache<sup>71</sup> y Mitsubishi,<sup>72</sup> cuya numerosa correspondencia da fe de ello entre los siglos XVIII y XX. Además, en la década de 1930, la empresa carbonífera Klöckner pidió al puerto de Rouen que instalara una grúa fija necesaria para el transbordo del carbón transportado.<sup>73</sup> Otras empresas como las de transporte nos permiten ver los puertos donde operan. La Compagnie générale transatlantique es una de ellas, en particular a través de los derechos de plataforma: la correspondencia proporciona información sobre las estructuras portuarias.<sup>74</sup> Por último, el fondo de Émile Maurin, administrador de Correos, contiene documentos sobre las conexiones postales

<sup>66</sup> ANMT, Usinor-Montataire, 2003 19 90/221.

<sup>67</sup> ANMT, FCM, 2005 38 87-95.

<sup>68</sup> ANMT, Hoyer, 107 AQ 16.

<sup>69</sup> ANMT, Briensiaux, 3 AQ.

<sup>70</sup> ANMT, Dugard, 62 AQ 33-36.

<sup>71</sup> ANMT, Foache, 69 AQ.

<sup>72</sup> ANMT, Mitsubishi, 34 AQ.

<sup>73</sup> ANMT, Direction des domaines de la Seine, Service des séquestres des biens ennemis, 2000 12 201.

<sup>74</sup> ANMT, Compagnie générale transatlantique, 9 AQ 355-356.

marítimas por paquebote y, por lo tanto, sobre la cartografía portuaria que de ellas se deriva: circulares, instrucciones, horarios, mencionan estos puertos franceses y extranjeros en el siglo XIX.<sup>75</sup>

En el caso de las actividades a distancia, las llevan a cabo empresas financieras o bancos que invierten en empresas portuarias y, por lo tanto, controlan sus actividades. Así, la empresa Dreyfus Frères et Compagnie, fundada en 1852 para comercializar telas, estableció una sucursal en Perú y comenzó a pedir préstamos de guano. Para ello, diversificó su actividad y se asoció con dos bancos, Sociéte Générale y Premsel et Cie, para crear el Grupo Callao Dock en 1870, pero el asunto se convirtió en un fraude. El expediente contiene dos planos conservados que muestran los contornos del puerto y la ubicación de estos muelles.<sup>76</sup>

En cuanto a los fondos de Fould y Heine Bank, contiene el expediente<sup>77</sup> del préstamo bancario solicitado en 1884-1887 por la Montevideo Port Company para la construcción de este puerto, cuyo proyecto es visible en un plano en color. El archivo del National Credit Bank (NBC) contiene un archivo y varios carpetas de compañías portuarias en las que participa.<sup>78</sup> Asimismo, como parte de sus inversiones en metales preciosos en Nueva Caledonia, Banque Rothschild supervisa el desarrollo del puerto de Numea en la década de 1880, como se muestra en un plano anotado.<sup>79</sup> En su servicio de documentación, prepara también toda una serie de fichas de información económica<sup>80</sup> sobre los puertos franceses y extranjeros y las demás empresas que los explotan, que abarcan un período de 1908 a 1939: estatutos, recortes de prensa, copias de las actas del consejo de administración o de la junta general, etc. Este mismo tipo de archivo se encuentra en el fondo de la Association nationale de porteurs français de valeurs mobilières, cuyo objetivo es ayudarles a invertir su dinero de la mejor manera posible.<sup>81</sup> Por último, el fondo de la Banque hypothécaire franco-argentine también posee un subfondo documental sobre la Argentina entre 1887 y 1963, a saber, mapas, planos, guías, folletos, volantes, revistas, fotografías y postales que muestran los puertos argentinos.<sup>82</sup>

---

<sup>75</sup> ANMT, Émile Maurin, 6 Q 45, 55-56, 79-80.

<sup>76</sup> ANMT, Dreyfus Frères et Cie, 28 AQ 28-30.

<sup>77</sup> ANMT, Fould et Heine, 115 AQ 23.

