

## El puerto de Rosario y la Bolsa de Comercio. Entre la representación corporativa y las disputas interburguesas (1898-1906)

*The port of Rosario and the Stock Exchange. Between corporate logic and inter-bourgeois disputes (1898-1906)*

Oscar R. Videla\*

---

### Resumen

El problema de las concesiones del puerto rosarino ha estado siempre plagado de conflictos de intereses interempresarios, disputas que se prolongan hasta la actualidad. Pero particularmente en la coyuntura de su construcción, uno de los actores fundamentales fue la Bolsa de Comercio. En este sentido este proceso es uno de los más interesantes nudos a partir de los cuales intentar comprender algunos de los rasgos de la vinculación entre el desarrollo de la economía regional, los grupos dominantes locales y extranjeros y el rol de lo corporativo en la representación de intereses. En estas circunstancias se hace evidente cómo la corporación se perfila claramente como representación de los intereses de clase de la burguesía local, en un proceso donde el polo diferenciador es la presencia de unos agentes económicos representantes de capitales extranjeros cuya posición cuasi monopólica en los puntos claves de la circulación tornan evidente el “techo de vidrio” de los burgueses locales. En estos términos la modernización, de la infraestructura portuaria en este caso, era una condición imprescindible para poder hacer frente a los nuevos desafíos que el desarrollo general del capitalismo traía, pero también abría nuevos desafíos tanto en la dificultosa relación con aquellos representantes del capital extranjero como al interior de los grupos burgueses locales representados en la corporación.

**Palabras claves:** Puerto de Rosario - Bolsa de Comercio - burguesía local - capital extranjero

### Abstract

The problem of the concessions in the port of Rosario has always been plagued by inter-entrepreneur conflicts of interest, and such disputes have extended themselves to the present. But during the turning point of its construction, in particular, one of the fundamental actors was the Stock Exchange. In this sense, this process is one of the most interesting nodes through which we can try to understand some of the features of the link between the development of the regional economy, the local and foreign dominant groups and the role of the corporation in the representation of interests. In these circumstances it becomes evident how the corporation clearly outlines itself as a representation of the class interests of the local bourgeoisie, in a process in which the differentiating pole is the presence of some economic agents, representative of foreign capitals, whose quasi monopolic position in the key points of circulation put in evidence the “glass ceiling” of the local bourgeoisie. In terms of modernization, the port infrastructure in this case was an unavoidable condition for the sake of facing the new challenges that the general development of capitalism entailed, but it also introduced new challenges both in the difficult relationship with those representatives of the foreign capital and within the local bourgeoisie group represented by the corporation.

**Key Words:** Port of Rosario - Stock Exchange - local bourgeoisie - foreign capital

---

\* Doctor en Humanidades y Artes (Mención Historia) y Licenciado y Profesor en Historia, todos por la Universidad Nacional de Rosario. Docente de secundario por años, en la actualidad es Profesor Adjunto en la cátedra Historia Argentina II de la Escuela de Historia de la Universidad Nacional de Rosario y profesor en la Sección Historia en el Instituto Superior del Profesorado N° 3 de Villa Constitución. Fue Becario Doctoral y Postdoctoral del CONICET y en la actualidad se desempeña como Investigador Adjunto del mismo en el marco de la Unidad Ejecutora en Red Investigaciones Socio-Históricas Regionales (ISHIR). Es autor de una veintena de artículos en libros y revistas especializadas relacionados con la historia social, compilador de cinco libros sobre aspectos de la historia santafesina reciente, y ha presentado más de una treintena de ponencias en congresos nacionales e internacionales. También es ser director y miembro de proyectos de investigación en el marco de la UNR y el CONICET.  
e-mail: orvidela@gmail.com



## Introducción

*“Sin embargo, antes de la construcción del puerto, apenas si Rosario obtenía provecho de esa situación privilegiada.... El nuevo puerto ha hecho que Rosario sea no sólo el punto natural de salida de las ricas regiones agrícolas que la rodean, sino el lazo necesario entre Europa y las provincias del Norte argentino y del Paraguay...”<sup>1</sup>*

Éstas son sólo algunas de las palabras con las que Jules Huret describe los cambios que ha producido la construcción del primer puerto moderno que tuviera la ciudad de Rosario. El viajero francés, venido a mostrar las bondades de la Argentina agroexportadora del Centenario, ve “un magnífico puerto”, donde “Todo está limpio y pulcro. Ni un pedazo de papel, ni un detritus de ninguna clase se deslizan por aquellos anchos terraplenes pavimentados”.<sup>2</sup>

La imagen construida por el viajero, demasiado “higiénica” para ser totalmente veraz, podía ser convincente a los efectos propagandísticos de las bondades económicas de la ciudad y particularmente de ese puerto construido por connacionales de Huret<sup>3</sup>, pero estaba muy lejos reflejar tanto las controversias que provocó entre los distintos sectores empresarios locales, como de los limitantes que impuso tanto al desarrollo económico como a aquellos, la construcción y luego la administración de la Sociedad del Puerto de Rosario.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Huret, Jules *La Argentina. Del Plata a la Cordillera de los Andes*; Paris, E. Fasquelle, s/f (c.1910), pp. 12 y 13.

<sup>2</sup> Ídem, p. 13.

<sup>3</sup> El tema de la imágenes de la ciudad que construyeron los viajeros del Centenario y particularmente las condiciones (nacionales, profesionales, etc.) a partir de las cuales lo hicieron han sido tratadas en: Videla, Oscar “Representaciones de la ciudad de Rosario en los viajeros del Centenario. Ideas acerca de lo propio y proyecciones en lo ajeno”; EN: Bonaudo, Marta (dir.) *Imaginario y prácticas de un orden burgués. Rosario, 1850-1930. Tomo I: Los actores entre las palabras y las cosas*; Rosario, Prohistoria, 2006.

<sup>4</sup> El tema del puerto de Rosario es en sí un problema de gran envergadura, en este sentido no podemos dejar de señalar la paradoja que el puerto de Rosario no tiene una historiografía equiparable a su importancia en el sistema portuario argentino de los años que aquí se tratan, como tampoco para coyunturas anteriores y posteriores. En este punto debo indicar que sólo tomaré el tema desde las repercusiones, acciones y perspectivas que la corporación empresarial tomó respecto del la Sociedad del Puerto de Rosario, centrándome particularmente en la coyuntura 1898-1907. Para un análisis más extenso y minucioso del tema Cfr. Meira, Gregorio *El puerto de Rosario. Su pasado. Su presente. Su porvenir*, Separata de la Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas. Universidad Nacional del Litoral, Rosario, 1942. Gombos, Tiberio “El puerto de Rosario”, en: *Revista de Historia de Rosario*, Sociedad de Historia de Rosario, Rosario, Año V, n° 13. Ensinck, Oscar L. *El puerto de la ciudad de Rosario. Su proceso histórico*, Separata de la Revista de la Facultad de Ciencias Económicas. Universidad Nacional de Rosario, Rosario, n° 1, 1979. De Marco (h), Miguel Angel *La Batalla por el puerto de Rosario*, Bs. As., Ciudad

Durante todo el proceso que llevó a la concreción del puerto, desde la sanción de la ley que lo autorizó, pasando por el concurso para la construcción y las posteriores disputas por las tarifas y/o la rescisión del contrato, uno de los actores fundamentales (sino tal vez el más visible) en cada una de estas circunstancias fue la Bolsa de Comercio. El presente trabajo intentara ahondar entonces el cómo esta corporación participó en la definición de las distintas coyunturas, particularmente tratando de desentrañar por una parte los mecanismos a través de los cuales intenta articular los intereses no siempre convergentes de aquellos que participan en ella y por otro cómo simultáneamente logra abrogarse la representación de intereses de clase de la burguesía local.

