

Périodiser et comparer l'évolution des ports : intérêt croisé des humanités numériques et d'une approche en histoire des sciences et techniques appliquée aux ports de Brest (France), Mar del Plata et Rosario (Argentine)

Bruno Rohou¹, Sylvain Laubé¹, Serge Garlatti², Jose Antonio Mateo³, Miguel Ángel De Marco (h)⁴

¹ Université de Bretagne Occidentale, Centre François Viète (EA 1161), 20, rue Duquesne, CS 98 837, F-29 238 Brest Cedex 3, France

² Telecom-Bretagne, LabSTICC (UMR 6285), CS 83818, F-29238 Brest Cedex 3, France

³ Grupo de Estudios Sociales Marítimos, Universidad Nacional de Mar del Plata, Misiones 3278, 7600 Mar del Plata, Provincia de Buenos Aires, Argentina

⁴ Instituto de Estudios Históricos, Económicos, Sociales e Internacionales (Nodo IH-IDEHESI/CONICET)

L'objectif de cette communication est de présenter les résultats des travaux de recherche en humanités numériques et en histoire des sciences et des techniques développés dans le cadre d'une collaboration entre le GESMar (Grupo de Estudios Sociales Marítimos) et le IDEHESI (Instituto de Estudios Históricos, Económicos, Sociales e Internacionales), le Centre François Viète (EA 1161) et le LabSTICC (UMR 6285) pour une histoire comparée des ports de Brest (France), Mar del Plata et Rosario (Argentine).

Dans une approche systémique et historique¹ considérant le port comme un macro-système technologique complexe², il s'agit

- 1) dans le champ de l'histoire des sciences et des techniques :
 - a. à partir des descripteurs pertinents que sont les infrastructures portuaires comme les digues, les quais, les formes, les grues et les ponts, de proposer et valider un modèle d'évolution spatio-temporelle *générique* d'un port d'un point de vue scientifique et technologique (savoirs de références, énergie, matériaux, systèmes d'artefacts,...)³
 - b. à partir de ce modèle d'évolution, d'établir puis de comparer les cycles de création et d'évolution des ports susnommés
 - c. de caractériser, pour les descripteurs retenus et dans une approche « culture matérielle » et systémique, les groupes sociaux à l'œuvre ainsi que les savoirs de références qu'ils portent, le système d'artefacts qui entoure ce descripteur dans son usage et sa fabrication, les diffusions de connaissances entre Europe et Argentine (des entreprises françaises étant notamment impliquées dans la construction des ports argentins)
- 2) dans le champ des recherches en humanités numériques et web sémantique⁴
 - a. élaborer des ontologies de référence pour le web sémantique
 - b. publier et exploiter un corpus numérique de références sur la plate-forme

¹ Laubé Sylvain, Rohou Bruno, Garlatti Serge, *Humanités numériques et web sémantique : de l'intérêt de la modélisation des connaissances en histoire des sciences et des techniques pour une histoire comparée des ports de Brest (France) et Mar del Plata (Argentine)*. DI 2014 : 1st international conference on Digital Intelligence, 17-19 septembre 2014, Nantes, France, 2014

² Hughes, Thomas Parke. 1987. "The Evolution of Large Technological Systems." In *The Social Construction of Technological Systems*, ed. Bijker, Hughes, and Pinch, 51–82.

³ Les premiers modèle d'évolution des ports ont été introduits par les géographes, voir par exemple : Bird, J.H. (1963), *The Major Seaports of the United Kingdom*, London, Hutchinson

⁴ Bruneau Olivier, Garlatti Serge, Guedj Muriel, Laubé Sylvain & Lieber Jean, *SemanticHPSt: applying semantic web principles and technologies to the history and philosophy of science and technology*. SW4SH 2015 : First International Workshop on Semantic Web for Scientific Heritage / in conjunction with ESWC 2015 Satellite Events of the 12th International Conference on the Semantic Web, Springer, 01 June 2015, Portoroz, Slovenia, 2015, vol. 9341 - LNCS (Lecture Notes in Computer Science), pp. 416-427

*symogih.org*⁵ dans le cadre du projet « Cultures matérielles des ports » en collaboration avec le LARHRA (UMR 5190)⁶ à Lyon

Nous présenterons les résultats de notre démarche comparée pour les trois études de cas suivantes :

- Brest depuis sa création (1631) d'abord sous sa forme arsenal le long des berges de la Penfeld puis sur le front de mer de Lanignon, son évolution avec le développement industriel avec la création du port de commerce dans la deuxième moitié du XIXe, l'impact de la destruction totale des ports en 1944 puis la reconstruction qui va reconfigurer l'espace portuaire
- Mar del Plata (Argentine), situé dans la province de Buenos Aires dont le premier quai date de 1857 jusqu'à la signature entre l'État argentin et la Société Nationale des Travaux Publics, de Paris, d'un contrat pour la conception et la construction d'un port moderne⁷.
- Rosario (Argentine) situé sur le cours majeur du fleuve Paraná, à 300 km de Buenos Aires. L'entrée de l'Argentine dans le commerce mondiale au début du XXe siècle ainsi que la pampa fertile de l'hinterland de Rosario prédispose la région à la production animale, plus spécialement à l'exportation de grandes quantités de céréales (blé, maïs...). La création du port moderne en 1902 par l'entreprise française Hersent permet à l'Argentine de répondre à la demande internationale⁸.

⁵ <http://symogih.org/>

⁶ <http://larhra.ish-lyon.cnrs.fr/>

⁷ José Mateo, 2015. « Gringos que montaban olas ». Ediciones GESMar-UNMDP.

⁸ Miguel Angel de Marco(h). « Ciudad puerto, universidad y desarrollo ». Idehesi, Rosario, 2013
Miguel Angel de Marco (h). « El puerto de los rosarinos », ENAPRO, 2013