<sup>78</sup> France (Papeete, Estrasburgo), Marruecos (Méhédy-Kénitra, Rabat-Salé). ANMT, BNC, 120 AQ 566, 585, 587, 658, 978.

<sup>79</sup> ANMT, Rothschild, 132 AQ 102.

<sup>80</sup> ANMT, Rothschild, 132 AQ S 55-57.

<sup>81</sup> ANMT, Association nationale de porteurs français de valeurs mobilières, 65 AQ. Inventario en formato de un archivo en línea, muy grande.

<sup>82</sup> ANMT, Banque hypothécaire franco-argentine, 103 AQ 481-483.

## Los puertos estudiados, visitados y representados

Entre las empresas ya mencionadas que construyeron o equiparon puertos, varias estudiaban e indagaban sobre otros puertos existentes. El puerto es entonces percibido como un objeto de estudio científico. Así pues, los servicios de CUCMS no dudaron en obtener de diferentes maneras información sobre puertos franceses y extranjeros. El servicio técnico elaboró su propia documentación sobre puertos franceses y extranjeros, como lo demuestran numerosos expedientes que incluyen estudios técnicos y científicos, planos, fotografías y publicaciones científicas.<sup>83</sup> El Departamento de Relaciones Públicas siguió los congresos de la Asociación de Grandes Puertos Franceses y las exposiciones sobre los puertos italianos de 1952 a 1955: notas y folletos así lo atestiguan.<sup>84</sup> El Servicio de Transporte confeccionó tablas de distancias con puertos extranjeros y documentó las características de los puertos petroleros.<sup>85</sup> En cuanto a la oficina de proyectos Pelnard-Considère-Caquot, se hizo de varios números de la revista *Ports et dragages* de los años sesenta, folletos sobre los puertos e incluso un directorio de puertos nacionales tunecinos.<sup>86</sup> Además, la Société de construction des Batignolles heredó una colección documental de Adolphe Guérard, uno de sus ingenieros consultores desde finales del siglo XIX hasta principios del XX, que le dejó todos sus documentos sobre los proyectos portuarios a los que contribuye en su carrera.<sup>87</sup> También adquirió varios ejemplares de la revista *The Dock and Harbour Authority* para su biblioteca técnica,<sup>88</sup> así como la FCM con cuatro libros que datan de 1904 a 1959 y son específicos para el puerto de Rosario y los puertos franceses y norteafricanos.<sup>89</sup> En cuanto al fondo de Pierre Gourdin, ingeniero químico del Laboratorio Central de la Société des ciments français,

---

<sup>83</sup> Egipto (Alejandría), España (Santander), Estados Unidos (Nueva York), Francia (Isla de la Reunión, Sangatte, Toulon), Gran Bretaña (Saint-Hélier), Países Bajos (Rotterdam). ANMT, CUCMS, 1995 60 3508-3510, 3512, 3515, 3517-3518, 3535-3535, 3538.

<sup>84</sup> Egipto (Alejandría), Francia, Italia. ANMT, CUCMS, 1995 60 4283, 4598, 5624.

<sup>85</sup> ANMT, CUCMS, 1995 60 4714, 4716, 4749.

<sup>86</sup> ANMT, Pelnard-Considère-Caquot, 1994 35 4894, 4897-4901, 4921, 5003, 5080, 5084.

<sup>87</sup> Argelia (Argel, Arzeu, Beni-Saf, Bône, Mostaganem, Nemours, Orán, Philippeville), Alemania (Hamburgo), América del Norte, Argentina (Santa Fe y Puerto Unzué), Brasil (Maceió, Rio Grande do Sul), Bulgaria (Varna), China (Shangai), Croacia (Fiume), Egipto, España (Barcelona, Bilbao, Málaga, Tabarca), Francia (Burdeos, Nantes, Paimpol, Saint-Nazaire, Sète, Toulon), Grecia (Ciajési, Dedeagach [Alejandrópolis]), Indonesia (Batavia/Yakarta), Italia (Génova, Nápoles, Trieste, Venecia), Líbano (Beirut), México (Veracruz), Mónaco, Nigeria (Lagos), Países Bajos (Amsterdam, Amberes, Rotterdam), Portugal (Leixões-Oporto), Rusia (Novorossiisk, Rostov del Don), Senegal (Dakar), Serbia, Túnez (Túnez), Turquía (Constantinopla, Esmirna), Ucrania (Mariúpol, Odesa). ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 2706-2714.