## “Un sueño hecho realidad...” La concreción del proyecto del puerto rosarino

Aunque recientemente asentado institucionalmente, el Centro Comercial (luego Bolsa de Comercio) había bregado por la concreción de un puerto moderno desde su mismo origen.<sup>5</sup> Este tema, al que se sumaban lógicamente las condiciones de navegabilidad del río Paraná, se encuentra registrado entre las propuestas que la corporación realizó repetidamente ante los poderes públicos, particularmente a las autoridades nacionales.

La razón de esa insistencia era más que obvia: las mejoras en el señalamiento del río, el incremento de su caudal, la construcción de un canal que superara los bajos de la desembocadura del Río de la Plata, y fundamentalmente, la realización de obras artificiales que mejoraran las condiciones de embarque y desembarco, eran tareas fundamentales para asegurar la circulación comercial y las ventajas comparativas de la cercanía de las zonas de producción cerealera o de las provincias interiores, y con

Argentina, 1999. Gschwind, Juan Jorge *El puerto de Rosario, su evolución histórica, factores de su progreso*, Rosario, 1953. Rodríguez Arias, Julio *La estatización del puerto de Rosario en 1942*, Rosario, 1943. Lázaro, Silvia B. *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino (1880-1914)*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1992, 2 tomos, pp- 53-79.

<sup>5</sup> La burguesía local había intentado conformar desde sus mismos orígenes un espacio corporativo de fuerte tono económico. El Club Mercantil (1853), la Bolsa de Comercio (1857), la Sala Comercial de Residentes Extranjeros (1859), el Casino de Comercio (1865), la Bolsa de Comercio (1869) y hasta el Club de Residentes Extranjeros (1871) deben ser contabilizados en ese esfuerzo que recién se plasmará con la creación del “Centro Comercial del Rosario” durante 1884 pero se consolidará con los años, sobre fines del siglo. En este sentido, la reforma de los estatutos de 1899 es central. Además de adoptar el nombre de Bolsa de Comercio del Rosario, la corporación define claramente sus distintas instancias organizacionales, determinando objetivos y funciones de cada una de ellas. Cfr. Videla, Oscar *La burguesía rosarina ante las transformaciones y límites del orden conservador: La Bolsa de Comercio de Rosario (Corporaciones y mercado en el cambio de siglo, 1884-1912)*, Rosario, Tesis de Doctorado en Humanidades y Artes (mención Historia), UNR, 2001.



ello, suponían, asegurar mayores beneficios a los empresarios que la integraban.

El emprendimiento de una obra de envergadura suponía una magnitud de capital muy alta, pero esto no había sido un impedimento para que en el pasado inmediato animosos empresarios locales intentaran la construcción aprovechando sus fluidos contactos con los poderes tanto provinciales como nacionales. Así deben ser contabilizadas las frustradas iniciativas de Rodríguez y Cía a principios de los ochenta, pero muy particularmente la de Juan Canals, quien logró una concesión para construir el puerto en 1888, aunque los efectos de la crisis del 90 y posiblemente cierto comportamiento empresarial excesivamente ambicioso y arriesgado lo llevaron al fracaso.

Como indicamos, estos temas eran materia de constante presencia en la corporación y se veían expresados en las opiniones ante la prensa y particularmente en las Memorias dirigidas a los socios. De tal manera, año tras año se le dedicaba un importante espacio a estos temas.<sup>6</sup>

Por otra parte, la cuestión era compleja al interior del entramado del poder provincial en tanto la corporación actuaba en toda ocasión resguardando y exigiendo que las futuras obras, que se consideraban no sólo necesarias sino como una deuda de las administraciones públicas con la ciudad que estaba haciendo rica a la nación, debían realizarse en la ciudad de Rosario antes que en otra ciudad.<sup>7</sup>

Finalmente, a partir de 1898, año en el que se creó la Asociación Popular Canalización de los Ríos y Puerto de Rosario, y particularmente de 1899, cuando se inicia una

<sup>6</sup> A modo de ejemplo en 1894 en un extenso escrito la Cámara Sindical expresa su preocupación por el calado del río, por las obras para el Canal de Paso de Martín García y por la realización de un estudio para la realización del Puerto. Centro Comercial del Rosario *Memoria 1895* (1894), Rosario, p. 12. Los temas vinculados al puerto aparecen mencionado con reiteración cada año. “Los perjuicios que se sufren por esta causa son incalculables... Por su notoria importancia, y para que el resultado fuese inmediato, podría ser conveniente que las gestiones á entablarse fueran iniciadas por el Superior Gobierno de la Provincia, con lo que revestirían mayor autoridad y sin perjuicio de que si V.S. lo creyese conveniente acudiese este Centro directamente á alguna de las ramas de la Administración Nacional, cuyo eficaz auxilio se precisa.” Nota de la CD al Ministro de Gobierno de la Provincia, Dr. Pedro Alcácer. Centro Comercial del Rosario *Memoria 1897* (1896), Rosario, p. 23.

<sup>7</sup> En respuesta a una iniciativa del Club Comercial de Santa Fe de construcción de puertos en Santa Fe; la Comisión Directiva del Centro presidida en esa ocasión por Juan B. Quintana responde de forma clara y contundente dando cuenta de la alineación de la CD con la Administración Nacional que pretende encarar obras en el puerto rosarino. La percepción de la dirección corporativa aparece con total claridad, todo otro proyecto de puertos es percibido como perjudicial para las obras que está realizando el gobierno nacional para mejorar el puerto con la canalización del río. Centro Comercial del Rosario *Memoria 1897* (1896), Rosario, pp. 35-36.

profunda campaña de presión sobre las autoridades nacionales para llevar a la concreción las obras del puerto con la mayor premura, es que los acontecimientos se precipitan y los actores se posicionan claramente.<sup>8</sup>

En la campaña la corporación tendría una presencia indiscutida, así como la tendrá también durante las tratativas previas a la sanción de la ley n° 3885 que autorizaba el concurso para construcción y explotación (setiembre-diciembre de 1899), durante el periodo de sesión del jurado del concurso y el posterior debate sobre la validez de éste (diciembre 1901-abril 1902) y en los festejos por la definitiva adjudicación a la firma francesa compuesta por Hersent et Fils et Schneider et Cie (abril 1902).

En tal coyuntura la Bolsa de Comercio (recién cambiado su nombre) se convirtió en el adalid de la concreción de las obras, desdibujando todo aspecto o consideración que pusiera en peligro la realización; así por ejemplo, no se realizaron mayores comentarios sobre la impugnaciones que Emilio Mitre realizara en el seno de la Cámara de Diputados, oponiéndose éste al mecanismo de entregar la construcción y exploración a capitales privados y proponiendo la intervención directa del estado nacional.<sup>9</sup>

En otras ocasiones la corporación se encargó de polemizar con todo aquél que apareciera como un obstáculo a la realización del puerto, así a principios de 1900, la Bolsa de Comercio salió públicamente a impugnar las opiniones del Vicecónsul de Francia en Rosario sobre las posibilidades económicas de la región. “La Cámara Sindical de la Bolsa haciéndose eco del sentimiento unánime del comercio y del pueblo de Rosario, ha creído deber refutar los acertos del señor Claine...”, la respuesta al “Informe del Vicecónsul de Francia correspondiente a 1899” consistió en la publicación de un Memorial enviado al Ministro de Relaciones Exteriores (Amancio Alcorta) donde se defienden encendidamente las posibilidades de la región para enriquecerse, se critican los datos del citado Informe y se acusa al Vicecónsul Claine de pretender asustar a los capitales franceses en cuanto a la inversión que significaba la construcción del puerto.<sup>10</sup>

El punto es sumamente interesante en tanto será la misma institución quien casi inmediatamente de iniciadas las tareas de construcción se presentará como el fiscal del cumplimiento de los plazos y particularmente de las condiciones del contrato del puerto.

<sup>8</sup> “Los diarios rosarinos oficialistas, opositores y los independientes, es decir, la prensa en su conjunto ante las nuevas promesas del gobierno nacional y la movilización social que provocó la Bolsa de Comercio y la Asociación Popular, creyó llegada la hora de la embestida final, cargando las tintas sobre la necesidad de no admitir más dilaciones”. De Marco (h), Miguel Angel; op. cit., p. 55.

<sup>9</sup> Lazzaro, Silvia B. op. cit., p. 64.

<sup>10</sup> Bolsa de Comercio del Rosario, *Memoria 1901* (1900), Rosario, 1901, p. 14.



Pero a la hora de la discusión sobre los resultados del concurso y la adjudicación, la Bolsa de Comercio había actuado sin ningún tipo de disimulo promoviendo las ventajas del grupo francés; así por ejemplo en una nota publicada por la prensa local durante la tensa espera de aprobación del concurso, el presidente de la Cámara Sindical, Ciro Echesortu, se dirige al Ministro de Obras Públicas de la Nación para llamarle la atención sobre que: “Sabemos que en el jurado ha habido disidencias que pueden, si fueran atendidas, *hacer peligrar nuestras esperanzas...*”, al tiempo que le advierte que “...nosotros creemos que si se llamara a licitación sólo por esa causa sería el fracaso de la operación porque ninguna casa sería volvería a presentarse por haber desaparecido la confianza, y *así lo tiene declarado el representante de la casa aceptada por la mayoría.*”, finalmente le que requiere una pronta resolución dado la lógica validez de sus argumentos: “Esperamos que usted seguirá con el entusiasmo que ha tenido hasta ahora en la realización de esta obra nacional, que esta explicación hará desaparecer la susceptibilidad que puede haber tenido y que en pocos días más nos anunciará que el gobierno *ha aprobado la propuesta que nos da seguridad* que en pocos meses más se principien los trabajos de esta obra...”<sup>11</sup> No menos central será su participación a la hora de los festejos cuando aquélla concesión se concrete. El 12 de abril de 1902 cuando se dan a conocer la aceptación de la propuesta de Hersent, Schneider y Cía, la Bolsa de Comercio es el lugar elegido desde donde partirán los festejos. Más de 2.000 personas se reúnen en sus salones e intermediaciones y de allí se organiza una manifestación multitudinaria que recorre el centro de la ciudad. A ello le seguirán banquetes de homenaje a la Bolsa y a la Asociación Popular por su papel en la concreción del concurso al que asistirá la dirigencia comercial en pleno.<sup>12</sup>

El clima de festejo hizo que aún el elemento desencadenante de los conflictos posteriores con la empresa del puerto, el contrato firmado con el Poder Ejecutivo Nacional (PEN), apareciera tratado condescendentemente. De tal manera que en el informe del Presidente de la Cámara Sindical sobre la firma del contrato del Puerto, se detallan algunas particularidades del mismo, fundamentalmente aquéllas referidas a los costos que tendría para los usuarios, expuestos en un tono que intenta convencer de las bondades del contrato a sus interlocutores.

Allí aparece, también claramente, el rol que la Bolsa de Comercio se asigna en esta iniciativa: “Consecuente con los trabajos y propaganda que desde hace diez años viene haciendo esta Bolsa, ha continuado en el presente en su constante empeño á fin de conseguir la realización de esta obra por todos anhelada, y al fin tenemos la satisfacción de poder decir que su construcción es un hecho...”<sup>13</sup> La

<sup>11</sup> *La Capital*, Rosario, 02/04/1902. Citado por De Marco (h), Miguel Angel op. cit., p.138. (El resaltado me pertenece).

<sup>12</sup> Cfr. De Marco (h), Miguel Angel op. cit., pp.146-147 y 158-159.

<sup>13</sup> Bolsa de Comercio del Rosario *Memoria 1902*, Rosario, 1902, p. 14.

Bolsa de Comercio aparece en este escrito casi como única promotora de la iniciativa. Por otra parte es interesante destacar la explícita reivindicación del Estado por su decisión de tomar en sus manos el tema del puerto, “que ha estado abandonado á la acción particular”<sup>14</sup>, para entregarlo en concesión a la empresa constructora.

Los años siguientes contrastarán con esta imagen optimista de los hechos; un contrato amañado para favorecer a la concesionaria, las demoras en el cronograma de las obras, los materiales con los que se construye, y finalmente la aplicación de tarifas por servicios que no se realizan, terminarán dando el tono definitivo de las disputas con la empresa del puerto, pero fundamentalmente nos permitirá observar cómo estas circunstancias incidieron tanto al interior de los sectores representados en la Bolsa de Comercio como el rol, regulador y partícipe al mismo tiempo, que ésta intenta construir en medio de las disputas.

### Los primeros conflictos con la empresa del puerto

Durante los dos primeros años de construcción, las demoras de las obras y el posible cambio de materiales a utilizar, si bien son motivo de preocupación por parte de la corporación<sup>15</sup>, no toman el carácter alarmante que sí asumirán a mediados de 1904.

En principio, vistas las protestas por la lentitud de la construcción, en junio de 1904 la Cámara Sindical decide realizar una inspección en las obras del puerto de Rosario, afirmando que si bien no van tan rápido como sería deseable, avanzan. El suceso no deja de ser revelador del rol de fiscal que ya está asumiendo la corporación. El puerto y todo lo que tenga que ver con él es asunto de su particular incumbencia y jurisdicción y por lo tanto se reserva y ejerce un derecho de contralor que es refrendado por el estado nacional. Esto aparece claramente en la nota enviada al Ministro de Obras Públicas (Emilio Civit) informando de esta inspección donde se evidencia que la facultad de inspeccionar las obras le ha sido confiada por éste.<sup>16</sup>

Pero la situación cambia totalmente a partir del decreto del PEN (23/07/04) que permite el embarque por “Puerto Canals” y los muelles del ex Ferrocarril del Oeste Santafesino, pero pagando derechos a la empresa constructora del Puerto. La medida genera la rápida respuesta de la Bolsa de Comercio a instancias de una carta firmada (25/08/04) por los principales introductores locales (Castagnino, Sanguinetti y Cía., Recagno Hnos., E. Frugoni e Hijos, Chiesa Hnos., José Piñeiro y Cía., etc.). En ésta los comerciantes apelan al poder de presión de la Bolsa de Comercio ante las autoridades nacionales argumentando que la medida afecta a intereses generales de todo el comercio.