<sup>88</sup> ANMT, Société de construction des Batignolles, 89 AQ 288, 328.

<sup>89</sup> ANMT, FCM, 1995 58 1879-1880, 2144-2145.

recopila algunos estudios científicos y técnicos sobre los puertos y su construcción con hormigón, publicados o no y que datan de 1833 a 1945.<sup>90</sup>

Además, los puertos pueden ser visitados. El fondo de Michel Hug, Director de Equipamiento de Électricité de France (EdF), muestra con folletos, mapas, planos, gráficos y fotografías que los alumnos de la École nationale des ponts et chaussées realizaron varias visitas a puertos de Francia (Boulogne, Calais, Dunkerque) y al Canal de Suez en 1954.<sup>91</sup> Estos eran cursos prácticos. Este mismo interés por las visitas a los puertos se encuentra en Léon Bélugou, un director corporativo que viajó por todo el mundo desde su adolescencia para realizar estancias turísticas y profesionales. Trajo varias postales en 1911.<sup>92</sup>

Esta atracción turística fue detectada muy pronto por las empresas de transporte, como la Compagnie générale transatlantique, que en 1959 lanzó campañas publicitarias en las que destacaba los puertos servidos en carteles de mapas del mundo y grabados idílicos.<sup>93</sup> Los puertos son, por tanto, un destino y un escenario imprescindible para la venta, así como a través de una serie de postales con fotografías de los barcos de la compañía que han fondeado en varios puertos.<sup>94</sup>

---

<sup>90</sup> ANMT, Pierre Gourdin, 2009 12 7, 14, 28-29.

<sup>91</sup> ANMT, Michel Hug, 1994 14 169.

<sup>92</sup> ANMT, Léon Bélugou, 2015 1 106.

<sup>93</sup> ANMT, Compagnie générale transatlantique, 9 AQ 403.

<sup>94</sup> ANMT, Compagnie générale transatlantique, 9 AQ 355-356, 2007 66.



Imagen 6. Mapa de los países atendidos por la Compañía General Transatlántica, E. Collin, Blandel La Rougerie, París, 1959. ANMT, Compagnie générale transatlantique, 9 AQ 403.

Todos estos son documentos, sin duda menos numerosos que los relacionados con la construcción, el equipamiento o la explotación de los puertos, pero son igualmente esenciales para comprender que los puertos tienen múltiples facetas para sus diseñadores y usuarios.

## Conclusión

La presentación de este corpus archivístico de fuentes portuarias conservadas en los ANMT revela una diversidad de actores, tipologías documentales y puntos de vista del patrimonio fluvial y marítimo portuario francés y extranjero. Todos los continentes están representados en estas colecciones, la mayoría de las cuales datan de los siglos XIX y XX. El patrimonio portuario no se reduce a la construcción, desarrollo y equipamiento de instalaciones, sino que también muestra la influencia que puede tener en el planeamiento urbanístico de la ciudad en la que se ubica y que en ocasiones abarca en su totalidad. Por último, el patrimonio portuario es explotado, vivido e imaginado por otros actores que también pueden conformarlo según sus necesidades. Estas son las líneas directrices del

patrimonio portuario o del patrimonio portuario civil y militar francés y extranjero de que dispone los ANMT.

Este corpus de archivo se completa con las colecciones de varios arquitectos que se conservan en los ANMT, así como con los libros y revistas científicas y técnicas disponibles en la biblioteca del servicio, accesibles al público en la sala de lectura. Por último, estas colecciones de archivos que nos llevan de viaje -explicitando las actividades coloniales e internacionales de Francia- se enriquecerán aún más con el estudio de la mano de obra y de los distintos empleados que intervienen en la explotación de los emplazamientos portuarios. Por lo tanto, invitan a seguir investigando en los archivos sindicales, patronales o de asociaciones que se encuentran en el otro departamento de los ANMT.