<sup>14</sup> *Ibidem*.

<sup>15</sup> Bolsa de Comercio del Rosario *Memoria 1903*, Rosario, 1903, p. 9.

<sup>16</sup> Bolsa de Comercio del Rosario *Memoria 1904*, Rosario, 1904, pp. 19-20.



“Cuando hay un peligro común corresponde conjurarlo al gremio á quien afecta, cuando un mal amenaza al comercio es la Bolsa que debe velar por los intereses de éste, á quien incumbe ocuparse de él y tratar de evitarlo.

Es por esta razón que nosotros venimos á agruparnos a la sombra de esta Institución protectora de los intereses del gremio, para pedirle que nos escude y ampare contra ciertos avances de la “Empresa Consecionaria (sic) del Puerto de esta ciudad que lastiman sin razón nuestros legítimos intereses”.<sup>17</sup>

En una primera instancia la conducción corporativa recurre a su habitual estrategia mediadora: “La Cámara Sindical convencida de las justas razones expuestas en la solicitud, convocó á una reunión á los señores firmantes y al representante de la Empresa del Puerto del Rosario (sección explotación) Señor Augusto Flondrois, con el fin de ver si era posible llegar á un advenimiento que evitase los perjuicios que se irrogaban al comercio por el decreto mencionado. A esta reunión fue también invitado el Ingeniero Señor Piaggio Inspector del Gobierno Nacional. Pero no habiendo sido posible llegar á un acuerdo...”<sup>18</sup>

Fracasada la estrategia mediadora la Cámara Sindical adopta una de presión y, respondiendo al pedido de sus socios introductores, protesta ante el Ministro de Obras Públicas (gestiones que resultan finalmente fracasadas) e inicia una todavía tibia campaña contra las medidas.

La situación continuó caldeándose cuando la empresa constructora, alegando condiciones establecidas por el contrato, comenzó a cobrar derechos, esta vez de peaje, que generaron una nueva ola de protestas de los operadores del puerto asociados a la Bolsa de Comercio que recurrieron a ella para que interceda ante el ministerio.<sup>19</sup>

Estos sucesos, y otros que mencionamos más adelante, hacen evidente que la Empresa del puerto ya es un nuevo actor que afecta tanto a los importadores como a los exportadores. Ya desde este momento los dos grupos (importadores y exportadores) parecen no actuar en conjunto y si aparecen unidos en alguna ocasión, como la descripta más abajo, la tendencia llevará a una clara diferenciación, no sólo en sus posturas ante la empresa, sino en la capacidad de presión sobre el Estado y la recurrencia más asidua de unos (los comerciantes vinculados al “comercio introductor”) a la conducción corporativa.

En los meses subsiguientes fue cuando ocurrió ese asunto en el que, en tanto afectados por igual, recurrieron unidos ambos sectores a la Bolsa de Comercio. Así la Cámara Sindical intercedió ante el Ministerio de Hacienda en defensa de los propietarios y arrendatarios de depósitos y embarcaderos del puerto de Rosario respecto de las

nuevas condiciones edilicias que trataba de imponer éste. Los firmantes de la petición elevada a la Cámara Sindical: Ernesto Davis y Cía., L. Dreyfus y Cía., Bunge y Born, Simon Weiler, Adolfo Mantels y Cía., Weil Hnos. y Cía., Sanday y Cía., F. S. Garratt y Cía., Juan Schultzer, Ernesto Klose, Huni y Wormser, José Arijón, J. M. Hoenig, si bien incluyen todo el gran comercio exportador también están presente algunos de los más importantes importadores.<sup>20</sup>

Pero las circunstancias venideras no serán las propicias para que la unión se prolongue. El distinto peso, tanto económico como político, de los dos sectores diferenciarán claramente sus estrategias de presión, orientando a unos (los exportadores) a la negociación directa con la empresa del puerto y el gobierno nacional, y a otros (los importadores, particularmente los locales) a apostar más por la estrategia corporativa empresarial. En este sentido no es un dato menor la común condición de representantes del capital extranjero de la mayoría de los exportadores y de la empresa del puerto, circunstancia que les permite unos márgenes de negociación que exceden ampliamente el mercado local y aun nacional.

En este contexto, la situación de constantes tensiones y de dificultades en la circulación de las mercancías generada por el accionar de la Empresa Constructora del Puerto fue la circunstancia que llevó a la Cámara Sindical a reproducir el Contrato de la Empresa con el gobierno nacional, recomendando a sus socios “su estudio con el objeto de que le presenten cualquier observación que su estudio les sugiera.”<sup>21</sup> La estrategia suponía recurrir a sus asociados con el fin de analizar minuciosamente cada punto del mismo, a los efectos de rediscutir las condiciones de funcionamiento del puerto y, fundamentalmente, en lo que afecta a ese punto clave para la corporación y sus socios: las trabas a la circulación de las mercancías.

Las quejas por el contrato del Puerto continuaron, por lo que la corporación ya no dejó librado su estudio a sus socios individualmente, sino que la Cámara Sindical decidió la formación de una comisión (09/03/05) encargada de analizarlo para que “hagan todas aquellas observaciones referentes a las cláusulas que no cumple la Empresa, y las reformas que convendrá introducir en el contrato mencionado, á objeto de solicitar del Gobierno Nacional, oportunamente, las modificaciones pertinentes.”<sup>22</sup>

Si bien esta comisión decidió no realizar la tarea hasta tanto no resolvieran en los respectivos ministerios las cuatro cuestiones pendientes que le elevara la Cámara Sindical: Habilitación del Puerto; Reembolso de peones; Peaje; Almacenaje y Eslingaje, la medida supuso un buen ejemplo de la política que aplicará la Bolsa con respecto

<sup>17</sup> Nota de los principales introductores dirigida a la Cámara Sindical, reproducida en: Idem, pp. 44-45.

<sup>18</sup> Idem, pp. 46-48.

<sup>19</sup> Idem, pp. 57-59.

<sup>20</sup> Idem, pp. 63-66.

<sup>21</sup> Idem, p. 68. Editado como folleto en ese año, será reproducido nuevamente en las Memorias del año 1906.

<sup>22</sup> Bolsa de Comercio del Rosario *Memoria 1905*, Rosario, p. 24.



al problema del puerto.<sup>23</sup>

Esta política consistía en generar no sólo un clima de discusión pública acerca de una problemática (mediante los petitorios a los gobiernos y/o a las legislaturas, las proclamas en la prensa escrita, la edición de folletos, etc.), sino generar también propuestas concretas (legales y/o reglamentarias) que, como un actual “think tank”, eran presentadas directamente al Estado para su implementación.

### Las disputa por las tarifas portuarias y los mecanismos de intervención de la corporación

El conflicto (largamente contenido) que se desató a partir de fines de 1905 por las tarifas del puerto, y que derivó inmediatamente en la solicitud de rescisión del contrato, puede ser entonces un buen ejemplo tanto de aquella voluntad de análisis e intervención normativa de la corporación, como también un parámetro para medir los efectos diferenciados que tiene la aparición de un nuevo y poderoso agente económico sobre los distintos grupos de la integran. Por otra parte también nos permitirá seguir el proceso de construcción de representaciones que la corporación intenta corporizar a través tanto de sus acciones como de su discurso.

Los hechos suscitados alrededor de la revisión del contrato del Puerto tienen a la Bolsa de Comercio como protagonista indiscutida y así también lo creyó en su momento la Cámara Sindical por lo que se incluyó en las Memorias de 1906 un pormenorizado dossier donde se transcribe la documentación producida por los actores implicados a través de cuya lectura se quiere resaltar claramente la postura de la corporación.

La habilitación de los primeros 1.000 metros de muelles<sup>24</sup> prevista en el contrato como el punto inicial para

<sup>23</sup> La negativa de la comisión tiene más que ver más con los conflictos internos desatados en la corporación a lo largo de todo el año 1905 que con la política general de la corporación. Durante los primeros meses de ese año grupos opositores internos (que se harán con la conducción de la corporación a mitad del año) desatan coyunturales aunque intensas acciones contra la Cámara Sindical en ejercicio, impugnando la conducción de la Bolsa de Comercio, embarcada por esos meses en una conflictiva disputas establecida entre los miembros de la misma alrededor de la construcción del edificio propio. Cfr. Videla, Oscar “La Bolsa de Comercio de Rosario como representación y lugar del poder en la Argentina de cambio de siglo (1884-1908)”, en: *Lieux du pouvoir et pouvoirs du lieu dans les Amériques*, Toulouse, Groupe de recherche sur l’Amérique latine, CNRS-Université de Toulouse-Le Mirail, 1995, Volumen I. Reproducido también en: *Anuario 17*, Rosario, Escuela de Historia, FHya, UNR, 1996.

<sup>24</sup> Como vimos más arriba la demora en la construcción y el estado operativo real de éstos había sido motivo de cuestionamientos en meses anteriores, lo que no implicó que en diciembre de 1905 la recientemente asumida Cámara Sindical nuevamente recurra al Ministerio de Obras Públicas para presionar por la habilitación de 1.000 metros de muelles en el Puerto. La citada

que la empresa del puerto comenzara a cobrar las tarifas portuarias inició una larga disputa entre la corporación y la Empresa. Ésta comenzó a cobrar desde el 01 de enero de 1906 los derechos de puerto sobre estos muelles y corrieron rápidamente los rumores, luego largamente confirmados, de que comenzaría a cobrar esos derechos también a los embarcaderos particulares. La preocupación se hacía aún mayor debido a que por aquella fecha se estaba en pleno periodo de embarque de cereales y éstos serían los más afectados.

La Cámara Sindical pretendía conocer con exactitud las tarifas y a partir de cuándo se aplicarían, cuestiones sobre los cuales la Empresa del puerto no dio ninguna información, eludiendo con consideraciones generales acerca del monto de su inversión y dando seguridades verbales de que los intereses del comercio local no se verían afectados en tanto éstos eran los suyos propios.

La cuestión afectaba particularmente a los exportadores, que por otra parte no lograban acordar opiniones en concreto y comenzaron rápidamente a celebrar contratos privados con la Empresa del puerto a los efectos de realizar los embarques de cereales por sus embarcaderos.

Esta actitud de una parte de sus socios seguramente debilitó el accionar corporativo y dejó de aquí en más el tema de las tarifas circunscripto a los intereses más afectados, los exportadores locales y el llamado comercio introductor.<sup>25</sup> Aún así, la capacidad de presión de los actores implicados en la economía cerealera (de la que formaban parte sin duda los intereses representados en la Bolsa de Comercio) logró que el PEN acordara con la empresa una reducción de los cánones aplicados a los cereales.

Las tarifas mínimas para embarque de cereales, autorizadas por decreto del PEN el 24 de febrero de 1906, comenzaron a aplicarse desde el 01 de marzo de ese año, pero desde antes la Bolsa de Comercio inició una continua campaña contra las condiciones que imponía la Empresa: entrevistas con el ministro de Obras Públicas, presentaciones ante la diputación santafesina y de algunas provincias aledañas dieron cuenta de una campaña donde la Bolsa de Comercio responsabilizó al gobierno nacional (en particular a aquel ministerio) por las dificultades. El clima de hostilidad en particular hacia el Ministerio de Obras Públicas de la nación por parte de la corporación

habilitación será librada en 28 de diciembre de ese año. (Bolsa de Comercio del Rosario *Memoria 1905*, Rosario, pp. 27-28)

<sup>25</sup> El punto no supuso que la Cámara Sindical se desentendiera de los grandes exportadores respecto de la Empresa del Puerto o que ésta no reconociera a la Cámara Sindical como interlocutor de aquellas. Por ejemplo en pleno conflicto (marzo de 1906) es a la Cámara Sindical a quien recurre la empresa para determinar quienes son los exportadores que efectivamente tenían contratos a término previos a la fecha de inicio del cobro de los derechos, resultando en una compulsión que organiza la Cámara Sindical de la que sólo surge que una operación (de Bunge y Born) está en condiciones de solicitar la exoneración de los citados derechos. Bolsa de Comercio del Rosario *Memoria 1906*, Rosario, p. 60.



empresarial, ahora como representación de los intereses de la burguesía local no era nuevo y no se reduce al tema del puerto, sino que está directamente vinculado a otro conflicto en que están implicados tanto ese ministerio como otros representantes del capital extranjero, las compañías ferroviarias. Desde la coyuntura de la fusión de estas y particularmente a partir de las llamadas tarifas parabológicas hechas a medida de las empresas y que a su vez dejaban en evidente desventaja a los empresarios locales, casi todos los representantes de los intereses burgueses de la ciudad encontraron en las ferrocarrileras y en su condición de capitales extranjero un argumento y en el Ministerio de Obras Públicas (como representante de los intereses porteños más que nacionales) un efímero, pero no por ello menos virulento objeto de un discurso entre nacional-regionalista.<sup>26</sup> No obstante, la corporación insistía sobre la administración nacional y trató de comprometerla en un plan de acción que ya tenía una consigna, “Revisión total de las tarifas y del contrato con la Empresa del Puerto”.

“No se nos oculta la magnitud e importancia de esta fórmula que al ser adoptada podría precisar la ingerencia del Poder Legislativo, con el fin de dar al P.E. los medios que le permitieren encarar el asunto en forma que rápidamente evitase los males que se presienten. Precisamente por lo que esta Cámara los siente inmediatos, es que entiende de gran necesidad el seguir el plan que se ha trazado en defensa de los intereses de este comercio.”<sup>27</sup>

La advertencia de la Cámara Sindical se cumplió plenamente, en las vísperas de las sesiones del Congreso, ésta redobló sus acciones tendientes a lograr ese plan de acción previsto. Presionó sistemáticamente sobre el ministerio y alentó a los diputados para que concurrieran a la tarea de revisión del contrato sin dejar de mencionar el constante rol de representación de los intereses, ya no sólo del comercio local sino de toda la región.