**Cuadro 1. – Lista de fondos conservados en los Archivos Nacionales del Mundo del Trabajo consultados para este artículo.**

<b>Línea de Negocios</b>	<b>Nombre de los Fondos</b>	<b>Número de Entrada</b>	<b>Fecha de los documentos relacionados con los Puertos</b>
Administrador de Sociedades	BÉLUGOU Léon	2015 001	1892-1911
Banco	Banque Fould et Heine	115 AQ	1872-1887
	Banque hypothécaire franco-argentine	103 AQ	1887-1969
	Banque nationale de crédit (BNC)	120 AQ	1920-1941
	Banque ottomane	207 AQ, 2008 034	1875-1960
	Banque Rothschild	132 AQ	1880-1939
	Banque Seillière-Demachy	2003 053	1835
	Commerz Bank	32 AQ	1941
	Société financière de Rosario	211 AQ	1889-1948
Comercio	Dreyfus Frères et Cie	28 AQ	1870-1880
	Dugard, négociants-armateurs	62 AQ	1650-1795
	Groupement de charbons allemands (GCA)	2000 012	1941-1945
	Klöckner, compagnie charbonnière	2000 012	1931-1943
	Mitsubishi, armement et commerce maritime	34 AQ	1930-1945
	RAFFO Guiseppe, commerce du thon	199 AQ	1802-1892
Compañía Marítima	Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama	7 AQ, 2001 007	1876-1908
	Compagnie universelle du canal maritime de Suez	1995 060, 2000 036, 2000 037	1803-1992
Construcción BTP	Chagnaud construction	2007 069	1925-1999
	Compagnie française d'entreprises métalliques (CFEM)	1995 002	1937-1980
	GOURDIN Pierre, ingénieur chimiste au Laboratoire central de la Société des ciments français	2009 012	1833-1980
	Hoyer – Béton industriel de Gennevilliers (BIG)	107 AQ	1944-1950
	Paindavoine S.A.	1987 006	1925-1963
	Pelnard-Considère-Caquot, bureau d'études d'ingénieurs en BTP	1994 035	1910-1973
	Société de construction des Batignolles	89 AQ, 2002 057	1853-1961
	Société Eiffel	152 AQ	1903-1954
Construcción Mecánica	CLECIM, Usine de Ferrière-la-Grande (Nord)	1991 013	1897-1972
	Fives-Lille	1994 001, 2005 042	1884-1907
	Neu	2006 011	1932-1938
Construcción naval	Forges et chantiers de la Méditerranée (FCM)	1995 058, 2005 038	1904-1966
	Normed	1988 005, 2012 013	1911-1983
Gas	Gaz de France	2011 020	1960-1988
Industria	Manufacture des chaînes et ancras de Saint-Amand-les-	1994 012	1925-1976

<b>Línea de Negocios</b>	<b>Nombre de los Fondos</b>	<b>Número de Entrada</b>	<b>Fecha de los documentos relacionados con los Puertos</b>
metalúrgica, siderúrgica	Eaux (Nord)		
	Société de Commentry-Fourchambault et Decazeville	59 AQ	1920
Mina de carbón	Charbonnages de France	2006 027, 2007 009, 2007 046, 2007 062, 2008 003	1946-1996
	HUG Michel, directeur général de Charbonnages de France	1994 014	1952-1986
	Compagnie des mines de Béthune	1994 026	1917-1930
	Compagnie des mines de Vicoigne, Noeux et Drocourt	1994 051	1891-1935
Transporte	Compagnie du chemin de fer du Nord	48 AQ , 202 AQ	1846-1948
	Compagnie générale transatlantique	9 AQ, 2007 006	1877-1961
	MAURIN Émile, administrateur des Postes	6 AQ	1835-1876