Así en nota al ministro le recriminaba que “...este gravámen [se refiere a los derechos cobrados por la empresa a los embarcaderos privados] impuesto así puede decirse de un día para otro sin siquiera un período de transición, es lo suficiente para anular, para extinguir, para que desaparezca la plaza del Rosario en su carácter de entidad descollante en la esfera comercial...”, que “no cabe dudar de que tarifas como las ya señaladas forman una mole aplastadora para este comercio, son hijas de un error ini-

<sup>26</sup> Cfr. Fernández, Sandra y Videla, Oscar “La evolución económica rosarina durante el desarrollo agroexportador” EN: Falcón, Ricardo y Stanley, Miriam (dir.); *Historia de Rosario*, Rosario, Homo Sapiens, Tomo I, 2001 y Alvarez, Juan *Historia de Rosario*, Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral, 1981, pp. 446-447.

<sup>27</sup> “Ello impondrá el tener que ocurrir de nuevo ante V.E. y escucharnos con las consideraciones que tiene á bien dispensarnos”. Telegrama dirigido al Ministro de Obras Públicas por la Cámara Sindical (06/03/06). Bolsa de Comercio del Rosario *Memoria 1906*, Rosario p. 59.

cial que se impone rectificar”.<sup>28</sup> “De ahí que esta Cámara tenga que insistir en la revisión del contrato como medio de que el Estado puede venir en auxilio de ésta región tan seriamente amenazada.”<sup>29</sup>

Es que la Bolsa de Comercio ha decidido recurrir ante el Estado tocando todos los puntos posibles de la representación de intereses. Y si en ocasiones se ubica por encima de los intereses particulares, presentándose como defensora de los intereses de la ciudad y la región, no se olvida de hacer valer también los intereses de los particulares afectados, específicamente de los propietarios y/o arrendadores de embarcaderos<sup>30</sup>, y luego como veremos de los barraqueros. En otras ocasiones alecciona al Estado advirtiéndole de los peligros financieros que le puede acarrear no tomar en consideración sus reclamos. Al respecto la Cámara Sindical insiste, en una carta dirigida el Ministro de Obras Públicas, señalando que al dejar hacer a la empresa, el puerto tendrá cada vez menos movimiento ya que el movimiento comercial se trasladará (como ya está ocurriendo) a otros puertos aledaños y a otras plazas, por tanto se recaudará cada vez menos y por tanto la empresa perdería capacidad financiera, de lo cual “... no es aventurado colegir que puede llegar el momento en que requiera la intervención inmediata del gobierno para evitar que los títulos emitidos con su garantía, queden impagos en sus servicios de interés y amortización. Este riesgo por lo que podría afectar en el exterior la moral y el crédito argentino debe ser considerado en primer término y sin vacilaciones de ninguna especie”.<sup>31</sup>

### Los dilemas de la representación corporativa ante los disputas de los grupos burgueses

La política tomada pone a la corporación ante la necesidad de intervenir no solamente como grupo de presión que demanda ante los poderes públicos, sino a posicionarse y defender sus posturas en el espacio público. Particularmente compleja es esta tarea en tanto la Bolsa de Comercio había sido claramente identificada como la entidad que había propulsado firmemente (contra toda opinión en contrario o siquiera dubitativa) tanto el llamado a concurso, como luego el otorgamiento de las obras

<sup>28</sup> Ídem, p. 63.

<sup>29</sup> Ídem, p. 65.

<sup>30</sup> “A estos errores materiales que la práctica del contrato ha venido ha revelarnos, puede añadirse otro que si bien lesiona solamente intereses particulares no es menos digno de consideración. La entrada en vigencia del contrato, implicaba la anulación del derecho adquirido á través del tiempo y la costumbre, por los propietarios de la gran extensión de barranca para las operaciones de carga y descarga que muy económicamente venían haciéndose desde hace muchísimos años.” Según la Cámara Sindical parecidas consideraciones le valen al incremento en la valoración de los terrenos que estas ocupan y de las instalaciones. Carta dirigida el Ministro de Obras Públicas. Idem, pp. 65/66.

<sup>31</sup> Ídem, pp. 64/65.



sin mayores recaudos al grupo francés. Por otra parte su postura la ponía en la incómoda situación de defender el no cumplimiento de un contrato en la misma coyuntura en la que impugnaba decididamente ese tipo de comportamiento empresarial al interior del mercado rosarino. En este sentido debemos recordar que ya se formulaban las primeras acciones tendientes a formalizar la Cámara de Defensa Comercial. Esta Cámara fue el mecanismo a través del cual la corporación intentó resguardar a sus asociados de la normal consecuencia de la inestabilidad del mercado cerealero: las quiebras y la incobrabilidad de las deudas; en este sentido intentó asentar y consolidar un marco regulatorio (fundamentalmente arbitral) que les diera mayores seguridades a sus acciones empresariales, haciendo especial hincapié en las conductas que debían asumir los agentes.<sup>32</sup>

El panorama era más complicado aún ya que la circunstancia de generar un enfrentamiento directo con la empresa del puerto podía afectar en mucho las inevitables y cotidianas relaciones de los socios de la institución con la empresa. Al respecto la Cámara Sindical trata con insistencia de separar aguas. Así en un ejercicio de minuciosidad formal, pero totalmente alejado de la realidad, la Cámara Sindical trata de presentarse ante la opinión pública y los poderes del Estado como sumamente comprensiva de las posibles dificultades financieras de la empresa, dejando en claro en varias ocasiones que "... ni por asomo dirige ningún ataque contra la Empresa concesionaria. Es el contrato y solamente el contrato el que esta Bolsa ha puesto en evidencia y dirigiéndose al P.E. en su carácter de patrono del Estado para que tratase de poner remedio al gravísimo problema de este asunto en que el mismo es parte interesada".<sup>33</sup>

El cuidado de la corporación por no afectar radicalmente el funcionamiento del puerto, esto es el normal servicio de las instalaciones, y por lo tanto evitar la interrupción de la circulación física de las mercancías, llega a puntos extremos. Así, en ocasión de debatirse en el Congreso la formación de una Comisión para el estudio del asunto del puerto, luego del habitual recordatorio de que no hay más intereses que los públicos en su accionar, indica que la "Comisión especial no debería entrar á investigar hechos pasados y consentidos, puesto que si hubo errores, somos los primeros en reconocer que no pudieron basarse en fines mesquinos (sic)".<sup>34</sup>

<sup>32</sup> Véase Videla, Oscar *La burguesía rosarina...*, op. cit., cap.: Política corporativa, regulación y empresarios en un mercado regional. La Cámara de Defensa Comercial de la Bolsa de Comercio de Rosario. 1907-1914.

<sup>33</sup> Bolsa de Comercio del Rosario *Memoria 1906*, Rosario, p. 73. Telegrama dirigido por Juan B. Quintana en representación de la Cámara Sindical a los diputados nacionales y los diarios *La Prensa*, *La Nación* y *El País*. 20/05/1906.

<sup>34</sup> Telegrama dirigido la Cámara Sindical a los diputados nacionales y los diarios *La Prensa*, *La Nación* y *El País*. 26/05/1906. Ídem, p. 77.

El encendido discurso y la profusa tarea de difusión y presión de la corporación no debe impedirnos ver que el objetivo de la Bolsa de Comercio radicaría en que la cuestión del puerto se resolviera mediante un conveniente arreglo entre las partes.

La revisión y aún la rescisión del contrato no aparecen como medidas extremas sino como una solución donde las partes (incluida la misma corporación) obtendrían respectivos réditos. La Bolsa de Comercio sin dudas intenta, y en buena medida logra, canalizar el descontento hacia la empresa, pero ello no significa que no le reconozca a ésta intereses económicos que deberían ser reconocidos en una potencial rescisión.

La estrategia de la corporación es conocida, evitar una confrontación directa con los representantes de los poderosos intereses extranjeros, y construir un lugar específico desde donde presentarse como representación de intereses superiores a los de las partes. Siempre en un tono medido y compresivo con las partes, advierte y aconseja, apuntando normalmente a algún aspecto particular; a la empresa, indicándole que el no acceder a sus reclamos es una estrechez de miras que devendrá en su perjuicio en el futuro; a los poderes del Estado, como vimos más arriba, con respecto a las consecuencias sobre la deuda y el crédito exterior, recordándole su condición de garante de los títulos emitidos por la empresa.

El tono de una representación de intereses que se ubica más allá de los intereses particulares, esto es, de un mero grupo de presión, aparece a cada paso en el discurso institucional, pero particularmente cuando está dirigido a una difusión más general. Un claro ejemplo de ello es la carta publicada en la prensa local y nacional por el Presidente de la Cámara Sindical, Juan B. Quintana, en plena campaña por la revisión del contrato: "De que el movimiento auspiciado por esta Bolsa pueda limitarse á intereses particulares, es un error de concepto. Defiende los intereses de la colectividad formada por la acumulación de los intereses particulares de los productores, exportadores, negociantes propietarios y de todos aquellos que aquí radicados formamos la población en general amalgamada por peligros inminentes."<sup>35</sup>

La llegada a Rosario de la Comisión parlamentaria encargada del análisis de la situación del puerto, es el motivo para que la corporación se presente ante ella como informante clave de las irregularidades en la construcción de los supuestos 1.000 metros de muelles, como de las cláusulas contractuales que afectaban al comercio rosarino. El dictamen de ésta, recomendando la rescisión, es calurosamente apoyado por la dirección corporativa mediante declaraciones y un explícito alineamiento con las

<sup>35</sup> Telegrama dirigido por Juan B. Quintana en representación de la Cámara Sindical a los diputados nacionales y los diarios *La Prensa*, *La Nación* y *El País*. 20/05/1906. Ídem, p. 75.





posturas del diputado Emilio Mitre.<sup>36</sup>

Pero los debates parlamentarios y la campaña se prolongan en el tiempo y no detienen el ritmo de la pampa cerealera, como advierte la propia Cámara Sindical cuando le reclama la pronta sanción a los diputados: “Se aproxima la época en que se empiezan los contratos sobre la nueva cosecha y ante la posibilidad de que ni hubiere la esperanza de que modificaren las gabelas inherentes á la explotación del contrato, podría tener por consecuencia el que se acrecentare la desviación de productos á este puerto llevándonos á una crisis de fatales consecuencias para este comercio”.<sup>37</sup>

La preocupaciones que traía la próxima cosecha no eran solamente de la corporación, las grandes exportadoras cerealeras habían sido (a través del Centro de Cereales que las reunía) uno de los actores más importantes en todas la circunstancias en las que estaban implicadas las tarifas. En un primer momento (a principios del 1906, cuando se habilitó el puerto), ante la necesidad imperiosa de concluir con el embarque, negociaron inmediatamente con la empresa del puerto logrando acuerdos privilegiados sobre las tarifas. El hecho iba en obvio detrimento de exportadores menores y consignatarios, circunstancias que caldearon unas relaciones crecientemente conflictivas al interior de los cerealistas.<sup>38</sup>

En la perspectiva de la nueva cosecha la presión sobre el gobierno se redobló y éste por decreto resolvió hacerse cargo de la tarifa reducida sobre cereales que cobraba la empresa a los embarcaderos particulares, descontándola de los beneficios futuros que le correspondieran al Estado por la explotación del puerto.

La medida afectaba únicamente a los embarques de cereales, más específicamente aún, incluía sólo a los de maíz, trigo y lino.<sup>39</sup> El decreto presidencial estaba hecho a

la medida de las necesidades de los grandes exportadores, ya que para esos años éstos realizaban la mayor parte de los embarques de esos cereales.

Pero otra circunstancia nos interesa resaltar de esta coyuntura. Es en estos momentos de conflictividad donde las divisiones al interior de los grupos representados en la corporación toman cuerpo; las condiciones de la circulación, en este caso las tarifas portuarias, no afectan por igual a todos los grupos y por supuesto ninguno tiene la capacidad de presión de las grandes exportadoras. Así el citado decreto al incluir entre los productos beneficiados por la quita sólo al maíz, el trigo y el lino, dejó afuera una cantidad respetable de otros rubros de las exportaciones realizadas por el puerto local.

La respuesta de los sectores afectados no se hizo esperar y rápidamente la Cámara de Comercio, donde están representados la mayoría de los exportadores no cerealeros (de los llamados frutos del país), conminó a la Cámara Sindical para que intercediera ante el PEN para que se amplíen los alcances del decreto.<sup>40</sup>

La respuesta de la Cámara Sindical, dirigida en ese entonces por el barraquero en cueros y lanas Juan B. Quintana, fue inmediata. Remitió la nota citada al Ministerio acompañada de otra donde, además de recordar sistemáticamente el rol significativo de la Bolsa de Comercio en todo lo atinente a los soluciones propuestas para el problema del puerto, proponía la inclusión de los rubros solicitados por la Cámara de Comercio en el decreto, a los que se agregaban significativamente otros como “las harinas, afrechos y otras semillas congéneres de los cereales eximidos”.<sup>41</sup> La inclusión no es azarosa, seguramente surgieron de idénticos reclamos de los exportadores de esos rubros, que a diferencia de los anteriores estaban representados corporativamente en la Cámara Arbitral de Cereales junto con las “grandes” exportadoras.

<sup>36</sup> El cruce de telegramas de congratulación y apoyo se reproduce en las *Memorias* de ese año al tiempo que la entidad manda editar el discurso que el parlamentario realizara en defensa de su postura. Véase ídem, pp. 78 a 80.

<sup>37</sup> Telegrama de la Cámara Sindical dirigido a los diputados nacionales J. Ortiz de Rosas, Celestino L. Pera y Adolfo Mujica, 27/09/1906. Ídem, p. 85.

<sup>38</sup> Un análisis más circunstanciado de estos conflictos puede seguirse en: Videla, Oscar “Los conflictivos orígenes del mercado de cereales a término en Rosario. Empresa, corporaciones y comportamientos empresariales”, EN: *Anuario del Centro de Estudios Históricos “Prof. Carlos S. A. Segreti”*. Córdoba, N° 2/3, 2003.

<sup>39</sup> “Art. 1° A contar del 1° de enero próximo, la Sociedad Puerto del Rosario no cobrará por todo el tiempo que falta para llegar á la terminación de los trabajos de la primera sección del puerto (16 de octubre de 1908) la tarifa reducida que actualmente se aplica para los embarques de cereales (maíz, trigo y lino) de conformidad con el decreto de fecha 24 de febrero último. Art. 2° El gobierno toma á su cargo el monto de las sumas que por ese concepto debería percibir dicha sociedad de acuerdo con la

traiga reducida á que se refiere el artículo anterior, las que serán deducidas de los beneficios que le corresponden en la explotación del puerto de conformidad á los artículos 64 y 67 del contrato” Decreto del PEN del 23/11/1906. Reproducido en: Bolsa de Comercio del Rosario *Memoria 1906*, op. cit., p. 88.

<sup>40</sup> “Las casas comerciales que no exportan estos cereales, sino (sic) -cuero, lanas, cerdas, plumas, pieles en general, maderas de quebracho y pasto en fardelado, que son otros tantos productos del país como los cereales y que sumados montan tanto como ellos, ó más, se encuentran asombrados del silencio del decreto que importa la exclusión y que se creen, con justo derecho, llamados á gozar al par de sus hermanos los exportadores de cereales... En nombre, pues de la Cámara de Comercio y en defensa de los intereses de una parte del comercio que se siente lastimada; vengo á la honorable Cámara Sindical, pidiendo se sirva gestionar del señor Ministro de Obras Públicas, ser comprendido en los beneficios del superior decreto los productos enunciados” Nota de la Cámara de Comercio a la Cámara Sindical, 30/11/1906, Ídem, pp. 88 y 89.

<sup>41</sup> Telegrama de la Cámara Sindical dirigido al Ministro de Obras Públicas, Ing. Tedín, 03/12/1906. Ídem, p. 91.



El episodio puede tomarse como un parámetro del grado de solidaridad interna de la corporación. En tanto es evidente que las disputas por las condiciones de la circulación mercantil unen un arco que incluye a la mayor parte de los comerciantes locales y que los diferencia claramente de las grandes exportadoras, también deja en evidencia que el peso relativo de su capacidad de presión sobre las autoridades nacionales es mucho más menguada que la de aquéllos. La medida, solicitada con la inmediatez y urgencia que se consideraba necesaria para reparar un error que no podía ser más que de omisión involuntaria del ministerio según las Cámaras, se convertirá en una eterna espera.

### Reflexiones finales

El problema del puerto rosarino no concluye con las disputas de estos años sino que se prolonga hasta la actualidad.<sup>42</sup> La experiencia de las relaciones de la mayor corporación empresarial de la región con la Empresa del Puerto es uno de los más interesantes nudos a partir de los cuales intentar comprender algunos de los rasgos de la vinculación entre el desarrollo de la economía regional, los grupos dominantes locales y extranjeros y el rol de lo corporativo en la representación de intereses. Así podemos intentar mensurar la capacidad de generar presión de la corporación sobre los poderes gubernamentales, concluyendo que si bien éstos (particularmente el Estado nacional) le reconocen un rol significativo en la discusión<sup>43</sup>, su poder real es largamente menguado por la capacidad de presión del capital extranjero representado no sólo en la empresa del puerto sino particularmente en las grandes exportadoras, y por la capacidad de presión de otros sectores burgueses (clásicamente los sectores de la ciudad de Santa Fe, los porteños, como también los de otros espacios regionales) en el entramado todavía heterogéneo pero evidentemente jerárquico de la burguesía argentina. Es este punto debemos recordar, por ejemplo, que la larga vinculación de los burgueses locales con los mendocinos o tucumanos no obsta para que en temas tan puntuales, pero claves para la circulación de mercancías, como las tarifas ferroviarias, sus intereses no necesariamente confluyen, acercando a éstos más a los del capital extranjero o porteño.

Por otra parte, respecto al problema de cómo procesar los conflictos de intereses desde la representación corporativa, resulta evidente el rol que la corporación trata de cumplir al interior de los distintos grupos burgueses que tienen representación en ella, indiscutiblemente la corporación pretende constituirse en la voz de los intereses generales “del comercio rosarino”, sólo que la expresión tiene significados

<sup>42</sup> El más sonado de los últimos años fue la escandalosa concesión y posterior retiro del primer concesionario (ICTSI). Cfr. Barreto, Lorena y Ganem, Mauro *Los conflictos desarrollados en el puerto de Rosario durante la concesión filipina. 1999-2000*. Tesina del Seminario General. Escuela de Historia. FHA. UNR. 2008.

<sup>43</sup> Como por ejemplo se evidencia en el Mensaje del PEN dirigido al Congreso sobre las tarifas del puerto de Rosario donde explícitamente reconoce que es a través de la Bolsa de Comercio de Rosario que le han llegado los reclamos de los perjudicados intereses de la ciudad. Bolsa de Comercio del Rosario *Memoria 1906*, op. cit., pp. 93 a 95.

disímiles según el grado de participación o el grado en que afecta a los beneficios de los burgueses locales.

En circunstancias como ésta se hace evidente cómo la corporación se perfila claramente como representación de los intereses de clase de la burguesía local, en un proceso donde el polo diferenciador (aunque no llega a plantearse como antagónico) es la presencia de unos agentes económicos, representantes de capitales extranjeros, cuya posición cuasi monopólica en los puntos claves de la circulación toman evidente el “techo de vidrio” de los burgueses locales.

La coyuntura hacía más evidente esos límites no siempre visibles para los protagonistas<sup>44</sup>, la definitiva consolidación del modelo agroexportador suponía que el margen para aprovechar las oportunidades de un desarrollo agrícola “fácil” habían largamente concluido. En tales circunstancias el control y aprovechamiento de los puntos terminales de la circulación de mercancías, puerto y ferrocarriles, eran puntos centrales donde se discutía la participación en la apropiación de la tan largamente discutida renta diferencial. Y es que como lo había advertido sagazmente el gobernador santafesino que fuera uno de los promotores de la construcción del puerto, los márgenes de los beneficios producidos por la economía agraria se estaban reduciendo notablemente<sup>45</sup>; por lo que la modernización, de la infraestructura portuaria en este caso, era una condición imprescindible para poder hacer frente a los nuevos desafíos que el desarrollo general del capitalismo traía, los que no advertía Iturraspe, pero sí algunos de los más perspicaces hombres de la corporación, era que entre esos desafíos estaba la dificultosa relación con aquellos representantes del capital extranjero.

Recibido: 20/05/2009

Aceptado: 10/07/2009

<sup>44</sup> Si bien muchos, entre funcionarios e intelectuales, advertían por esos años las crecientes dificultades por las que atravesaba el modelo agroexportador como claramente ha planteado Halperin Donghi (Halperin Donghi, Tulio “Canción de otoño en primavera: previsiones sobre la crisis de la agricultura cerealera argentina (1894-1930)”, en: *El espejo de la Historia*, Buenos Aires, Sudamericana, 1987); cierto “destino manifiesto” local sobre la continuidad del “desarrollo indefinido” de la economía agrícola continuo por largo tiempo siento parte sustancial de la identidad, del sentido común, de los burgueses rosarinos.

<sup>45</sup> “Mientras el oro se sostuvo alto en el premio, estas pérdidas fueron soportables, en mérito de que la producción daba hasta para el despilfarro, pero a medida que el papel moneda se ha ido valorizando y los productos valiendo menos, esas pérdidas por falta de puertos para los transatlánticos han absorbido la ganancia del producto y dibujado en forma acentuada la crisis de la producción más valiosa y que al mayor número de brazos ocupa.” (Carta del gobernador José Bernardo Iturraspe al presidente Julio A. Roca, Santa Fe, 20/07/1899. Archivo General de la Nación. Archivo Roca, legajo 88. Citado por De Marco (h), Miguel Angel op. cit., p. 62.